



ANEXO H AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

ANNEXE H AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Novo Texto = **assim**

Texto suprimido = ~~assim~~

Trocas durante o ano = **assim**

Modificações futuras (no final do anexo) = **assim** ou ~~assim~~

Nouveau texte = **ainsi**

Texte Supprimé = ~~ainsi~~

Changements durant l'année = **ainsi**

Modifications à venir (à la fin de l'Annexe) = **ainsi** ou ~~ainsi~~

INDICE

SOMMAIRE

ARTIGO 1	OBJETIVOS	ARTICLE 1	OBJECTIFS
1.1	Organização geral	1.1	Organisation générale
ARTIGO 2	CORRIDAS EM CIRCUITO	ARTICLE 2	COURSES SUR CIRCUIT
2.1	Direção de Corrida	2.1	Direction de Course
2.2	Sala de Cronometragem	2.2	Salle de Chronométrage
2.3	Via das boxes	2.3	Voie des stands
2.4	Postos de comissários	2.4	Postes de commissaires
2.5	Sinalização	2.5	Signalisation
2.6	Intervenções na pista	2.6	Intervention sur la piste
2.7	Serviços de socorro	2.7	Services de secours
2.8	Serviços médicos	2.8	Services médicaux
2.9	Outros serviços	2.9	Autres services
2.10	Procedimentos relativos à viatura de segurança (exceto para os Campeonatos FIA que tenham um regulamento específico)	2.10	Procédures concernant la voiture de sécurité (sauf pour les Championnats FIA qui ont un règlement spécifique)
2.11	Recomendações específicas para as corridas disputadas à noite	2.11	Recommandations spécifiques pour les courses disputées de nuit
2.12	Recomendações específicas para a equipa e equipamento de televisão	2.12	Recommandations spécifiques pour l'équipe et l'équipement de télévision
ARTIGO 3	AUTOCROSS E RALLYCROSS	ARTICLE 3	AUTOCROSS ET RALLYCROSS
3.1	Organização geral	3.1	Organisation générale
3.2	Vigilância da estrada	3.2	Surveillance de la route
3.3	Serviços médicos	3.3	Services médicaux
3.4	Serviços de luta contra os incêndios e de socorro	3.4	Services de lutte contre les incendies et de secours
3.5	Outros Serviços	3.5	Autres services
3.6	Intervenções em Pista	3.6	Interventions en piste

ARTIGO 4	CORRIDAS DE DRAGSTERS	ARTICLE 4	COURSES DE DRAGSTERS
4.1	Organização geral	4.1	Organisation générale
4.2	Vigilância na pista	4.2	Surveillance de la piste
4.3	Serviços médicos	4.3	Services médicaux
4.4	Serviço de luta contra incêndios e de socorro	4.4	Service de lutte contre les incendies et de secours
ARTIGO 5	RALIS (1ª CATEGORIA)	ARTICLE 5	RALLYES (1ERE CATEGORIE)
5.1	Generalidades	5.1	Généralités
5.2	Plano de segurança e procedimentos administrativos	5.2	Plan de sécurité et procédures administratives
5.3	Descrição dos elementos do serviço médico e de socorro	5.3	Description des éléments des services médicaux et de secours
5.4	Segurança do público	5.4	Sécurité du public
5.5	Segurança das equipas concorrentes	5.5	Sécurité des équipages concurrents
5.6	Relatórios sobre acidentes	5.6	Rapports sur accidents
ARTIGO 6	RALIS TODO-O-TERRENO	ARTICLE 6	RALLYES TOUT-TERRAIN
6.1	Generalidades	6.1	Généralités
6.2	Plano de segurança e procedimentos administrativos	6.2	Plan de sécurité et procédures administratives
6.3	Descrição dos elementos do serviço médico e de socorro	6.3	Description d'éléments pouvant faire partie des services médicaux et de secours
6.4	Segurança do público	6.4	Sécurité du public
6.5	Segurança das equipas concorrentes	6.5	Sécurité des équipages concurrents
ARTIGO 7	CORRIDAS DE MONTANHA	ARTICLE 7	COURSES DE COTE
7.1	Organização geral	7.1	Organisation générale
7.2	Vigilância da estrada	7.2	Surveillance de la route
7.3	Serviços Médicos	7.3	Services médicaux
7.4	Serviço de luta contra os incêndios e de socorro	7.4	Services de lutte contre les incendies et de secours
7.5	Evacuação	7.5	Évacuation
QUADRO DE CONSULTA RÁPIDA das exigências em cada disciplina		TABLEAU DE CONSULTATION RAPIDE des exigences dans chaque discipline	
SUPLEMENTOS		SUPPLÉMENTS	
1	Recomendações relativas aos treinos privados em circuitos automóveis	1	Recommandations concernant les essais privés sur circuits automobiles
2	Qualificações do Médico-Chefe para os Campeonatos do Mundo da FIA	2	Qualifications des Médecins-Chefs pour les Championnats du Monde de la FIA
3	Equipamento de Intervenção móvel	3	Équipement d'intervention mobile

4	Material necessário para as áreas de reanimação (centros médicos, unidades de tratamento / reanimação, bivouacs etc.)	4	Materiel nécessaire pour les zones de réanimation (centres médicaux, unités de soins / de réanimation, bivouacs, etc.)
5	Equipamento dos meios móveis destinados à evacuação dos feridos	5	Équipement des moyens mobiles destinés à l'évacuation des blessés
6	Conceção e construção de um centro médico	6	Conception et réalisation d'un centre médical
7	Equipas de extração	7	Équipes d'extraction
8	Funções do Delegado Médico da FIA	8	Rôle du Délégué Médical de la FIA
9	Sistema de penalidade por incumprimento de requisitos médicos (para os Campeonatos do Mundo da FIA).	9	Système de pénalités en cas de manquement aux exigences en matière médicale (pour les Championnats du Monde de la FIA).
<i>Nota: para que o texto seja sucinto, o pronome masculino é utilizado para representar uma pessoa quer de um quer de outro género.</i>		<i>NB: par souci de brièveté, le pronom masculin est utilisé pour représenter une personne de l'un ou de l'autre genre.</i>	

ARTIGO 1 - OBJECTIVOS

1.1 - DEFINIÇÃO

Este Anexo define os objetivos da vigilância da estrada e dos serviços de intervenção, indicando os meios para atingir os objetivos, nas diferentes disciplinas do desporto automóvel regidas pelo Código Desportivo Internacional.

A vigilância da estrada destina-se a assegurar as condições de segurança durante o desenrolar de uma competição, através da observação, sinalização e intervenção. Os serviços de intervenção devem fornecer apoio especializado quando é necessário. Estes quatro aspetos são examinados no detalhe a seguir indicado.

A FIA salienta que não é da sua responsabilidade regulamentar os treinos privados; todavia, é sugerido que todos os indivíduos que efetuem treinos a velocidades de competição deverão:

- 1)** assegurar-se de não colocar em perigo outros indivíduos e
- 2)** tomar precauções de base para a sua própria segurança, tendo como base os níveis de segurança constantes nas presentes recomendações.

As medidas de segurança mínimas recomendadas estão descritas no Suplemento 1 do presente Anexo.

1.2 - DIRECÇÃO

Todos estes meios deverão estar sempre sobre o controlo final do Director de Prova. Se um Director de

ARTICLE 1 - OBJECTIFS

1.1 - DÉFINITION

Cette Annexe définit les objectifs de la surveillance de la route et des services d'intervention, tout en indiquant des moyens pour atteindre ces objectifs, dans les différentes disciplines de sport automobile concernées par le Code Sportif International.

La surveillance de la route est destinée à assurer des conditions de sécurité pendant le déroulement d'une compétition via l'observation, la signalisation et l'intervention. Les services de secours fournissent une aide spécialisée quand c'est nécessaire. Ces quatre aspects sont examinés dans le détail ci-après.

La FIA souligne qu'il n'est pas de son ressort de réglementer les essais privés; il est toutefois suggéré que toutes les personnes effectuant des essais à des vitesses de compétition devraient:

- 1)** veiller à ne pas mettre en danger autrui e
- 2)** prendre des précautions de base pour leur propre sécurité, en s'inspirant des niveaux de sécurité découlant des présentes recommandations.

Les mesures de sécurité minimales recommandées sont décrites dans le Supplément 1 de la présente Annexe.

1.2 - DIRECTION

Tous ces moyens devraient être à tout moment sous le contrôle final du Directeur de Course. Si un Directeur

Corrida de um campeonato ou de uma série desempenha funções numa competição, entende-se que durante os treinos e as corridas desse campeonato ou série, o Director de Corrida e as operações de segurança estão sobre a autoridade suprema do Director de Prova.

O Director de Corrida deverá designar um adjunto que será encarregado de organizar e dirigir a vigilância da estrada e os serviços de intervenção. Este adjunto terá o título de Responsável de Segurança e reportará diretamente ao Director de Corrida; esta função pode ser desempenhada pelo Director de Corrida Adjunto.

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

O plano consiste na instalação:

- de postos de comissários
 - de serviços médicos e de combate a incêndios, bem como os veículos de intervenção necessários;
 - de outras intervenções e veículos necessários;
 - da segurança do público e de medidas de segurança;

Este plano deverá designar o chefe de cada serviço, que será diretamente responsável perante o Director de Corrida ou do seu adjunto e descrever o funcionamento da Direcção de Corrida.

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

1.3 - GENERALIDADES

As recomendações respeitantes aos efectivos necessários à vigilância da pista e aos serviços de intervenção em caso de acidente, devem ser respeitadas durante toda a competição. Se não for possível respeitar esta regra em certos dias (por ex. dias úteis), o programa das competições deverá ser revisto, de modo a garantir efectivos suficientes para que o desenrolar das mesmas seja feito com a máxima segurança.

Todos os elementos que fazem parte da segurança (ou seja, Comissários de pista, Médicos, Paramédicos, 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 competição.

1.4 - DRONES OU OUTROS VEÍCULOS AÉREOS NÃO

d'Épreuve d'un championnat ou d'une série officielle sur une compétition, il est entendu que durant les essais et les courses dudit championnat ou de ladite série, le Directeur de Course et les opérations de sécurité sont sous l'autorité suprême du Directeur d'Épreuve.

Le Directeur de Course devrait désigner un adjoint qui sera chargé d'organiser et de diriger la surveillance de la route et les services d'intervention. Cet adjoint devrait avoir le titre de Responsable de la Sécurité et rendre compte directement au Directeur de Course; le Directeur de Course Adjoint pourra exercer cette fonction.

Pour chaque compétition, un plan de sécurité d'ensemble fondé sur les recommandations de ce règlement devrait être établi. Ce plan devrait être approuvé par le Directeur de Course et être utilisé pour régler toutes les opérations décrites ci-après. Ce dernier ou son adjoint contrôle son exécution lors de la compétition.

Le plan concerne l'établissement:

- de postes de commissaires;
 - de services médicaux et de lutte contre l'incendie, et les véhicules d'intervention nécessaires;
 - d'autres interventions et les véhicules nécessaires;
 - de la sécurité du public et des mesures de sécurité.

Il devrait désigner le chef de chaque service qui sera directement responsable auprès du Directeur de Course ou de son adjoint et décrire le fonctionnement de la Direction de la Course.

En outre, un plan de secours de grande urgence devrait être établi en cas de désastre majeur dépassant les incidents normalement prévus.

1.3 - GÉNÉRALITÉS

Les recommandations concernant les effectifs nécessaires à l'observation de la route et aux interventions en cas d'accident devraient être respectées pendant toute la compétition. Si cela se révèle impossible certains jours (par ex. les jours ouvrables), le programme des compétitions devrait être révisé afin d'assurer des effectifs suffisants pour qu'il se déroule de manière sûre.

Les personnes préposées à la sécurité (c'est-à-dire Commissaires de Piste, Médecins, Paramédicaux, Pompiers, etc.) devraient être rendues facilement identifiables en fonction de leur tâche et la manière de les identifier spécifiée dans le manuel opérationnel de chaque compétition.

1.4 - DRONES OU AUTRES VÉHICULES AÉRIENS SANS

TRIPULADOS

Os veículos aéreos não tripulados sem condutor (VANT), vulgarmente conhecidos como drones, só podem ser utilizados nos locais de competição quando permitido e operado de acordo com as leis do país em que o evento é realizado e as políticas da ADN local responsável pelo evento.

É proibido a utilização de um VANT para fins recreativos

Em qualquer caso, um VANT nunca deve voar diretamente sobre um percurso de competição ou área pública, a menos que esteja sob controlo directo de pessoas devidamente autorizadas pelos organizadores do evento, pelo Diretor de Prova ou pelo Diretor de Corrida, apenas para fins de segurança ou informação.

ARTIGO 2 - CORRIDAS EM CIRCUITO

2.1 - DIRECÇÃO DE CORRIDA

2.1.1 - Definição

A Direcção da Corrida é o centro de vigilância e de direcção e deve fornecer ao Diretor de Corrida e aos seus assistentes, bem como ao Diretor de Prova, se for o caso, todos os meios necessários ao cumprimento das suas funções, em perfeitas condições. Deverá consistir numa sala insonorizada, cujo acesso será reservado exclusivamente ao pessoal autorizado. O Diretor de Corrida ou seu representante deverá permanecer na sala da Direcção de Corrida durante o desenrolar de todas as actividades na pista. As tarefas do Diretor de Corrida estão discriminadas no Artigo 11.11 do Código.

2.1.2 - Localização

A Direcção de Corrida deverá situar-se normalmente num edifício que fica na extremidade da entrada da via das boxes e nunca acima do primeiro andar. Deverá ter uma saída independente para a pista ou para o acesso às boxes.

2.1.3 - Equipamento

Deverá existir no posto de direcção de corrida:

- a) um sistema telefónico ou equipamento electrónico de comunicações ligado aos postos de de comissários, 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 oficiais que se encontram na pista;
- d) um emissor/receptor de rádio para comunicar

PILOTE

Les véhicules aériens sans pilote (UAV), communément appelés drones, ne peuvent être utilisés sur les sites de compétition que s'ils sont autorisés par, et utilisés conformément aux lois du pays dans lequel l'épreuve est organisée ainsi qu'aux politiques de l'ASN locale responsable de l'épreuve.

L'utilisation d'un UAV à des fins récréatives est interdite.

En tout état de cause, un UAV ne doit jamais survoler directement un parcours de compétition ou une zone publique à moins qu'il ne soit sous le contrôle direct de personnes dûment autorisées par les organisateurs de l'épreuve, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course, à des fins de sécurité ou d'information uniquement.

ARTICLE 2 - COURSES SUR CIRCUIT

2.1 - DIRECTION DE COURSE

2.1.1 - Définition

La Direction de Course est le centre de surveillance et de direction, et elle doit fournir au Directeur de Course et à ses assistants ainsi qu'au Directeur d'Epreuve le cas échéant toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions dans de bonnes conditions. Elle devrait consister en une salle aménagée pour atténuer le bruit et exclusivement accessible au personnel désigné. Le Directeur de Course ou son représentant devrait rester à la Direction de Course tant que des activités se poursuivent sur la piste. Les tâches du Directeur de Course sont précisées à l'Article 11.11 du Code.

2.1.1 - Emplacement

La Direction de la Course devrait normalement se situer dans le bâtiment des stands à l'extrémité de l'entrée des stands, pas plus haut que le premier étage. Elle devrait être munie d'une sortie indépendante donnant sur la piste ou sur la voie des stands.

2.1.3 - Equipement

Il faudrait prévoir au poste de la direction de la course:

- a) un système téléphonique ou de communication électronique relié aux postes de commissaires, aux principaux postes de secours et au réseau général de service;
- b) un téléphone et un fax reliés au réseau public;
- c) un téléphone intérieur relié aux officiels qui se trouvent sur la piste;
- d) un émetteur/récepteur de radio pour

com os veículos e os postos equipados com o mesmo aparelho;

- e)** um microfone, ligado aos sistemas de altifalantes utilizados para se dirigirem às boxes e ao paddock, assim como a possibilidade de acesso ao sistema destinado ao público;
- f)** um receptor 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 competição deverão estar centralizados nesta sala.

2.1.4 - Procedimento

Antes da partida de qualquer parte de uma competição ou em caso de nova abertura do circuito, compete ao Director da Prova ou ao seu adjunto, o encerramento da pista, assegurando-se:

- a)** que a pista está livre de qualquer obstáculo;
- b)** que todos os observadores, todos os comissários, todas as pessoas dos serviços de intervenção e o 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 desfraldará uma bandeira vermelha ou luz (es) vermelha (s) acesa (s).

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

- A viatura oficial que efectua o fecho do circuito nunca deve ultrapassar qualquer outra viatura que circule na pista e tomar a sua dianteira, excepto se devidamente autorizada pelo Director de Corrida;
- O responsável da viatura oficial, deve fazer um relatório pessoal da volta de fecho do circuito ao Director de Corrida;
- No fim da competição ou se uma interrupção apropriada for antecipada, o Director de Corrida ou o seu adjunto, poderá efectuar a abertura da pista, dando a volta à mesma na viatura oficial, desfraldando uma bandeira verde ou com a(s) luz(es) verde(s) acesa(s), para indicar que os veículos de serviço e os comissários de pista podem entrar no

communiquer avec les véhicules et les postes équipés du même appareil;

- e)** un micro relié aux systèmes de haut-parleurs utilisés pour s'adresser aux stands et au paddock, ainsi que la possibilité d'accès au système destiné au public;
- f)** un récepteur de TV et un système de commande, si la piste est équipée de TV en circuit fermé;
- g)** un grand plan du circuit indiquant l'emplacement de tous les services de sécurité.

N.B: Tous les systèmes de communication utilisés lors d'une compétition devraient être centralisés dans cette pièce.

2.1.4 - Mise en opération

Avant le départ de toute partie d'une compétition, ou au cas où l'ouverture du circuit a eu lieu de nouveau, le Directeur de Course ou son assistant devrait se charger de la fermeture de la route, en s'assurant:

- a)** que la route est libre de tout obstacle;
- b)** que tous les observateurs, tous les commissaires, tout le personnel des services d'intervention et leur matériel occupent bien leurs positions;
- c)** que toutes les voies d'accès et de sortie de la piste sont fermées.

A cette fin, un dernier tour de reconnaissance devrait être effectué par la voiture officielle avec le drapeau rouge déployé ou le(s) feu(x) rouge(s) allumé(s).

Les précautions suivantes devraient être respectées pendant le dernier tour de reconnaissance:

- La voiture officielle effectuant la fermeture du circuit ne devrait jamais dépasser une autre voiture roulant sur la piste et prendre de l'avance sur elle, sauf sous l'autorité directe du Directeur de Course.
- Le responsable dans la voiture officielle devrait faire un rapport personnel au Directeur de Course concernant la fermeture de la piste.
- A la fin de la compétition ou si une interruption appropriée est anticipée, le Directeur de Course ou son assistant pourra effectuer l'ouverture de la route en faisant le tour de la piste dans la voiture officielle, avec le drapeau vert déployé ou le(s) feu(x) vert(s) allumé(s) pour indiquer que les véhicules de service et les commissaires de piste peuvent entrer sur le circuit pour

circuito para recolher o pessoal e o material, e para retirar as viaturas avariadas, etc.

Os outros deveres do Director de 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;
- exhibir 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 adaptada;
- e garantir a existência de uma relação escrita de todos os relatórios dos observadores, com vista a que possam ser tomadas as medidas necessárias.

Também lhe compete assegurar que a competição se desenrole em conformidade com o Código Desportivo, o regulamento tipo do Campeonato e, se aplicável, o Regulamento Particular da competição.

2.2 - SALA DE CRONOMETRAGEM

A sala de cronometragem deve estar no primeiro ou segundo andar (não no piso térreo) do edifício da direção de corrida e fornecer uma visão clara e desobstruída do pit lane, da pista, da linha de Controle e os sinais de partida / chegada. Dependendo das circunstâncias, a sala pode estar localizada noutra local

Para as especificações mínimas da Sala de Cronometragem consulte as linhas diretrizes da FIA aplicáveis aos sistemas de cronometragem

2.3 - VIA DAS BOXES

2.3.1 - Limitação da velocidade

Em todas as competições internacionais em circuito, com exceção do Campeonato do Mundo de Fórmula 1 e nos circuitos ovais, as viaturas 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 das boxes.

2.3.2 - Limitação do número de pessoas

Lembra-se aos organizadores de corridas, que a via das boxes representa uma zona de perigo durante o desenrolar de uma competição, não apenas originado

prendre le personnel et le matériel et pour enlever les voitures en panne, etc.

Les autres devoirs du Directeur de Course prévus par cette Annexe seront :

- d'autoriser l'utilisation de tout service d'urgence qui sera jugé nécessaire, en accord avec le responsable de ce service et sur demande des observateurs;
- de présenter des signaux qui lui sont formellement réservés;
- la surveillance de la piste autant que possible, à l'œil nu, ou s'il en est installé, par un réseau de télévision adapté;
- et d'assurer qu'un journal reflétant tous les rapports des observateurs est correctement tenu, afin que des mesures puissent être prises si nécessaire.

En outre, il lui appartient de veiller à ce que la compétition se déroule en toute conformité avec le Code Sportif, le règlement standard du Championnat le cas échéant et le Règlement Particulier de la compétition.

2.2 - SALLE DE CHRONOMÉTRAGE

La salle de chronométrage devrait se trouver au premier ou au deuxième étage (non au rez-de-chaussée) du bâtiment de la direction de course et offrir une vue claire et dégagée sur la voie des stands, la piste, la Ligne de Contrôle et les signaux de départ/arrivée. Il se peut, selon les circonstances, que la salle soit située à un autre endroit.

Pour les spécifications minimales de la Salle de Chronométrage, se reporter aux Lignes directrices de la FIA applicables aux systèmes de chronométrage

2.3 - VOIE DES STANDS

2.3.1 - Limitation de la vitesse

Dans toutes les compétitions internationales sur circuit excepté le Championnat du Monde de Formule 1 et sur les circuits ovales, les voitures utilisant la voie des stands, pendant les essais ou la course, ne devraient pas dépasser 60 km/h: cela doit être appliqué et contrôlé sur toute la longueur de la voie des stands.

2.3.1 - Limitation du nombre de personnes.

Il est rappelé aux organisateurs de courses que la voie des stands représente une zone à risques pendant le déroulement d'une compétition, non seulement en

pelas viaturas de corrida que a utilizam, mas igualmente, em razão dos eventuais acidentes que possam suceder com origem em viaturas que circulem na pista adjacente. Durante treinos e corridas, o acesso à via das boxes deve ser reservado exclusivamente para as pessoas expressamente autorizadas e que tenham que realizar uma tarefa específica. A plataforma de sinalização do muro das boxes deve ser interdita a todos os, oficiais autorizados ou ao pessoal das equipas de corridas indispensável que esteja autorizado, e munidas de uma credencial específica; a presença de qualquer pessoa nesta zona deve ser estritamente interdita durante a partida da corrida, a menos que haja proteção adequada, a critério do diretor de prova, se designado, ou do diretor de corrida.

No que respeita às equipas, deve aplicar-se a seguinte regra:

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

Em qualquer altura, é interdito a qualquer membro das equipas de subir as cercas anti detritos por cima do muro das boxes durante o decorrer de uma prova e designadamente após o final de uma corrida, aceder à parte superior do muro das boxes. Todo o comportamento de um membro de uma equipa que viole esta interdição poderá ser sancionado pelos será relatada aos Comissários Desportivos.

2.3.3 - Precauções em caso de corrida que inclua um reabastecimento de carburante

Todo o pessoal das equipas que trabalhe numa viatura durante uma competição, 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.

Durante uma corrida que inclua reabastecimento das viaturas participantes, ninguém terá acesso a nenhuma zona das boxes, a menos que esse local seja suficientemente protegido contra um eventual incêndio que ocorra na via das boxes.

2.3.4 - Posicionamento dos comissários de pista na via de boxes (Pit Lane)

A fim de alertar os condutores sobre qualquer incidente na via de boxes (pit lane), os organizadores devem prover um comissário de pista na entrada da zona de boxes e um na saída, assim como um a cada 10 boxes ao longo da via de boxes (pit lane).

Todos esses comissários de pista devem sempre

razão das viaturas de corrida que l'empruntent mais igualmente à cause des accidents pouvant survenir par le fait de voitures se trouvant sur la piste adjacente. Pendant les essais et les courses, l'accès à la voie des stands devrait donc être exclusivement réservé aux personnes expressément autorisées et ayant à y effectuer une tâche précise. La plate-forme de signalisation du mur des stands devrait être interdite à tous sauf aux officiels ou aux personnels des équipes de course indispensables autorisés et munis d'un laissez-passer spécial; la présence de toute personne dans cette zone devrait être formellement interdite pendant le départ de la course, à moins qu'une protection adéquate ne soit en place, à l'appréciation du directeur d'épreuve, s'il est désigné, ou du directeur de course.

En ce qui concerne les équipes, la règle suivante devrait s'appliquer:

Le personnel des équipes n'est admis sur la voie des stands qu'immédiatement avant de devoir intervenir sur une voiture, et il doit évacuer la voie des stands dès que ce travail est achevé.

Il est en tout temps interdit au personnel de grimper sur les grillages anti-débris au-dessus du mur des stands pendant une épreuve, y compris après la fin des courses. Tout agissement d'une équipe violant cette interdiction pourra être sanctionné par sera signalé aux les Commissaires Sportifs.

2.3.3 - Précautions en cas de course comprenant un ravitaillement en carburant

Tous les personnels des équipes travaillant sur une voiture pendant une compétition doivent porter des vêtements qui protègent du feu toutes les parties du corps, y compris la tête, le visage et les yeux, lorsqu'un système de ravitaillement en course est utilisé.

Pendant une course comprenant le ravitaillement des voitures participantes, nul ne sera admis à aucun endroit du bâtiment des stands, à moins que cet endroit ne soit suffisamment protégé contre un incendie survenant dans la voie des stands.

2.3.4 - Positionnement des commissaires de piste dans la voie des stands

Afin d'avertir les pilotes de tout incident survenu dans la voie des stands, les organisateurs doivent prévoir un commissaire de piste à l'entrée des stands et un à la sortie, ainsi qu'un tous les 10 garages le long de la voie des stands. Tous ces commissaires de piste doivent toujours

ser colocados no muro das boxes. De acordo com o Artigo 2.5.5.b, bandeiras amarelas não devem ser exibidas na via de boxes (pit lane), a menos que haja um incidente em que os condutores devam ser informados. Além disso, outros comissários de pista suplementares devem estar previstos se o Regulamento Desportivo de um determinado campeonato assim o exigir.

2.4 - POSTOS DOS COMISSÁRIOS

2.4.1 - Definição.

O seu pessoal assegura 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 ao abrigo das viaturas que circulam na pista e proteger os comissários e o equipamento das intempéries.

2.4.2 - Número e Localização

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

- Nenhum setor 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 que se seguem nunca deverá ser superior a 500 m (sem ter em conta os postos suplementares);
- Cada posto com mais de duas pessoas deverá poder comunicar verbalmente com a Direcção de Corrida;
- 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, utilizando um sistema de numeração lógico e claro;
- Qualquer modificação do número e do local dos postos deve ser comunicada à FIA.

Com o objectivo de facilitar a aplicação das regras relativas ~~às bandeiras amarelas~~ aos sinais amarelos (ver Artigo ~~2.5.4.1b~~ 2.5.5 b), o ponto exacto a partir do qual uma luz ou uma bandeira amarela mostrada se aplica (ultrapassagem interdita) pode ser definido ~~através de uma marcação lateral amarela~~ de uma linha de cor de 10 cm de

être placés sur le mur des stands. Conformément à l'Article 2.5.5.b, les drapeaux jaunes ne devraient pas être déployés dans la voie des stands à moins qu'il n'y ait un incident dont les pilotes doivent être informés. De plus, des commissaires de piste supplémentaires devraient être prévus si le Règlement Sportif d'un championnat donné l'exige.

2.4 - POSTES DE COMMISSAIRES

2.4.1 - Définition

Leur personnel assure la surveillance de la piste et de ses environs immédiats. Ces postes, adjacents à la piste, devraient dans leur plus simple conception prévoir une aire stabilisée adéquate à l'abri des voitures qui tournent sur la piste et protéger le personnel et l'équipement des intempéries.

2.4.2 - Nombre et emplacement

Le nombre et l'emplacement des postes seront déterminés en fonction des caractéristiques du circuit en tenant compte du fait que :

- aucun secteur de la route ne devrait échapper à l'observation;
- chaque poste devrait pouvoir communiquer visuellement avec le précédent et avec le suivant; si ce n'est pas le cas, un poste supplémentaire ou de relais devrait être mis en place en utilisant du personnel supplémentaire pour répondre à cette exigence;
- la distance entre les postes qui se suivent ne devrait pas dépasser 500 m (sans tenir compte des postes supplémentaires);
- chaque poste occupé par plus de deux personnes devra pouvoir communiquer verbalement avec la Direction de Course;
- chaque poste devrait être signalé par un panneau, clairement visible de la piste, portant un numéro allant en augmentant depuis le premier poste placé après la ligne de départ, en utilisant un système de numérotation logique et clair;
- toute modification du nombre et de l'emplacement des postes doit être notifiée à la FIA.

Afin de faciliter l'application des règles concernant les ~~drapeaux~~ signaux jaunes (voir Article ~~2.5.4.1b~~ 2.5.5 b), le point exact à partir duquel un feu ou un drapeau jaune donné s'applique (dépassement interdit) peut être défini au moyen ~~d'un marquage latéral jaune~~ d'une ligne de couleur de 10 cm de large partant du et

largura a partir vda perpendicular à na borda da pista o mais afastada possível da trajectória da corrida e/ou de um marcador vertical flexível (*floppy*) na berna colocada a cerca de 1 m da borda da pista. A finalidade destes indicadores deve ser explicada no Regulamento Particular.

2.4.3 - Equipamento

Em cada posto deverá existir.

- a) um sistema fiável de comunicação de duas vias com a Direcção de Corrida, bem como um sistema de reserva independente.
- b) um conjunto de bandeiras de sinalização compreendendo:
 - 2 Amarelas;
 - 1 Amarela com riscas vermelhas;
 - 1 Azul;
 - 1 Branca;
 - 1 Verde;
 - 1 Vermelha.

Todo o posto suplementar ou de substituição deverá estar igualmente equipado com um conjunto similar de bandeiras.

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 as letras «SC» escritas a negro com 40 cm de altura, sobre um fundo branco medindo, no mínimo, 60 cm x 80 cm, para ser mostrado quando a Viatura de Segurança (safety car) se encontrar na pista.

Cada posto deve também estar equipado com uma placa com a mensagem «FCY» escrito em letras pretas 40 cm de altura sobre um fundo amarelo medindo, no mínimo 60 cm x 80 cm, para ser usado neste local quando um procedimento de «Bandeiras Amarelas em toda a Pista» estiver em vigor.

- 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; Dez litros de material absorvente capaz de limpar vazamentos de óleo, combustível e outros fluidos.
- d) duas vassouras muito duras e pás;
- e) pelo menos três extintores portáteis, previstos para extinguir incêndios em veículos ao ar livre, não ultrapassando cada um o peso total de 10 Kg e contendo pelo menos 6 Kg de produto extintor, além de equipamento complementar conforme especificado no ponto 2.7.2.3.

perpendicular au sur le bord de la piste le plus éloigné de la trajectoire de course et/ou d'un marqueur vertical flexible («floppy») sur l'accotement placé à environ 1 m du bord de la piste. La finalité de ces indicateurs doit être expliquée dans le Règlement Particulier.

2.4.3 - Equipement

Il faut prévoir dans chaque poste :

- a) un système fiable de communication à deux voies avec la Direction de Course ainsi qu'un système de réserve indépendant,
- b) un ensemble de drapeaux de signalisation comprenant:
 - 2 jaunes;
 - 1 jaune rayé de rouge;
 - 1 bleu;
 - 1 blanc;
 - 1 vert;
 - 1 rouge.

Tout poste supplémentaire ou de relais doit également être pourvu d'un ensemble similaire de drapeaux.

Certains postes, à la demande du Directeur de Course, peuvent également être pourvus d'un drapeau noir et d'un drapeau noir/ orange.

En outre, chaque poste devrait être pourvu d'un panneau portant le message «SC» écrit en lettres noires de 40 cm de haut sur un fond blanc mesurant au moins 60 cm x 80 cm, à utiliser lorsque la Voiture de Sécurité est sur la piste.

Chaque poste devrait également être pourvu d'un panneau portant le message «FCY» écrit en lettres noires de 40 cm de haut sur un fond jaune mesurant au moins 60 cm x 80 cm, à utiliser lorsqu'une procédure «Full Course Yellow» est en place.

- c) un récipient de 15 litres et deux récipients de 4 litres remplis de carbonate de calcium ou de tout autre produit de poids similaire destiné à absorber l'huile; Dix litres de matériau absorbant capable de nettoyer les déversements d'huile, de carburant et d'autres fluides.
- d) deux balais très durs et des pelles;
- e) au moins 3 extincteurs portatifs, prévus pour éteindre des incendies de véhicules en plein air, ne dépassant pas chacun un poids total de 10 kg et contenant au moins 6 kg de produit extincteur ainsi que l'équipement complémentaire comme spécifié au point 2.7.2.3.

2.4.4 - Pessoal

Cada posto principal será colocado sob a responsabilidade de um chefe de posto (o observador) 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 um posto de comissário. O chefe de posto ou o adjunto deve manter-se em comunicação telefónica com a Direcção de Corrida.

~~Pelo menos, um dos membros do posto deve estar apto a prestar~~
Todos os comissários de pista devem ser encorajados a efetuar uma formação para as intervenções de primeiros socorros básicos.

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

Os comissários de pista não devem utilizar vestuário de cores semelhantes às das bandeiras de sinalização, nomeadamente amarelo e vermelho.

2.4.5 - Tarefas

Cada posto deverá:

- avisar os Condutores, por meio de sinalização, de qualquer perigo ou dificuldade que eles não possam prever (ver Artigo 2.4);
- informar imediatamente a Direcção de Corrida de qualquer incidente que ocorra nos limites de intervenção do posto, e propor a atuação dos serviços de urgência, se tal parecer necessário;
- intervir na pista sempre que isso se revele necessário, como descrito no Artigo 2.5;
- assegurar-se de que a corrida se desenrola de maneira equitativa do ponto de vista desportivo e transmitir à Direcção da Prova qualquer comportamento perigoso ou Anti-desportivo, sobretudo no que respeita ao Anexo "L" Capitulo IV «Código de Conduta em Circuito»;
- providenciar para que o setor 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 atividade na pista, continuar a controlar o seu setor da pista até a

2.4.4 - Personnel

Chaque poste principal sera placé sous la responsabilité d'un chef de poste (l'observateur) et de son adjoint. l'un et l'autre qualifiés pour ces fonctions suite à un examen spécial sous le contrôle de l'ASN. Ils devraient avoir à leur disposition des personnes ayant reçu une formation de base pour les tâches d'un poste de commissaire. Le chef de poste ou son adjoint devrait rester en communication orale avec la Direction de Course.

~~Au moins un des membres du personnel devrait être qualifié~~ **Tous les commissaires préposés au bord de la piste devraient être encouragés à suivre une formation** pour les interventions de premiers secours de base.

A la fin d'une compétition, le personnel ne doit pas quitter le poste avant le passage de la voiture officielle qui ouvre la piste.

Les commissaires de piste ne devraient pas porter de vêtements d'une couleur similaire à celle de drapeaux de signalisation, jaune et rouge notamment.

2.4.5 - Tâches

Chaque poste devra :

- signaler aux pilotes tout danger ou toute difficulté qu'ils pourraient ne pas prévoir (voir Article 2.4);
- informer immédiatement la Direction de la Course de tout incident se produisant dans les limites d'intervention du poste, et proposer la mise en action des services d'urgence si cela semble nécessaire;
- intervenir sur la piste lorsque nécessaire comme décrit à l'Article 2.5;
- observer si la course se déroule d'une manière équitable du point de vue sportif et rapporter à la Direction de la Course tout comportement dangereux ou antisportif, surtout en ce qui concerne l'Annexe L, Chapitre IV, «Code de Conduite sur Circuit»;
- entretenir la route pour qu'elle reste propre et libre d'obstacles, en essayant d'éliminer l'huile qui s'y serait répandue, sauf s'il est formellement demandé de ne pas le faire, (par ex. lors des Grands Prix de Formule 1) à l'aide de produit absorbant, de balais et de pelles.

A la fin de chaque activité sur la piste, le poste devrait continuer à surveiller son secteur de la route jusqu'à ce

Direcção da Prova o informar de que todos os veículos de competição já abandonaram a pista.

qu'il soit informé par la Direction de Course que toutes les voitures concurrentes ont quitté la piste.

2.5 - SINALIZAÇÃO

2.5.1 - Generalidades

No que respeita à sinalização do percurso, o Director de 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 por sinalização luminosa.

Os painéis de sinalização preto e branco de dimensões semelhantes às das bandeiras também podem ser utilizados para certos sinais, porém, estes devem ser claramente especificados no Regulamento Particular da competição em questão.

À noite, as bandeiras podem ser substituídas, de preferência, por sinalização luminosa e por painéis refletores, mas todos os condutores devem ser informados deste fato com antecedência, por ocasião do Briefing. Em competições nocturnas, em cada posto devem existir obrigatoriamente, luzes amarelas (ver Artigo 2.11.1).

Se forem utilizados vários meios de sinalização, o Regulamento Particular da competição deve especificar qual deles é o regulamentar.

A partida deve ser controlada a partir de um local próximo da linha de partida, desde o qual o Starter possa ver toda a zona da grelha de partida entre as delimitações exteriores da pista. Este local deverá ser visível por todos os condutores, seja em viaturas abertas ou fechadas. Deverá ser protegido contra uma eventual projecção de detritos provenientes da grelha.

2.5.2 - Especificações das bandeiras de sinalização

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

Cores - As cores das bandeiras deverão corresponder às seguintes referências de cor Pantone:

Bandeira	Pantone		Pantone
Vermelha	186C	Rouge	186C

2.5 - SIGNALISATION

2.5.1 - Généralités

En ce qui concerne la surveillance de la route, le Directeur de Course (ou son adjoint) et les postes de commissaires doivent compter en grande partie sur l'usage des signaux pour contribuer à la sécurité des pilotes et faire respecter le règlement.

Ces signaux sont transmis à la lumière du jour par des drapeaux de couleurs différentes, qui peuvent être complétés ou remplacés par une signalisation lumineuse.

Des panneaux de signalisation noir et blanc de dimensions similaires à celles des drapeaux peuvent également être utilisés pour certains signaux, qui devraient être clairement spécifiés dans le Règlement Particulier de la compétition concernée.

De nuit, les drapeaux peuvent être avantageusement remplacés par une signalisation lumineuse et par des panneaux réfléchissants, mais tous les pilotes doivent en être informés par avance lors d'un briefing. Pour les compétitions se déroulant la nuit, des feux jaunes doivent se trouver obligatoirement à chaque poste (voir Article 2.11.1).

Si plusieurs moyens de signalisation sont utilisés, le Règlement Particulier de la compétition doit préciser lequel est réglementaire.

Le départ devrait être contrôlé depuis un emplacement proche de la ligne de départ, depuis lequel le starter peut voir toute la zone de la grille de départ entre les barrières. Cet emplacement devrait être visible de tous les pilotes à bord de voitures ouvertes ou fermées. Il devrait être protégé des débris provenant de la grille.

2.5.2 - Spécifications des drapeaux de signalisation

Dimensions - Les dimensions minimales de tous les drapeaux sont de 60 cm x 80 cm, sauf celles du drapeau rouge et du drapeau à damier qui devront être au moins de 80 cm x 100 cm.

Couleurs - Les couleurs des drapeaux devraient correspondre aux références du nuancier de couleurs Pantone:

Amarela	Yellow C		Jaune	Yellow C
Azul Clara	298C		Bleu clair	298C
Verde	348C		Vert	348C
Preta	Black C		Noir	Black C
Laranja	151C		Orange	151C

2.5.3 - Especificações da sinalização luminosa

Dois luzes poderão ser utilizadas para complementar as bandeiras agitadas: vermelha, amarela, verde, azul ou branca. Quando as luzes são utilizadas numa competição, sua descrição deve ser incluída no Regulamento Particular e devem ser respeitados os seguintes requisitos:

2.5.3.1 - 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, aprovados pela FIA;
- 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 - 4 Hz.
- o tipo de luzes utilizadas, quando acionado, deve dar luz instantânea, com reduzido ou nenhum tempo de reacção;
- cada luz deverá proporcionar, no mínimo, um alcance visual de pelo menos 70°.
- a iluminação de 360° não deve ser utilizada;
- a iluminação utilizada deverá ter uma saturação de cor suficiente para se diferenciar claramente de uma outra cor, quaisquer que sejam as condições luminosas ambientais.
- de modo a obter-se um contraste máximo das cores, todas as luzes devem ser montadas sobre um fundo pintado a preto mate. Convém assegurar uma boa visibilidade para quando o sol estiver baixo na frente ou atrás das luzes.
- 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.
- Em caso de sistemas integrados permanentes, a

2.5.3 - Spécifications des feux de signalisation

Des feux pourront être utilisés pour compléter les drapeaux agités rouge, jaune, vert, bleu ou blanc. Lorsque des feux seront utilisés sur une compétition, leur description devrait figurer dans le Règlement Particulier et les exigences suivantes devraient être respectées:

2.5.3.1 - Propriétés des feux

- Les feux pourront consister en des lampes incandescentes ou à réflecteur classiques, ou se présenter sous forme de panneaux composés de diodes électroluminescentes (LEDs) ou d'autres systèmes suffisamment lumineux capables de reproduire fidèlement les couleurs, approuvés par la FIA;
- la signalisation lumineuse devrait être d'une puissance et/ou d'une taille suffisamment importantes pour être repérée sans risque d'erreur depuis une distance de 250 m en plein soleil;
- les feux devraient clignoter à 3-4Hz;
- le type de feux utilisés devrait fournir une lumière instantanée, avec peu ou pas de temps de réaction;
- chaque feu devrait pouvoir fournir une portée visuelle d'au moins 70°;
- les feux à 360° ne devraient pas être utilisés;
- les feux utilisés devraient avoir une saturation de couleur suffisante pour les différencier nettement d'une autre couleur quelles que soient les conditions lumineuses ambiantes;
- pour un contraste maximal des couleurs, tous les feux devraient être installés sur un fond noir mat. Il convient de veiller à assurer une bonne visibilité lorsque le soleil est bas devant ou derrière les feux;
- les feux devraient être équipés d'un relais qui informera le poste de commissaires suivant de leur mise en route;
- en cas de systèmes intégrés permanents, la

Direcção de Corrida deve ser automaticamente informada da activação do sinal.

2.5.3.2 - 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 vermelhas e amarela não deverão ser instaladas lado a lado;
- As luzes não deverão ser posicionadas a mais de 30° da linha de visão principal do condutor, ao longo da trajectória de corrida;
- As luzes devem ser reguladas de maneira que o máximo da sua superfície seja visível aos condutores durante o mais longo período de tempo possível.

2.5.3.3 - 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 da via das boxes 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 Corrida;
- todas as outras luzes poderão ser operadas pelos comissários de pista ou pela Direcção de Corrida;
- 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;
- o sistema eléctrico deve incluir uma fonte de alimentação automática que não pode ser interrompida;
- sendo que as luzes de sinalização normalmente apenas indicam um sinal de cada vez, é essencial a presença de comissários para a amostragem de bandeiras no caso de uma situação que exija sinais simultâneos.

2.5.3.4 - Outros tipos de sinalização luminosa

Poderão ser utilizados painéis luminosos para representar visualmente a bandeira amarela com

Direction de Course devrait être informée automatiquement du signal activé.

2.5.3.2 - Position des feux

- Normalement, l'installation devrait comprendre deux feux de chaque couleur à utiliser;
- les feux devraient être espacés de manière à constituer un jeu distinct de deux feux clignotants. Ils ne devraient pas sembler ne faire qu'un;
- les feux rouge et jaune ne devraient pas être situés côte à côte;
- les feux ne devraient pas être positionnés à plus de 30° de la ligne de vision principale du pilote, le long de la trajectoire de course;
- les feux devraient être orientés de telle manière que le maximum de leur surface soit visible des pilotes pendant la période de temps la plus longue.

2.5.3.3 - Commande des feux

- Chaque drapeau devrait être représenté par un jeu de deux feux clignotant en alternance ou par un panneau lumineux clignotant; le signal bleu à la sortie de la voie des stands pourra consister en un feu unique clignotant;
- si des drapeaux jaunes agités en double sont jugés nécessaires, ils devraient être maintenus;
- les feux rouges ne devraient être commandés qu'à partir de la Direction de Course;
- tous les autres feux pourront être commandés par les commissaires de piste ou à partir de la Direction de Course;
- si les feux sont commandés localement, chaque boîtier de contrôle devrait être conçu de façon à éviter la possibilité de commande accidentelle et devrait comprendre des feux de relais;
- le système électrique devrait comprendre une alimentation automatique en courant ne pouvant être interrompue;
- les feux de signalisation indiquant normalement un signal à la fois, la présence de commissaires préposés aux drapeaux demeure essentielle si la situation requiert des signaux simultanés.

2.5.3.4 - Autres types de signalisation lumineuse

Des panneaux lumineux pourront être utilisés pour représenter visuellement le drapeau jaune

riscas vermelhas, o painel correspondente à viatura de segurança (Safety Car) ou outros painéis que deverão ser mencionados no Regulamento Particular da competição.

2.5.4 - Sinais de bandeiras utilizados pelo Director de Corrida ou pelo seu adjunto

2.5.4.1 - Sinalização por bandeira a ser utilizada pelo Director de Corrida

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 competições com partida parada, não deverá ser levantada acima da cabeça antes de todas as viaturas estarem imobilizadas 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 comissários à volta do circuito também deverá ser agitada uma bandeira vermelha.

Se for dado o sinal de paragem da corrida:

- 1) durante os treinos, todas as viaturas reduzirão imediatamente a sua velocidade e entrarão lentamente na respectiva box;
- 2) durante a corrida, todas as viaturas deverão imediatamente reduzir a sua velocidade e seguir lentamente para a linha da bandeira vermelha ((* ver a nota no final do ponto b));
- 3) as ultrapassagens estão proibidas e os condutores deverão ter em conta que veículos da corrida e de assistência poderão se encontrar em pista, que o circuito poderá estar totalmente obstruído devido a um acidente e que as condições atmosféricas podem ter tornado o circuito impraticável a grande velocidade;
- 4) se a corrida for interrompida, os condutores devem-se lembrar que o excesso de velocidade é inútil porque:
 - a classificação da corrida ou a ordem da grelha da nova partida será estabelecida a

rayé de rouge, le panneau correspondant à la voiture de sécurité ou d'autres panneaux dont il devra être fait mention dans le Règlement Particulier de la compétition.

2.5.4 - Signaux utilisés par le Directeur de Course ou son adjoint

2.5.4.1 - Signalisation par drapeau devant être utilisée par le Directeur de Course

a) Drapeau national

Ce drapeau peut être utilisé pour donner le départ de la course. Le signal de départ devrait être donné en abaissant le drapeau qui, en ce qui concerne les compétitions avec des départs arrêtés, ne devrait pas être levé au-dessus de la tête avant que toutes les voitures ne soient à l'arrêt, et en aucun cas pendant plus de 10 secondes.

Si pour un motif quelconque le drapeau national n'est pas utilisé, la couleur du drapeau, qui ne devrait prêter à confusion avec aucun autre drapeau décrit dans le présent Chapitre, devrait être spécifiée dans le Règlement Particulier.

b) Drapeau rouge

Ce drapeau devrait être agité sur la ligne de départ quand il aura été décidé d'arrêter une séance d'essais ou la course. Simultanément, à chaque poste de commissaires autour du circuit devrait également être agité un drapeau rouge.

Si le signal de cesser de courir est donné:

- 1) pendant les essais, toutes les voitures réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement à leur stand respectif;
- 2) pendant une course, toutes les voitures devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner lentement la ligne du drapeau rouge ((* voir la note à la fin du point b));
- 3) les dépassements sont interdits et les pilotes devraient garder à l'esprit que des véhicules de course et d'assistance peuvent se trouver sur la piste, que le circuit peut être totalement obstrué à cause d'un accident et que les conditions atmosphériques peuvent avoir rendu le circuit impraticable à grande vitesse;
- 4) si la course est arrêtée, les pilotes devraient garder à l'esprit qu'il n'est pas utile d'accélérer car:
 - le classement de la course ou l'ordre de la grille du nouveau départ sera établi à partir d'un

partir do momento em que foi mostrada a bandeira vermelha e de acordo com o regulamento da competição;

- a saída da via das boxes será fechada.

Todas as viaturas deverão parar na mesma ordem antes da linha da bandeira vermelha (*) até que o retomar da corrida ou o seu fim lhe sejam notificados e instruções apropriadas lhe sejam dadas pelos comissários de pista, de acordo com o regulamento da competição.

A Bandeira Vermelha pode ser utilizada pelo Director de Corrida, ou alguém por ele nomeado, para o fecho da pista (ver Art. 2.1.4).

(*): Linha da Bandeira Vermelha: uma linha contínua de 20 cm de largura deverá ser traçada por meio de uma tinta antiderrapante, de um lado ao outro da pista, perpendicularmente ao eixo longitudinal da pista, no ponto atrás do qual todas as viaturas deverão parar se a corrida for parada ou suspensa, onde estas possam ser assistidas de maneira prática e alinhadas na grelha de partida, a partir da qual a viatura de segurança (Safety Car) as guiará se a corrida for retomada.

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 da via das boxes, 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 aos 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 a sua viatura 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

point avant le déploiement du drapeau rouge et conformément au règlement de la compétition;

- la sortie de la voie des stands sera fermée.

Toutes les voitures doivent s'arrêter dans l'ordre avant la ligne du drapeau rouge(*) jusqu'à ce que la reprise ou la fin de la course leur soient notifiées et des instructions appropriées données par les commissaires de piste conformément au règlement de la compétition.

Le drapeau rouge peut être utilisé, par le Directeur de Course ou son représentant, pour la fermeture de la route (voir l'Article 2.1.4).

(*): Ligne du drapeau rouge: une ligne continue de 20 cm de large devrait être tracée à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, au point derrière lequel toutes les voitures doivent s'arrêter si la course est arrêtée ou suspendue, où elles peuvent être assistées de façon pratique et alignées sur la grille de départ à partir de laquelle la voiture de sécurité les guidera si la course est reprise.

c) Drapeau à damier noir et blanc

Ce drapeau devrait être agité; il signifie la fin d'une séance d'essais ou de la course.

d) Drapeau noir

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer le pilote concerné qu'il doit s'arrêter, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée de la voie des stands, à son stand ou à l'endroit désigné dans le Règlement Particulier ou dans le règlement du championnat. Si pour un motif quelconque le pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne devrait pas être présenté pendant plus de quatre tours consécutifs.

La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des Commissaires Sportifs, et l'équipe concernée sera immédiatement informée de la décision.

e) Le drapeau noir à disque orange (de 40 cm de diamètre)

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage.

seguinte. Assim que os problemas mecânicos estiverem resolvidos e com o aval do comissário técnico chefe, a viatura 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.

As últimas três bandeiras (em d), e) e f)) devem ser apresentadas imóveis e acompanhadas de um painel preto com o número branco que deverá ser apresentado ao condutor da viatura que possui o número apresentado. A bandeira e o número podem ser combinados num painel único.

Estas bandeiras também podem ser apresentadas noutros pontos, 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 Prova; contudo pode ser tomada pelos Comissários Desportivos, desde que tal esteja previsto no Regulamento Particular ou no regulamento do campeonato. A Equipa em questão deve ser informada de imediato da decisão.

2.5.4.2 - Sinalização luminosa que deve ser utilizada pelo Director de Corrida

As luzes ou os painéis luminosos podem ser utilizados para representar visivelmente os sinais acima mencionados; se for esse o caso, essa situação deverá estar estipulada no Regulamento Particular da competição.

Se o sinal de paragem da corrida for dado com a ajuda de um painel luminoso ou de uma luz vermelha, tal acontecerá exclusivamente sob o controlo do Director de Corrida.

2.5.5 - Sinalização a utilizar nos postos de comissários

a) Bandeira vermelha

Esta Bandeira deverá ser apresentada agitada por indicação unicamente do Director de Corrida, assim que for necessário interromper uma sessão de treinos ou uma corrida, de acordo com o Artigo 2.5.4.1 b) acima referido.

b) Bandeira amarela

É um sinal de perigo e deve ser mostrado aos condutores de duas maneiras, com os seguintes significados:

Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus à la satisfaction du commissaire technique en chef, la voiture peut regagner la course.

f) Drapeau noir et blanc divisé suivant une diagonale

Ce drapeau ne devrait être présenté qu'une seule fois et constitue un avertissement, indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite non sportive.

Les trois derniers drapeaux ci-dessus (en d, e et f) devraient être présentés immobiles et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui devrait être présenté au pilote de la voiture qui porte le numéro affiché. Le drapeau et le numéro peuvent être combinés sur un panneau unique.

Ces drapeaux pourront également être présentés à d'autres endroits que la ligne de départ si le Directeur de Course le juge nécessaire.

Normalement, la décision de présenter les deux derniers drapeaux (en e et f) est du ressort du Directeur de Course, cependant elle pourra être prise par les Commissaires Sportifs sous réserve que cela soit stipulé dans le Règlement Particulier ou dans le règlement du championnat. L'équipe concernée sera immédiatement informée de la décision.

2.5.4.2 - Signalisation lumineuse devant être utilisée par le Directeur de Course

Des feux ou des panneaux lumineux peuvent être utilisés pour représenter visuellement les signaux susmentionnés; si tel est le cas, ceci doit être stipulé dans le Règlement Particulier de la compétition.

Si le signal d'arrêt de la course est donné à l'aide d'un panneau ou d'un feu rouge, ceci aura lieu exclusivement sous le contrôle du Directeur de Course.

2.5.5 - Signalisation à utiliser aux postes de commissaires

a) Drapeau rouge

Celui-ci devrait être présenté agité uniquement sur instruction du Directeur de Course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course conformément à l'Article 2.5.4.1 b) ci-dessus.

b) Drapeau jaune

C'est un signal de danger et il devrait être présenté aux pilotes de deux façons avec les significations suivantes :

- Uma única bandeira agitada: Reduza a sua velocidade, não ultrapasse e esteja preparado para mudar de direcção. Existe um problema na berma da pista ou numa parte da pista. Deve ser evidente que o condutor reduziu a sua velocidade; Isso significa que é suposto ter desacelerado anteriormente e / ou ter reduzido significativamente sua velocidade neste sector.
- Duas bandeiras agitadas: Reduza consideravelmente a sua velocidade, não ultrapasse e esteja preparado para mudar de direcção ou parar. Existe um problema que bloqueia total ou parcialmente a pista e/ou encontram-se comissários a trabalhar na pista ou na respetiva berma. Durante os treinos livres e de qualificação, deve ficar claro que o condutor não tentou efetuar um tempo de volta significativo; Isso significa que o condutor deve abandonar a volta (que não deve voltar às boxes, a pista pode ser limpa na próxima volta).

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 do incidente.

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 na via das boxes, salvo em caso de incidente do qual o condutor deva ser prevenido.

O Director de Corrida ou o Director de Prova podem impor um limite de velocidade em toda a pista ou em qualquer secção da pista quando duas bandeiras amarelas são apresentadas durante os treinos de qualificação ou corridas.

- Quando um limite de velocidade único é imposto em toda a pista, este será indicado com uma bandeira amarela e um painel indicando FCY («Bandeiras Amarelas em toda a Pista»). Se necessário, duas bandeiras amarelas agitadas continuarão a ser apresentadas no posto antes do incidente.
- Quando um limite de velocidade variável possa ser imposto em toda a pista, este será indicado com uma bandeira amarela e uma placa VSC («viatura de segurança virtual»). Se necessário, duas bandeiras amarelas agitadas continuarão

- Un seul drapeau agité: Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste. Il doit être évident que le pilote a réduit sa vitesse; cela signifie qu'il est censé avoir freiné plus tôt et/ou avoir réduit sensiblement sa vitesse dans ce secteur.
- Deux drapeaux agités: Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste et/ou des commissaires travaillent sur ou à côté de la piste. Durant les essais libres et qualificatifs, il doit être évident que le pilote n'a pas tenté d'enregistrer un temps au tour significatif; cela signifie que le pilote doit abandonner le tour (et non qu'il doit rentrer aux stands, la piste pouvant tout à fait être dégagée au tour suivant).

Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.

Toutefois, dans certains cas, le Directeur de Course peut ordonner qu'ils soient présentés à plus d'un poste de commissaires en amont d'un incident.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

Les drapeaux jaunes ne devraient pas être montrés dans la voie des stands, sauf incident dont le pilote doit être prévenu.

Le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve peut imposer une limite de vitesse sur tout le parcours ou une section quelconque de la piste lorsque deux drapeaux jaunes sont présentés lors des essais, des essais qualificatifs ou des courses

- Lorsqu'une limite de vitesse unique est imposée sur tout le parcours, ceci sera indiqué à l'aide d'un drapeau jaune et d'un panneau indiquant FCY («Full Course Yellow»). Le cas échéant, deux drapeaux jaunes agités continueront d'être présentés au poste précédant l'incident.
- Lorsqu'une limite de vitesse variable peut être imposée sur tout le parcours, ceci sera indiqué à l'aide d'un seul drapeau jaune et d'un panneau indiquant VSC («Voiture de sécurité virtuelle»). Le cas échéant, deux drapeaux jaunes agités continueront d'être présentés au poste précédant l'incident

a ser apresentadas no posto antes do incidente.

- Quando um limite de velocidade for imposto a uma secção da pista, o início e final das secções serão claramente indicados na lateral da pista, com as duas bandeiras amarelas e um painel indicando SLOW («devagar»). Estes serão apresentados em cada posto de comissários da secção. Uma bandeira amarela agitada será exibida no posto anterior.

Em todos os casos, o fim da imposição de limites de velocidade será indicado com uma bandeira verde no posto de comissários seguinte ou em cada posto de comissários, se necessário. O regulamento desportivo de cada corrida ou campeonato pode prever a aplicação desses requisitos.

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 os treinos e a corrida

Em qualquer momento:

- Uma bandeira, imóvel, deverá ser mostrada a um condutor que saia das boxes, se uma ou duas viaturas se aproximarem na pista.

Durante os treinos:

- Ceda a passagem a uma viatura mais rápida que está prestes a ultrapassá-lo.

Durante a corrida:

Esta bandeira deverá ser normalmente apresentada a uma viatura que esteja prestes a ser ultrapassada por uma outra, que, através dessa manobra, passará a dispor no mínimo de uma volta de avanço sobre essa viatura se o condutor não fizer pleno uso dos espelhos retrovisores. Quando mostrada, o condutor em questão deverá permitir que a viatura que se encontra atrás de si o ultrapasse, logo que possível.

- Lorsqu'une limite de vitesse peut être imposée sur une section de la piste, le début et la fin des sections seront clairement indiqués sur le côté de la piste, à l'aide de deux drapeaux jaunes et d'un panneau indiquant SLOW («ralentir»). Ceux-ci seront présentés à chaque poste de commissaires de la section. Un seul drapeau jaune agité sera présenté au poste précédent.

Dans tous les cas, la fin de l'imposition de la limite de vitesse sera indiquée à l'aide d'un drapeau vert au poste de commissaires suivant ou à chaque poste de commissaires le cas échéant. Le règlement sportif de chaque course ou championnat peut prévoir l'application de ces exigences.

c) Drapeau jaune à bandes rouges

Celui-ci devrait être présenté immobile aux conducteurs pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau.

Ce drapeau devrait être présenté pendant au moins (en fonction des circonstances) 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal auparavant. Il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré, de présenter un drapeau vert.

d) Drapeau bleu clair

Il devrait normalement être agité, pour indiquer à un pilote qu'il est sur le point d'être dépassé. Il n'a pas la même signification pendant les essais et la course.

A tout moment:

- Un drapeau immobile devrait être présenté à un pilote quittant les stands si une ou des voitures s'approchent sur la piste.

Pendant les essais:

- Une voiture plus rapide est juste derrière vous et s'apprête à vous doubler.

Pendant la course :

Ce drapeau devrait normalement être présenté à une voiture sur le point d'être dépassée par une voiture qui par cette manœuvre comptera au moins un tour d'avance sur ce véhicule, si le pilote ne semble pas faire pleinement usage de ses rétrovisors. Lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de le dépasser à la première occasion.

e) Bandeira branca

Esta bandeira deverá ser agitada. É utilizada para informar um condutor de que existe uma viatura bastante mais lenta na parte da pista controlada por este posto de sinalização.

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 de Corrida o considerar necessário.

2.5.5.2 - Sinalização luminosa utilizada nos postos de comissários

A sinalização acima mencionada poderá ser efectuada através de luzes ou painéis luminosos, conforme descrito no Artigo 2.4.3.

Se o sinal de paragem da corrida for dado com a ajuda de um painel luminoso ou de uma luz vermelha, tal acontecerá exclusivamente sob o controlo do Director de Corrida.

2.5.6 - Luzes e Procedimentos de Partida (excepto para os Campeonatos FIA que têm um regulamento específico)

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

a) 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 da sua viatura 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

e) Drapeau blanc

Ce drapeau devrait être agité. Il est utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par ce poste de signalisation.

f) Drapeau vert

Celui-ci devrait être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et devrait être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes.

Il pourra également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le Directeur de Course le juge nécessaire.

2.5.5.2 - Signalisation lumineuse utilisée aux postes de commissaires

La signalisation susmentionnée peut être effectuée à l'aide de feux ou de panneaux lumineux comme décrit à l'Article 2.4.3.

Si le signal d'arrêt de la course est donné à l'aide d'un panneau ou d'un feu rouge, ceci aura lieu exclusivement sous le contrôle du Directeur de Course.

2.5.6 - Feux et procédures de départ (sauf pour les Championnats FIA qui ont un règlement spécifique)

Au cas où des feux sont installés pour donner le départ arrêté des courses sur circuits, l'installation devrait respecter les exigences suivantes :

a) Spécifications de l'installation correspondant aux feux de départ:

Tous les feux utilisés pour la signalisation au départ d'une course devraient être clairement visibles de tous les pilotes assis dans leur voiture sur la grille, dans la position normale de conduite.

Les feux devraient être installés au-dessus de la piste, sur un portique placé entre 10 et 25 m après la ligne de départ.

La rangée inférieure des feux devrait être au moins à 4 m au-dessus de la piste.

L'emplacement latéral des feux devrait être défini de sorte à assurer une visibilité optimale depuis l'ensemble de la grille.

Il est recommandé de respecter la disposition des

descrita no documento da FIA intitulado «Sinais luminosos recomendados para as partidas paradas de competições em circuito» publicado no site da Internet da FIA. Em todos os casos, as luzes vermelhas e verdes deverão ser montadas diretamente 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 seguintes combinações

- todas as luzes apagadas,
- apenas as luzes verdes acesas;
- apenas a luz vermelha acesa;
- luz vermelha substituída por luz verde (uma única operação de comutação);
- apenas a luz amarela intermitente;
- luzes amarela intermitentes e luzes vermelhas acesas em simultâneo (comutação separada);

Um modelo standard recomendado da consola de comando pode ser consultado no site internet da FIA (Sport - Regulamentos - Circuitos).

b) Sinal de partida parada:

É recomendada a utilização do documento intitulado «Race weekend light procedure» criado pela FIA em todas as competições com partidas paradas onde a instalação das luzes de partida o permita ou, em 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 competição

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

feux décrite dans le document de la FIA intitulé «Signaux lumineux recommandés pour les départs arrêtés des compétitions sur circuit» publié sur le site Internet de la FIA. Dans tous les cas, les feux rouges devraient être montés directement au-dessus des feux verts et les feux jaunes clignotants montés au-dessus de ces derniers.

Les feux devraient être aussi grands et brillants que possible, et au moins aussi grands et intenses que les feux permanents utilisés pour le contrôle de la circulation sur les routes publiques. Tous les feux devraient être en double, pour parer à l'éventualité d'une panne, et être actionnés par un double circuit de contrôle (redondant). Une alimentation auxiliaire automatique est fortement recommandée. Des feux de relais devraient être placés en aval du portique.

Le circuit commutateur devrait permettre toutes les combinaisons suivantes:

- tous les feux éteints,
- feux verts allumés seuls,
- feu rouge allumé seul,
- feu rouge remplacé par feu vert (une seule opération de commutation),
- feu jaune clignotant allumé seul,
- feux jaunes clignotants et feux rouges allumés ensemble (commutation séparée).

Un modèle standard recommandé de console de commande figure sur le site Internet de la FIA (Sport - Règlements - Circuits).

b) Signal de départ arrêté:

Il est recommandé d'utiliser le document intitulé «Race weekend light procedure» établi par la FIA sur toutes les compétitions avec départs arrêtés où l'installation des feux de départ le permet ou, dans le cas contraire, de faire en sorte que la procédure utilisée n'entre pas en contradiction avec les dispositions de ce document (par exemple en cas d'utilisation d'une combinaison de feux similaire mais d'une signification différente).

Dans tous les cas, la procédure de départ doit être clairement décrite dans le Règlement Particulier de la compétition.

Sous leur forme la plus simple, les feux ont les significations suivantes:

- Luzes VERMELHAS acesas:
Ficar imobilizado e preparado para 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 o seu apagar deverá ser normalmente entre 2 e 3 segundos.

O procedimento completo FIA está descrito no documento «Sinais Luminosos recomendados para as partidas paradas das competições em circuito» publicado na página WEB da FIA (Sport) na Internet, em Regulamentos - Circuitos.

O procedimento FIA, com a instalação necessária das luzes de partida, é obrigatório para as competições com partida parada do Campeonato do Mundo de Viaturas 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.

c) Sinal de 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 as viaturas se aproximarem da Linha no final da volta de formação, as luzes vermelhas permanecem acesas.

2.6 - INTERVENÇÕES NA PISTA

2.6.1 - Condições

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 do seu pessoal por meio de sinais, previamente definidos, no sentido de se desimpedir a pista cada vez que uma viatura se aproxima e por meio de uma bandeira amarela.

Todo o pessoal de intervenção deverá estar vestido com roupa resistente ao fogo, que proteja todas as

- Feux ROUGES allumés:
Restez immobile, et préparez-vous à prendre le départ.
- Feux ROUGES éteints:
Prenez le départ.
- Feux JAUNES clignotants allumés:
Restez immobile et coupez vos moteurs (si ces feux sont allumés après les feux rouges, les feux rouges devraient rester allumés).

Le délai entre l'allumage des feux rouges et leur extinction sera normalement entre 2 et 3 secondes.

La procédure FIA complète est énoncée dans le document «Signaux lumineux recommandés pour les départs arrêtés des compétitions sur circuits» publié sur le site Web de la FIA (Sport) sous Règlements-Circuits

La procédure FIA, avec l'installation nécessaire des feux de départ, est obligatoire pour les compétitions avec départ arrêté du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA et des Championnats GT de la FIA sous réserve d'une adaptation à leurs exigences spécifiques en matière d'horaires.

c) Signal de départ lancé:

Les feux rouges sur la Ligne sont allumés pendant le tour de formation. Le signal de départ est donné au moyen des feux verts de départ, déclenchés sous le contrôle du starter et en remplacement des feux rouges.

Si un problème se produit lorsque les voitures approchent la Ligne à la fin du tour de formation, les feux rouges restent allumés.

2.6 - INTERVENTIONS SUR LA PISTE

2.6.1 - Conditions

Il appartient aux commissaires de piste d'effectuer la première intervention en cas d'accident, toujours sous le contrôle du chef de poste ou de son adjoint, qui devrait prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité physique de son personnel au moyen de signaux définis à l'avance, en vue de faire dégager la piste chaque fois qu'une voiture s'approche, et au moyen du drapeau jaune.

Tout le personnel d'intervention devrait porter des vêtements protégeant du feu toutes les parties du

partes do corpo, incluindo a cabeça, o rosto e os olhos.

2.6.2 - Se uma viatura pára

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

Nenhum condutor tem o direito de recusar que a sua viatura seja removida 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 colocada a viatura num local seguro, pode então, se o Regulamento Particular da competição o permitir, de trabalhar de modo a poder retomar a corrida. Neste tipo de casos, os reboques e gruas não poderão intervir sem que o condutor manifeste claramente a sua decisão de abandonar. É desejável que o condutor permaneça junto da viatura até ao final da corrida, ou pelo menos que informe o chefe de posto de qual a melhor maneira de içar ou rebocar a sua viatura de volta às boxes.

2.6.3 - Em caso de acidente

2.6.3.1 - Primeira intervenção

Sempre que acontecer um acidente, o posto de comissários deverá imediatamente avisar a Direcção de Prova de modo a accionar os procedimentos especificados no plano de intervenção médica e de luta contra Incêndio. 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 Artigo 2.7.2, 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; o condutor que tenha problemas em sair da viatura sem ajuda exterior não deverá tentar sair pelos seus próprios meios, mas sim esperar pela assistência especializada.

Em todos os casos, os comissários de pista não devem tentar extrair eles próprios (salvo caso de força maior: incêndio, perigo imediato) um condutor acidentado, apenas zelar pela sua segurança na espera da chegada da assistência especializada.

Estas informações devem ser levadas ao conhecimento das categorias em causa (condutores e comissários) durante os Briefings.

corps, y compris la tête, le visage et les yeux.

2.6.2 - Si une voiture s'arrête

Si une voiture s'arrête sur la piste, ou si elle la quitte, le premier souci des commissaires de piste dans ce secteur doit être de l'emmener vers un endroit sûr.

Aucun pilote n'a le droit de refuser que sa voiture soit emmenée hors de la piste ; il doit faire tout son possible pour faciliter la manœuvre et obéir aux instructions des commissaires de piste. Une fois que la voiture se trouve dans un endroit sûr, le pilote a le droit, si le Règlement Particulier de la compétition l'autorise, d'y travailler pour redémarrer. Dans ce type de cas, d'autres moyens tels que dépanneuses, grues, etc. ne devraient être mis en œuvre qu'après que le pilote a signifié clairement sa décision d'abandonner. Il est souhaitable que le pilote reste auprès de son véhicule jusqu'à la fin de la course ou du moins qu'il indique au chef de poste comment la voiture peut être soulevée ou remorquée jusqu'aux stands.

2.6.3 - En cas d'accident

2.6.3.1 - Première intervention

Chaque fois qu'un accident se produit, le poste de commissaires devrait immédiatement en informer la Direction de la Course afin de faire appliquer les procédures spécifiées dans le plan des services médicaux et de lutte anti-incendie.

Immédiatement, deux commissaires de piste au moins, chacun muni d'un extincteur, devraient aller sur les lieux pour :

- aider à éteindre le feu (voir l'Article 2.7.2 Lutte anti-incendie);
- aider le pilote si cela s'avère possible en rappelant toujours que la première intervention médicale doit être effectuée par le service médical, et que le pilote ne doit pas être déplacé s'il est blessé; le pilote ayant un problème pour sortir de son véhicule sans aide extérieure ne doit pas chercher à sortir par ses propres moyens mais attendre les secours spécialisés.

Dans tous les cas, les commissaires de piste ne doivent pas extraire eux-mêmes (sauf cas de force majeure: incendie, danger immédiat) un pilote accidenté, mais seulement assurer sa sécurité en attendant l'arrivée des secours spécialisés.

Ces informations doivent être portées à la connaissance des catégories concernées (pilotes et commissaires) à l'occasion des briefings.

- informar o chefe de posto da necessidade de serviços de intervenção suplementares (ver combate a incêndios, serviço médico e desencarceramento);
- limpar a pista de destroços, óleo, etc.
- se o Condutor estiver aparentemente ileso, o chefe de posto deverá informar a Direção de Corrida para que possam ser dadas instruções.

2.6.3.2 - Segunda intervenção

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

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

2.7 - Serviços de SOCORRO

2.7.1 - Veículos de Intervenção

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 e do paddock.

2.7.1.1 - Funções de Intervenção

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:

Disponer de meios e equipamentos necessários à libertação de um condutor de dentro de uma viatura danificada;

d) Extração (obrigatório em algumas competições - ver Artigo 2.8.3 e o Suplemento 7):

Poder extrair um condutor ferido da sua viatura, numa condição de imobilização da coluna vertebral.

Caberá à ADN e aos responsáveis do circuito designar estas viaturas para uma só função ou

- informer le chef de poste du besoin des services d'intervention supplémentaires (voir lutte anti-incendie, médicale et désincarcération);

- dégager la piste des débris, de l'huile, etc.;

- dans le cas où le pilote paraît être indemne, le chef de poste devra en informer la Direction de Course afin que des instructions puissent être données.

2.6.3.2 - Deuxième intervention

Si nécessaire, un dispositif mobile de lutte anti-incendie devrait être envoyé rapidement sur place par la Direction de Course.

En cas d'accident corporel confirmé sur le site d'un accident, les véhicules médicalisés et/ou de désincarcération requis devraient être mis en service immédiatement.

2.7 - SERVICES DE SECOURS

2.7.1 - Véhicules d'intervention

Les véhicules d'intervention constituent un élément essentiel de l'équipement d'urgence d'un circuit et leurs équipages fournissent l'intervention spécialisée qui peut être nécessaire lors de tout accident survenu sur la piste ou dans la zone des stands et du paddock.

2.7.1.1 - Fonctions d'intervention

a) Lutte anti-incendie:

Remplir le rôle de deuxième intervention, avec les moyens de maîtriser complètement l'incendie.

b) Médicale:

Pouvoir assurer la réanimation et stabiliser la condition d'un pilote blessé.

c) Désincarcération:

Disposer des moyens et équipements nécessaires à la libération d'un pilote d'une voiture endommagée

d) Extraction (obligatoire pour certaines compétitions - voir l'Article 2.8.3 et le Supplément 7):

Pouvoir extraire un pilote blessé de sa voiture dans une condition d'immobilité de la colonne vertébrale.

Il appartiendra à l'ASN et aux responsables du circuit de désigner ces véhicules pour une seule

para um conjunto de funções, sempre na condição de as viaturas em questão poderem chegar a qualquer local do circuito em tempo apropriado e que possuam a bordo o pessoal especializado e o equipamento especificado no Artigo 2.7.2 para a combate a incêndios e no Suplemento 3 para os socorros médicos e/ou para o desencarceramento.

Considera-se essencial que os concorrentes sejam seguidos durante a primeira volta de uma corrida por uma viatura médica, assim como de viaturas de combate a incêndios/desencarceramento que sejam suficientemente rápidas.

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

2.7.2 - Serviços de Combate a Incêndios

2.7.2.1 - Missão

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.

2.7.2.2 - 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 (dois) 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 2 (dois) tempos e que, embora o equipamento e o método possam variar conforme os circuitos, deverão ser satisfeitos os critérios da 1.ª e da 2.ª intervenção:

- 1ª Intervenção: o mais rápido possível, tendo em conta as circunstâncias, após um

fonction ou pour une combinaison de ces fonctions, toujours à condition que les véhicules en question puissent atteindre n'importe quel endroit du circuit dans les délais appropriés et qu'ils aient à bord le personnel approprié et l'équipement spécifié à l'Article 2.7.2 pour la lutte anti-incendie, dans le Supplément 3 pour les secours médicaux et/ou la désincarcération.

Il est jugé essentiel de faire suivre les concurrents, pendant le 1^{er} tour d'une course, par un véhicule médicalisé, ce que pourront également faire des véhicules de lutte contre l'incendie/désincarcération suffisamment rapides.

Si la vitesse de ces véhicules ou la longueur du circuit les empêche, pour des raisons pratiques, de faire un tour complet, ils devraient suivre les concurrents pendant aussi longtemps que cela est pratique, puis réintégrer leurs postes.

2.7.2 - Service de lutte contre les incendies

2.7.2.1 - Mission

Ce service a pour but de lutter contre les incendies qui résultent des accidents qui surviennent sur la piste, dans les stands ou dans le paddock. Un service indépendant sera prévu par les organisateurs pour toutes les autres zones, conformément aux prescriptions des pouvoirs publics concernés.

2.7.2.2 - Organisation

Tout d'abord, il doit être rappelé que, dans toute opération de lutte contre les incendies, le facteur décisif réside dans le personnel, et on ne saurait trop insister sur l'importance de la formation des sauveteurs.

Le procédé de lutte contre les incendies devrait répondre à 2 impératifs:

- atteindre l'incendie et en isoler le pilote;
- être en possession de moyens efficaces et appropriés pour éteindre complètement le feu.

L'expérience et les essais ont démontré que l'intervention initiale la plus efficace et en même temps la plus pratique peut s'exercer en 2 temps, et alors que l'équipement et la méthode peuvent varier selon les circuits, les critères de la 1^{ère} et de la 2^{ème} interventions devraient être remplis:

- 1^{ère} intervention: dans les meilleurs délais, compte tenu des circonstances, après un

acidente, 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 e circunscrever todo o incêndio no habitáculo da viatura~~ **afim de permitir a evacuação do condutor**

- 2ª Intervenção: **a segunda intervenção, se necessário durante um incidente, deve ser planeada de modo a facilitar o resgate de qualquer pessoa ferida durante o incidente. 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 estabelecidas.**
- 3ª Intervenção: chegada de dispositivos suplementares, se necessário.

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

2.7.2.3 - Equipamento ao longo da pista:

~~Ao longo de todo o circuito, em locais apropriados, com aproximadamente 500 metros de intervalo no máximo, deverão estar posicionados operadores, de ambos os lados da pista, cada um com um extintor portátil. Se for impossível ou impraticável utilizar os 2 (dois) lados da pista, podem ficar todos dispostos de um só lado, mas neste caso a distância máxima entre os operadores será de aproximadamente 250 metros. É recomendável que se preveja um extintor portátil (sem operador) a cada 100 metros aproximadamente.~~

Os extintores de incêndio portáteis instalados nos principais postos de comissários podem ser complementados por extintores de incêndio adequadamente colocados em áreas protegidas. O pessoal destes postos adicionais de combate a incêndios é opcional.

Todos estes pontos equipados com extintores deverão ser indicados aos condutores em pista através de painéis com um mínimo de 25 cm 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 e a uma altura de aproximadamente 2 m acima do solo.

Devem estar disponíveis extintores de reserva para substituir os que tenham sido utilizados.

Será igualmente necessário prever equipamentos móveis rápidos, Veículos de combate a incêndios também podem ser fornecidos e dispostos em locais protegidos ao longo do percurso, cada um com um mínimo de 2 (dois) comissários com formação na luta contra incêndio,

incident, des sauveteurs munis d'extincteurs portatifs devraient parvenir sur le lieu, quel que soit son emplacement sur le circuit. Ils devraient être capables d'intervenir avec les moyens appropriés pour ~~dégager le feu de~~ **circunscrire tout incendie dans l'habitacle de la voiture afin de permettre l'évacuation du pilote.**

- 2ème intervention: **la deuxième intervention, si nécessaire lors d'un incident, devrait être planifiée de manière à faciliter le sauvetage de toute personne blessée lors de l'incident. la disposition des services de secours devrait être calculée de sorte que, idéalement dans les 60 secondes suivant l'incident, les conditions de sauvetage du pilote puissent être établies.**
- 3ème intervention: arrivée de dispositifs supplémentaires, si nécessaire.

On ne peut trop insister sur le fait que la 1ère et la 2ème interventions doivent être complètement intégrées car la valeur des extincteurs portatifs lors de la 1ère intervention pourrait être limitée.

2.7.2.3 - Equipement au bord de la piste

~~Sur toute la longueur du circuit, des opérateurs formés, chacun avec un extincteur portatif, doivent être placés de chaque côté de la piste, à des endroits appropriés, à environ 500 m d'intervalle au maximum. S'il s'avère impossible ou pas pratique d'employer les 2 côtés de la piste, ils peuvent tous être disposés d'un seul côté, mais dans ce cas, la distance maximum entre les opérateurs sera d'environ 250 m. Il est recommandé de prévoir un extincteur portatif (sans opérateur) tous les 100 m environ.~~

Les extincteurs portatifs installés aux principaux postes de commissaires peuvent être complétés par des extincteurs placés de façon appropriée dans des endroits protégés. La dotation en personnel de ces postes supplémentaires de lutte contre l'incendie est facultative.

Tous ces points munis d'extincteurs devraient être indiqués aux pilotes sur la piste au moyen de panneaux de 25 cm x 25 cm minimum, peints en orange fluorescent (couleur de référence recommandée: Pantone 15-1364 TC, «Orange pressée»); ces panneaux seront placés à des emplacements clairement visibles, perpendiculaires à la première ligne de protection et à une hauteur d'environ 2 m au-dessus du sol.

Des extincteurs de réserve devraient être disponibles pour remplacer ceux qui ont été utilisés.

Il faudrait également prévoir des appareils mobiles rapides Des véhicules de pompiers peuvent également être prévus, disposés à des endroits protégés le long du parcours, chacun avec deux commissaires formés à la lutte anti-incendie au minimum, de façon à assurer le

para assegurar o desenrolar da 2ª operação. ~~Eles deverão dispor de equipamento necessário para a extinção total de um incêndio de pelo menos 180 litros de gasolina (isto implica um débito contínuo suficiente, não só para extinguir o fogo, mas também para evitar um possível reativação do mesmo).~~

Cada veículo deve estar equipado com extintores de capacidade adequados para controlar e apagar qualquer incêndio.

Equipamento complementar:

Os ~~postos de vigilância, bem como os~~ camiões de bombeiros, deverão ter os seguintes equipamentos complementares:

- a) Utensílios para virar uma viatura que tenha capotado. ~~ex. cordas, ganchos e alavancas longas;~~
- b) Cobertores resistentes ao fogo (180 x 180 cm - mínimo);
- c) Luvas resistentes ao fogo ~~ferradas de alumínio;~~
- d) ~~Corta-metals ou aparelhagem hidráulica para dobrar a chapa e outras~~ As ferramentas adequadas para permitir a libertação ~~das pessoas presas na carroçaria danificada;~~ dos ocupantes
- e) equipamento de proteção eléctrica (se necessário)

2.7.2.4 - Equipamento da zona dos postos de reabastecimento

Além de extintores portáteis (um por box) recomenda-se a instalação, de 6 em 6 boxes, de pelo menos um aparelho composto 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 2.7.2.3.

Nota: Não deverá ser permitido guardar carburante nas boxes, salvo se de acordo com as condições previstas no regulamento da competição.

2.7.2.5 - Equipamento no Paddock

No paddock e nas zonas utilizadas pelas viaturas 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.

2.7.2.6 - Produto extintor

Na escolha dum produto extintor, deverão ter-se

déroulement de la 2ème opération. ~~Ils devront disposer de l'équipement nécessaire à la maîtrise complète d'un incendie d'au moins 180 litres d'essence (ceci implique un débit continu qui devrait non seulement éteindre le feu, mais également protéger contre un réallumage).~~

Chaque véhicule devrait être équipé d'extincteurs d'une capacité appropriée pour contrôler et maîtriser tout incendie.

Equipement complémentaire :

Les ~~postes de commissaires, ainsi que les~~ camions de pompiers, devraient avoir les équipements complémentaires suivants :

- a) des outils pour remettre une voiture sur ses roues. ~~à savoir des cordes, crochets, leviers longs;~~
- b) des couvertures résistant au feu (180 x 180 cm min);
- c) des gants, résistant au feu, ~~doublés d'aluminium;~~
- d) des ~~cisailles ou des vérins hydrauliques pour plier la tôle et d'autres~~ outils spécialisés pour ~~permettre de~~ dégager les ~~personnes emprisonnées dans la carrosserie endommagée.~~ occupants
- e) équipement de protection électrique (si nécessaire).

2.7.2.4 - Equipement de la zone des stands de ravitaillement

En plus des extincteurs portatifs (un par stand), il est recommandé au moins d'installer tous les six stands, un appareil composé de deux cylindres d'une capacité de 30 kg chacun, avec une lance dont la longueur sera équivalente aux deux tiers de la distance le séparant du prochain appareil. Au centre de l'aire des stands, il faudrait prévoir un équipement supplémentaire comme spécifié au point 2.7.2.3.

NB: Il ne devrait pas être permis d'entreposer du carburant dans les stands sauf selon les conditions précisées dans le règlement de la compétition.

2.7.2.5 - Equipement dans le paddock

Dans le paddock et les zones utilisées par les voitures de compétition ou les véhicules d'assistance, un nombre suffisant d'extincteurs portatifs devrait être prévu et ces zones devront être facilement accessibles aux appareils mobiles.

2.7.2.6 - Produit extincteur

Dans le choix d'un produit extincteur, les facteurs

em consideração os seguintes factores: eficácia para extinguir incêndios de viaturas, utilização ao ar livre, taxa de toxicidade, conformidade com as normas e leis nacionais.

A ausência de resíduos escorregadios e uma influência mínima sobre a visibilidade são igualmente desejáveis

2.7.3 - Serviços de desencarceramento

2.7.3.1 - Objectivos

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

As primeiras operações de socorro são normalmente efectuadas pelos comissários do posto de comissários mais próximo, tal como descrito no ponto 2.7.2.2.

~~Contudo, tendo em consideração o seu material limitado, é necessário chamar, em caso de acidente grave, os veículos especializados. Os veículos especializados podem ser colocados pelo diretor da prova, se designado, ou pelo diretor da corrida em caso de acidente grave, equipados segundo as indicações dadas no Suplemento 3. Estes veículos poderão agregar diversas funções, tal como descrito no Artigo 2.8 e deverão intervir, o mais tardar, nos 90 segundos imediatos ao acidente e só entrarão em pista sobre indicações da direcção de corrida~~

2.7.3.2 - Assistência Técnica

Se em caso de acidente um condutor ficar bloqueado dentro da sua viatura, os serviços de socorro podem eventualmente solicitar instruções específicas a um engenheiro da respetiva equipa. Neste caso, o Diretor desta equipa deverá apresentar-se espontaneamente à Direcção de Corrida, a menos que tenha sido anteriormente convocado pessoalmente.

2.8 - SERVIÇOS MÉDICOS PARA OS CIRCUITOS DE GRAUS 1 A 4

2.8.1 - Generalidades

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

As prescrições abaixo indicadas (e resumidas no quadro recapitulativo que se encontra no final do presente Anexo H) aplicam-se a todas as competições internacionais. Para os Campeonatos

suiuivants seront à considérer: efficacité pour éteindre des incendies de véhicules, utilisation en plein air, taux de toxicité, conformité aux normes et lois nationales.

L'absence de résidus glissants et une influence minimale sur la visibilité sont également souhaitables.

2.7.3 - Services de désincarcération

2.7.3.1 - Objectifs

Le service de désincarcération doit fournir le personnel et le matériel pour libérer toute personne se trouvant coincée par suite d'un accident survenu sur la piste.

Les premières opérations de secours sont normalement effectuées par les commissaires du poste de commissaires le plus proche, tel que décrit au point 2.7.2.2

~~Toutefois, étant donné leur matériel limité, il est nécessaire d'appeler en cas d'accident grave des véhicules spécialisés. Des véhicules spécialisés peuvent être déployés par le directeur d'épreuve, s'il est désigné, ou le directeur de course en cas d'accident grave, équipés selon les indications données dans le Supplément 3. Ces véhicules pourront combiner des fonctions différentes, telles que décrites à l'Article 2.8 et devraient intervenir idéalement dans les 90 secondes suivant l'accident et n'entreront sur la piste que sur instruction de la direction de course.~~

2.7.3.2 - Assistance technique

Si en cas d'accident un pilote se trouve bloqué dans sa voiture, les services de secours peuvent éventuellement faire appel aux conseils d'un ingénieur de l'équipe concernée. Le cas échéant, le Directeur de cette équipe devrait se présenter à la Direction de Course spontanément, à moins qu'il n'y ait été appelé auparavant personnellement.

2.8 - SERVICES MEDICAUX POUR LES CIRCUITS DE DEGRES 1 A 4

2.8.1 - Généralités

Les services médicaux devraient être conformes aux prescriptions rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur.

Les prescriptions indiquées ci-dessous (et résumées dans le tableau récapitulatif placé à la fin de la présente Annexe H) s'appliquent à toutes les compétitions internationales. Pour les

cobertos por um Delegado Médico da FIA ~~Para o~~ ~~Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA (adiante designado por «F1»)~~ e o ~~Campeonato do Mundo de Endurance da FIA (adiante designado por «WEC»)~~, as prescrições indicadas abaixo são estritamente obrigatórias e não podem em nenhum caso ter carácter condicional.

Além disso, as prescrições adicionais específicas para cada um desses campeonatos são detalhadas nos vários parágrafos deste Capítulo 2.8.

Além disso, por ocasião de toda a competição internacional, a FIA tem a faculdade de proceder a qualquer momento ao controle da organização dos serviços médicos.

Estas prescrições não se aplicam aos testes, para competições FIA que serão objeto de uma recomendação específica (ver Suplemento 1).

As informações médico-técnicas e as instruções práticas indispensáveis estão resumidas num quadro recapitulativo no fim deste Anexo.

2.8.2 - Organização e administração

2.8.2.1 - Médico Chefe e Médico-Chefe adjunto

A direcção da organização e da administração dos serviços médicos do circuito é da única e exclusiva responsabilidade de um Médico-Chefe, com o acordo da Comissão Organizadora. **No caso de uma intervenção na pista, ele organiza e dirige a operação de resgate. A deslocação do pessoal e do(s) veículo (s) envolvidos está sujeito à autorização do Diretor de Corrida (se designado) ou do Diretor de Prova**

Este poderá ser assistido por um Médico-Chefe adjunto e nele delegar algumas das suas funções ou mesmo substituí-lo em caso de força maior.

Tanto o Médico-Chefe como o seu adjunto, devem ser reconhecidos pela sua ADN ~~e agir sob a~~ ~~autoridade do Diretor da Prova.~~ **Para este fim, eles devem, em especial, possuir um diploma de médico em medicina e estar autorizado a praticar no país de acolhimento da competição.** Os seus nomes devem constar no Regulamento Particular da competição.

O Médico-Chefe tem autoridade sobre todos os serviços médicos do circuito, incluindo o recrutamento e treino das equipas de extração, treino regular e distribuição dos meios, assim como sobre todas as operações de resgate incluindo as evacuações. Em consequência, todo o

Championnats couverts par un Délégué Médical de la FIA ~~le~~ ~~Championnat du Monde de Formule Un de la FIA (ci-après «F1»)~~ et le ~~Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (ci-après «WEC»)~~, les prescriptions indiquées ci-dessous sont strictement obligatoires et ne peuvent en aucun cas avoir un caractère conditionnel.

En outre, des prescriptions supplémentaires propres à chacun de ces championnats sont détaillées dans les différents paragraphes du présent Chapitre 2.8

De plus, a l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux essais pour compétitions FIA, qui font l'objet d'une recommandation particulière (voir le Supplément 1).

Des informations médico-techniques et des instructions pratiques indispensables sont rassemblées dans un tableau récapitulatif à la fin de l'Annexe

2.8.2 - Organisation et administration

2.8.2.1 - Médecin-Chef et Médecin-Chef adjoint

La direction de l'organisation et de l'administration des services médicaux du circuit est placée sous la responsabilité entière et exclusive d'un Médecin-Chef, avec l'accord du Comité d'Organisation. **En cas d'interventions sur la piste, il organise et diligente les secours. Le déplacement du personnel et des véhicules impliqués est soumis à l'autorisation du Directeur d'Epreuve (si désigné) ou du Directeur de Course**

Un Médecin-Chef adjoint peut l'assister et se voir déléguer certaines missions, voire le remplacer en cas de force majeure.

Le Médecin-Chef, comme son adjoint, doivent être agréés par leur ASN ~~et placés sous l'autorité du Directeur de~~ ~~Course~~ **A cette fin, ils doivent notamment être titulaires d'un diplôme de docteur en médecine et être autorisés à exercer dans le pays organisateur de la compétition.** Leurs noms doivent figurer sur le Règlement Particulier de la compétition.

Le Médecin-Chef a autorité sur tous les services médicaux du circuit, y compris sur les équipes d'extraction pour leur recrutement, leur entraînement régulier et leur fonctionnement, ainsi que sur le déroulement des secours incluant les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris

pessoal médico e paramédico, incluindo aqueles que sejam directa ou indirectamente, recrutados pela ADN, estão sob alçada da sua decisão.

Os organizadores devem obrigatoriamente disponibilizar-lhe todos os meios materiais e administrativos necessários para o bom desenrolar da sua missão.

Disposições particulares para os campeonatos cobertos por um Delegado Médico da FIA para F1, e WEC e WorldRX:

O Médico-Chefe e o Médico Chefe adjunto **devem ter um conhecimento correcto da língua inglesa falada. O Médico-Chefe e o Médico Chefe adjunto cuja nomeação é obrigatória** devem estar

devem ser credenciados pela FIA. O procedimento da credenciação está descrito no Suplemento 2. Eles devem ter um conhecimento correcto da língua inglesa escrita e falada.

A sua presença no seminário bianual dos Médicos-Chefe da FIA é obrigatória. Excepto em casos de força maior, toda a ausência resultará na perda da acreditação da FIA.

Quando um Seminário de Médicos-Chefes da FIA estiver agendado antes da sua acreditação, cada Médico-Chefe requerente e cada Médico-Chefe adjunto requerente devem obrigatoriamente assistir.

- **Para a F1 e WEC: credenciados pela FIA. O procedimento da credenciação está descrito no Suplemento 2**
- **Para o WTCR e FE: aprovados pela FIA (não estão sujeitos ao procedimento de credenciamento descrito no Suplemento 2). A sua presença no seminário bianual dos Médicos-Chefe da FIA é recomendada.**

2.8.2.2 - Deveres do Médico-Chefe

Em todos os casos:

- a) o estabelecimento de um organigrama de socorro que especifique a qualidade, a quantidade e a localização dos meios implantados, as instruções em caso de acidente, e o esquema das evacuações para o exterior;

Disposições particulares - F1 e WEC, WTCR e FE:

As questões postas e os documentos solicitados no questionário médico da FIA constituem uma informação necessária e suficiente;

- b) *na eventualidade de um acidente massivo ou série de acidentes que ultrapasse as possibilidades do serviço médico implantado, estabelecer o contato*

quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

Dispositions particulières pour les championnats couverts par un Délégué Médical de la FIA F1, et WEC et WorldRX:

Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint, **doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée. Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint, dont la désignation est obligatoire** doivent être

doivent être dont la désignation est obligatoire, doivent être accrédités par la FIA. La procédure d'accréditation est décrite au Supplément 2.

Ils doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise écrite et parlée.

Leur présence au séminaire biennal des Médecins-Chefs de la FIA est obligatoire. Sauf cas de force majeure, toute absence fait perdre l'accréditation de la FIA.

Lorsqu'un séminaire des Médecins-Chefs de la FIA est programmé avant leur accréditation, chaque Médecin-Chef postulant et chaque Médecin-Chef adjoint postulant doivent obligatoirement y assister.

- **Pour F1 et WEC: accrédités par la FIA. La procédure d'accréditation est décrite au Supplément 2**
- **Pour WTCR et FE: agréés par la FIA (ils ne sont pas soumis à la procédure d'accréditation décrite dans le Supplément 2). Leur présence au séminaire biennal des Médecins-Chefs de la FIA est recommandée**

2.8.2.2 - Devoirs du Médecin-Chef

Dans tous les cas:

- a) établissement d'un organigramme des secours précisant la qualité, la quantité, et la localisation des moyens mis en place, les consignes en cas d'accident, et les procédures pour les évacuations extérieures;

Dispositions particulières - F1 et WEC, WTCR et FE:

Les questions posées et les documents demandés dans le questionnaire médical de la FIA constituent une information nécessaire et suffisante.

- b) *dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place, prise de contact préalable*

prévio com a pessoa responsável pelo plano de urgência estabelecido de acordo com as disposições legais do país em questão;

Disposições particulares - F1, WEC, WTCR e FE:

Indicar no questionário médico da FIA o nome e as coordenadas da pessoa responsável pelo plano de urgência de acordo com as disposições legais do país em questão.

- c) pelo menos 15 dias antes da competição (2 meses para os Campeonatos de F1, **WTCR** e WEC), advertir por escrito os hospitais propostos;

- d) nas competições em que o Médico-Chefe não esteja diretamente encarregado da organização e do funcionamento dos serviços médicos públicos, é imprescindível que este último seja informado das medidas tomadas e que possa comunicar livre e abertamente com a pessoa responsável;

- e) salvo em caso excepcional, durante o desenrolar das várias sessões de uma competição, o Médico-Chefe permanecerá na Direção da Prova a fim de facilitar a concertação e a colaboração com o Director da Prova e o Delegado Médico quando for o caso. Ele pode momentaneamente ser substituído por um adjunto (ver Artigo 2.8.2.1). Em todos os casos, ele deverá estar contactável.

Disposições particulares - F1, WEC, WTCR e FE:

- f) enviar à FIA Sport (*medical@fia.com*), sob a responsabilidade da ADN, o Questionário Médico (disponível junto da FIA). Prazo: o mais tardar 2 meses antes da data da competição. Em caso de não-respeito deste prazo ou das exigências especificadas no Questionário Médico, podem ser impostas sanções em função da gravidade da infracção (ver suplemento 9).

- g) antes de enviar o questionário, solicitar uma resposta escrita aos hospitais propostos, especificando que:

- médicos responsáveis pela traumatologia, neurocirurgia, ortopedia, cirurgia geral e

avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné;

Dispositions particulières - F1, WEC, WTCR et FE:

Indiquer sur le questionnaire médical de la FIA le nom et les coordonnées de la personne responsable de ce plan d'urgence selon les dispositions légales du pays concerné.

- c) au moins 15 jours avant la compétition (2 mois pour les Championnats de F1, **WTCR** et WEC), avertir par écrit les hôpitaux proposés;

- d) concernant les compétitions pour lesquelles le Médecin-Chef n'est pas directement chargé de l'organisation et du fonctionnement des services médicaux publics, il est impératif que ce dernier soit informé des mesures prises et qu'il puisse communiquer librement avec la personne responsable;

- e) sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement des diverses sessions d'une compétition, le Médecin-Chef demeure présent à la Direction de Course afin de faciliter la collaboration avec le Directeur de Course et, le cas échéant, le Délégué Médical. Il peut être momentanément remplacé par un adjoint (voir l'Article 2.8.2.1). Dans tous les cas, il doit pouvoir être joint.

Dispositions particulières - F1, WEC, WTCR et FE:

- f) envoi à la FIA sport (*medical@fia.com*), sous la responsabilité de l'ASN, du questionnaire médical (disponible auprès de la FIA). Délai imparti: au plus tard 2 mois avant la date de la compétition. En cas de non-respect de ce délai ou des exigences spécifiées dans le Questionnaire Médical, des pénalités pourront être infligées en fonction de la gravité du manquement (voir Supplément 9).

- g) avant l'envoi du questionnaire, demande d'une réponse écrite des hôpitaux proposés précisant l'astreinte:

- d'un responsable pour la traumatologie, la neurochirurgie, l'orthopédie, la chirurgie générale et

abdominal, urgência cardio-torácica e vascular e pelos grandes queimados;

- um grupo RH específico para uma transfusão ou pelo menos 4 bolsas de sangue O Rh negativo rapidamente disponíveis se necessário para uma vítima

Para as competições que decorram total ou parcialmente durante a noite, a infraestrutura hospitalar deve ser capaz de permitir que o helicóptero aterre e descole durante a noite (exceto nos casos de isenção, ver Artigo 2.8.3.8).

- h) salvo em caso de força maior, toda a alteração de hospital de destino com menos de 2 meses antes de uma competição deve ser evitada; nesse caso, deverá ter a aprovação do Delegado Médico da FIA; (ver Artigo 2.8.7 e o suplemento 8);
- i) na semana subsequente ao evento, o Médico Chefe deve fornecer ao Delegado Médico, atualizações sobre o estado de todo o condutor que tenha sido internado na sequência de um acidente.

2.8.2.3 - Delegado Médico da FIA

É obrigatório para competições de F1, **WTCR** e WEC e pode ser previsto para qualquer outro Campeonato FIA.

As suas funções estão definidas no Suplemento 8.

2.8.3 - Descrição dos elementos e do pessoal do serviço médico

2.8.3.1 - Meios de comunicação

Todos os elementos que compõem o serviço médico (Médico-Chefe, veículos de intervenção, extração, ambulâncias, médicos "a pé", helicóptero, centro médico) deverão poder comunicar entre si através de uma rede, de preferência, própria do serviço médico.

2.8.3.2 - Viaturas de intervenção médica (detalhes do equipamento no Suplemento 3)

São necessários em todos os casos e deverão estar adaptados ao terreno. O seu número é determinado pelo comprimento e pelas dificuldades do circuito. Deverão estar equipados para urgências respiratórias e cardiovasculares.

A (s) viatura(s) (s) de intervenção médica, deverá (ão) ter capacidade para acompanhar a primeira volta de cada corrida.

O equipamento de uma viatura de intervenção é composto por:

abdominale, l'urgence cardio- thoracique et vasculaire et les grands brûlés.

- d'une transfusion isogroupe isoRhésus ou au moins de 4 poches de sang O Rhésus négatif rapidement disponibles si besoin pour un blessé.

Pour les compétitions se déroulant en totalité ou en partie la nuit, les installations hospitalières doivent permettre l'arrivée et le départ nocturnes de l'hélicoptère médical (sauf dispense, cf. Article 2.8.3.8).

- h) sauf cas de force majeure, tout changement d'hôpital de destination moins de 2 mois avant une compétition doit être évité; le cas échéant, il devra être approuvé par le Délégué Médical FIA (cf. Article 2.8.7 et Supplément 8);
- i) dans la semaine qui suit la compétition, le Médecin-Chef devrait informer le Délégué Médical du suivi de l'état de santé de tout pilote hospitalisé après un accident.

2.8.2.3 - Délégué Médical FIA

Il est obligatoire pour les compétitions de F1, **WTCR** et WEC et peut être prévu pour tout autre Championnat FIA.

Son rôle est défini dans le Supplément 8.

2.8.3 - Description des éléments et du personnel du service médical

2.8.3.1 - Moyens de communication

Tous les éléments qui composent le service médical (Médecin- Chef, voitures d'intervention, extraction, ambulances, médecins «à pied», hélicoptère, centre médical) devraient pouvoir communiquer entre eux par un réseau de préférence propre au service médical.

2.8.3.2 - Voitures d'intervention médicale (leur équipement est détaillé au Supplément 3)

Elles sont nécessaires dans tous les cas et devraient être adaptées au terrain. Leur nombre est déterminé par la longueur et les difficultés du circuit. Elles devraient être équipées pour les urgences respiratoires et cardio-vasculaires.

La ou les voitures d'intervention médicale devraient être capables de suivre le 1^{er} tour de chaque course.

L'équipage d'une voiture d'intervention se compose :

- De um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes;
- Um condutor com experiência;
- Eventualmente um Médico-assistente (desejável);

O condutor da viatura designada para seguir a primeira volta deverá ser particularmente experiente. O pessoal médico deverá estar familiarizado e ter formação para o uso apropriado do equipamento a bordo de uma viatura de intervenção médica.

Disposições particulares para os campeonatos do mundo de F1, WEC WTCR e FE:

Todas as prescrições abaixo descritas são obrigatórias.

Além disso, para a F1 à viatura apta a seguir a primeira volta, dá-se o nome de "viatura médica FIA". Deverá possuir 4 portas e lugares para 4 pessoas. Uma gaiola de segurança assim como são obrigatórios os cintos de segurança completos.

Na viatura médica da FIA, para além de um médico designado pela FIA, deve estar presente um médico autorizado a exercer no país organizador, competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes. Ele deve ter um bom domínio da língua inglesa falada. O condutor deve ser um profissional adequado.

Nas outras viaturas de intervenção médica, pelo menos um membro da equipa deve ter bons conhecimentos da língua inglesa falada.

2.8.3.3 - Equipas de extração (ver igualmente Suplemento 7)

A sua missão consiste em libertar do respetivo veículo qualquer condutor acidentado incapaz de o fazer sem ajuda externa. O seu número é determinado pela extensão e as dificuldades do traçado.

Disposições particulares para F1, WEC, WTCR e FE (recomendadas nos outros casos):

No mínimo, 2 equipas, ou 3 para os circuitos com mais de 6 quilómetros e para os circuitos com mais de 8

- d'un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents,
- d'un conducteur expérimenté,
- éventuellement d'un assistant médical (souhaitable).

Le pilote de la voiture désignée pour le suivi du premier tour devrait être particulièrement expérimenté. Le personnel médical devrait être formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord d'une voiture d'intervention médicale.

Dispositions particulières pour les championnats du monde F1, WEC WTCR et FE:

Toutes les prescriptions énumérées ci-dessus sont obligatoires.

De plus, pour la F1, la voiture apte à suivre le 1er tour se nomme «voiture médicale FIA». Elle doit posséder 4 portes et 4 personnes doivent pouvoir y prendre place. Une cage de sécurité et des harnais complets sont exigés.

Dans la voiture médicale FIA, en plus du médecin désigné par la FIA, il doit y avoir un médecin autorisé à exercer dans le pays organisateur de la compétition, compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes des accidents. Il doit avoir une très bonne connaissance de la langue anglaise parlée. Le pilote doit être un professionnel adapté.

Dans toutes les autres voitures d'intervention médicale, au moins un membre de l'équipage doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.

2.8.3.3 - Equipas d'extração (voir également Supplément 7)

Leur mission consiste à dégager de son véhicule tout pilote accidenté incapable de le faire sans aide extérieure. Leur nombre est déterminé par la longueur et les difficultés du tracé.

Dispositions particulières - F1, WEC, WTCR et FE (recommandées dans les autres cas):

Au minimum 2 équipes, 3 pour les circuits dépassant 6 km et pour les circuits dépassant 8 km, un accord

quilómetros, deverá ser efectuado um acordo entre o Médico-Chefe e o Delegado Médico Permanente. Pelo menos um membro de cada equipa deve ter bons conhecimentos da língua inglesa falada.

2.8.3.4 - Centro Médico

- a) É obrigatório um centro médico para todos os circuitos que tenham em vista organizar uma competição inscrita no Calendário Desportivo Internacional da FIA.

Para um circuito permanente de grau 1 a 4, deve, salvo derrogação justificada, ser PERMANENTE;

Para um circuito temporário de Grau 1 a 4 e para um circuito permanente ou temporário de grau 5/6, pode ser TEMPORÁRIO.

Uma derrogação relativa à presença no interior do gabinete de um centro médico do circuito de acordo com o Suplemento 6 do Anexo H pode ser concedida pelas Comissões Médicas e de Circuito da FIA quando o serviço de urgência do hospital de referência mais próximo responsável pelos poliestraumatismos previamente aprovado pela FIA está a uma distância suficientemente próxima para dispensar a passagem para o centro médico em caso de acidente, de acordo com as informações fornecidas pela ADN e pelo Médico Chefe. A presença de uma unidade médica simplificada para condutores e primeiros socorros para pessoal de pista é, no entanto, obrigatória no local.

O primeiro pedido de derrogação deve ser apresentado pelo menos seis meses antes da competição em causa. Para os circuitos existentes, recomenda-se que inclua na aplicação o tempo de evacuação medido no ano anterior em condições reais no dia da corrida principal.

Quando esta derrogação é concedida, a sua duração é a homologação do circuito.

A renovação da derrogação está sujeita ao calendário da renovação da homologação do circuito.

Após a obtenção da derrogação, qualquer modificação, seja do hospital em questão ou do trajecto / tempo de transferência para este, deve ser reportada imediatamente às Comissões Médicas e de Circuitos da FIA para que decidam sobre a se esta derrogação é ou

doit être trouvé entre le Médecin-Chef et le Délégué Médical Permanent. Au moins un membre de chaque équipe doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.

2.8.3.4 - Centre médical

- a) Un centre médical est obligatoire pour tous les circuits désireux d'organiser une compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Pour un circuit permanent de degré 1 à 4 , il devra, sauf dérogation justifiée, être PERMANENT;

Pour un circuit non permanent de degré 1 à 4 et pour un circuit permanent ou non de degré 5/6, il peut être TEMPORAIRE.

Une dérogation concernant la présence à l'intérieur de l'enceinte du circuit d'un centre médical conforme au Supplément 6 de l'Annexe H peut être octroyée par les Commissions Médicale et des Circuits de la FIA lorsque les urgences de l'hôpital relié le plus proche en charge des polytraumatismes préalablement approuvé par la FIA se trouvent à une distance suffisamment proche pour dispenser du passage au centre médical en cas d'accident, selon les informations fournies par l'ASN et le Médecin-Chef. La présence d'une unité médicale simplifiée destinée aux pilotes et aux premiers soins pour le personnel de piste est néanmoins obligatoire sur place.

La première demande de dérogation doit être soumise au minimum six mois avant toute compétition concernée. Pour les circuits déjà existants, il est recommandé d'inclure dans la demande le temps d'évacuation mesuré l'année précédente en conditions réelles le jour de la course principale.

Quand cette dérogation est accordée, sa durée est celle de l'homologation du circuit.

Le renouvellement de la dérogation est soumis au calendrier du renouvellement de l'homologation du circuit.

Après obtention de la dérogation, toute modification, soit de l'hôpital concerné, soit du trajet/du temps de transfert jusqu'à celui-ci, devra être signalée immédiatement aux Commissions Médicale et des Circuits de la FIA afin qu'elles décident du maintien, ou non, de

não mantida.

b) Os procedimentos de layout para um centro médico estão descritos no Suplemento 6 do presente Anexo H. Há também obrigações específicas de cada disciplina e, em particular, as relativas aos Campeonatos Mundiais da FIA, o **WTCReaFE**

c) Qualquer pedido de homologação ou renovação da homologação de um circuito com a FIA, seja qual for o grau, terá que ser assinado pela ASN do país em causa e, se necessário, pelo Médico Chefe em exercício, quando já foi aprovado pela FIA e acompanhado de:

- do plano do centro médico permanente ou temporário previsto ou, se for caso disso, pela unidade médica simplificada referida no ponto a);
- do plano de acesso ao centro médico ou, se for caso disso, à unidade médica simplificada referida no ponto a) a partir da pista e vice-versa,
- do plano indicando a via de evacuação terrestre para os hospitais receptores.
- do questionário fornecido pela FIA sobre o centro médico e hospital / os hospitais relacionados devidamente preenchidos. Este questionário está disponível em www.fia.com/circuit-safety.

Estes documentos estão sujeitos à aprovação conjunta das Comissões Médicas e de Circuitos da FIA, antes de qualquer construção. Qualquer modificação de um centro médico já existente que já tenha sido homologado está sujeita aos mesmos requisitos prévios.

d) Antes da sua primeira utilização para uma competição inscrita no Calendário Desportivo Internacional da FIA, qualquer centro médico aprovado pelas Comissões Médicas e de Circuitos da FIA deve ser:

- definitivamente homologado no local para os Campeonatos Mundiais (F1, WEC, **WTCReaFE**) e para o Campeonato de Fórmula E, pelo Delegado Médico da FIA para o campeonato em questão;
- validado no local, em todos os outros casos, pela ADN do país em causa.

2.8.3.5 - Pessoal do centro médico

a) Para os F1, WEC e **WTCReaFE** a equipa do centro

cette dérogation.

b) Les modalités d'agencement d'un centre médical sont décrites dans le Supplément 6 de la présente Annexe H. Y sont aussi précisées les obligations propres à chaque discipline et en particulier celles concernant les Championnats du Monde de la FIA, le **WTCReaFE**

c) Toute demande d'homologation ou de renouvellement d'homologation d'un circuit auprès de la FIA, quel que soit son degré, devra être signée par l'ASN du pays concerné et le cas échéant par le Médecin-Chef quand il a déjà été approuvé par la FIA et être accompagnée.

- du plan du centre médical permanent ou temporaire projeté ou le cas échéant de l'unité médicale simplifiée comme mentionné au point a);
- du plan indiquant l'accès au centre médical ou le cas échéant à l'unité médicale simplifiée comme mentionné au point a) depuis la piste et vice versa;
- du plan indiquant la voie d'évacuation terrestre vers le ou les hôpitaux reliés;
- du questionnaire fourni par la FIA concernant le centre médical et l'hôpital / les hôpitaux relié(s) dûment complété. Ce questionnaire est disponible sur www.fia.com/circuit-safety.

Ces documents sont soumis à l'approbation conjointe des Commissions Médicale et des Circuits de la FIA, en préalable à toute construction. Toute modification d'un centre médical existant et déjà homologué est soumise aux mêmes impératifs préalables.

e) Tout centre médical approuvé par les Commissions Médicale et Circuits de la FIA devra, avant sa première utilisation pour une compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA, être:

- définitivement homologué sur place pour les Championnats du Monde (F1, WEC, **WTCReaFE**) et pour le Championnat de Formule E, par le Délégué Médical FIA du championnat concerné;
- validé sur place, dans tous les autres cas, par l'ASN du pays concerné.

2.8.3.5 - Personnel du centre médical

a) Pour les F1, WEC et **WTCReaFE**: l'équipe du centre médical

médico deve incluir pelo menos dois médicos competentes em reanimação e pelo menos dois cirurgiões. Todos devem ser experientes em lidar com vítimas de traumatismos. Um dos quatro especialistas deverá ser competente nos primeiros cuidados a vítimas de queimaduras e outro competente para os primeiros cuidados a vítimas de traumatismo da coluna e de comissões cerebrais. Alguns membros da equipe devem ter um bom domínio da língua inglesa falada.

- b)** Para as outras competições internacionais que decorram em circuitos em que a licença FIA de grau 1, 2, 3 e 4 foi atribuída: é fortemente recomendado de cumprir as disposições acima descritas, sendo sempre exigida a presença de um médico competente em reanimação e de um cirurgião, sendo exigido ambos experiencia em tratamento de vítimas de trauma, é sempre necessário

2.8.3.6 - 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.

Disposições particulares para F1, WEC, WTCR e FE (recomendadas nos outros casos):

*A sua presença é necessária na pista e nas boxes e cada equipa (pelo menos dois **para a F1 e a WEC**) é composta por um médico e um paramédico. a menos que uma dispensa seja concedida pela Comissão Médica da FIA. Pelo menos um membro de cada equipe deve ter um bom domínio da língua inglesa falada.*

2.8.3.7 - Identificação do pessoal médico e paramédico

O uso de vestuário médico regulamentar, de preferência ignífugo, é recomendado para todas as disciplinas. É aconselhável que as suas funções estejam indicadas nas costas e no peito, em particular as de «DOCTOR», «PARAMEDIC» e «EXTRACÇÃO».

Disposições particulares - F1, WEC, WTCR e FE (recomendadas nos outros casos):

Este vestuário é obrigatório para todos os médicos e paramédicos que intervêm na pista (excepto as ambulâncias).

doit comporter au moins 2 médecins compétents en réanimation et au moins 2 chirurgiens. Tous doivent être expérimentés dans la prise en charge des victimes de traumatismes. L'un de ces 4 spécialistes doit être compétent dans la prise en charge initiale des brûlés et l'un d'entre eux doit être compétent dans la prise en charge initiale des lésions du rachis et des commotions cérébrales. Des membres de l'équipe doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.

- b)** Pour les autres compétitions internationales se déroulant sur des circuits auxquels la licence FIA de Degré 1, 2, 3 ou 4 est attribuée: il est vivement recommandé de se conformer aux dispositions ci-dessus, la présence d'un médecin compétent en réanimation et d'un chirurgien, tous deux expérimentés dans la prise en charge des patients accidentés, étant toujours requise.

2.8.3.6 - Médecins «à pied»

Des médecins ou paramédicaux «à pied» peuvent être prévus par le Médecin-Chef de la compétition et postés en différents postes de commissaires du circuit.

Dispositions particulières F1, WEC, WTCR et FE (recommandées dans les autres cas):

*Ils sont nécessaires sur la voie des stands et chaque équipe (au minimum deux **pour la F1 et le WEC**) se compose d'un médecin et d'un paramédical sauf dérogation accordée par la Commission Médicale FIA. Au moins un membre de chaque équipe doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.*

2.8.3.7 - Identification du personnel médical et paramédical

Le port de combinaisons médicales réglementaires, de préférence ignifugées, est recommandé pour toutes les disciplines. Il est souhaitable que les fonctions soient indiquées dans le dos et sur la poitrine, en particulier celles de «DOCTOR», «PARAMEDIC» et «EXTRICATION».

Dispositions particulières - F1, WEC, WTCR et FE (recommandées dans les autres cas):

Ces combinaisons sont obligatoires pour tous les médecins et paramédicaux intervenant sur la piste (hormis les ambulanciers).

2.8.3.8 - Dispositivo para evacuação de feridos

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 equipada para o transporte de feridos da via pública;
- por uma ambulância ou por helicóptero equipado (a) para cuidados intensivos (ver Suplemento 5).

Independentemente do tipo de evacuação, terrestre ou aérea, qualquer ferido cujo estado necessite de cuidados intensivos deve ser acompanhado até ao hospital por um médico competente em reanimação, que será, se necessário, assistido por um paramédico competente.

No caso de uma derrogação relativa à presença no interior do gabinete de um centro médico do circuito de acordo com o Suplemento 6 do Anexo H (ver 2.8.3.4 a)), deve estar prevista uma ambulância de reanimação para o circuito para o hospital de referência mais próximo responsável pelos poliestraumatismos, além das ambulâncias mencionadas no Suplemento 5 do Anexo H.

Disposições particulares - F1, WEC, WTCR e FE (recomendadas nos outros casos):

- a) *Em caso de acidente, o procedimento de evacuação será decidido pelo Médico-Chefe em conjunto com o Delegado Médico da FIA.*
- b) Para evacuar um ferido para o hospital, deverão estar presentes no local:
 - *Dois ambulâncias medicalizáveis capazes de transportar um ferido sob cuidados intensivos (presença de equipamento e de um médico capaz de reanimar a bordo). Sendo que pelo menos uma delas tem de estar estacionada no centro médico (ver suplemento 5). Pelo menos um membro da equipa de cada ambulância deve ter um conhecimento correto da língua inglesa falada.*
 - *Excepto em caso de dispensa (conforme d)), pelo menos um helicóptero medicamente equipado e operacional no momento da sua utilização para uma transferência sob cuidados intensivos (equipamento conforme as normas exigidas pela autoridade aeronáutica do país em questão), transportando uma maca fixa e a presença a*

2.8.3.8 - Dispositif pour l'évacuation de blessés

En cas d'accident, sur décision du Médecin-Chef et selon l'état du blessé, une évacuation peut s'effectuer:

- par ambulance équipée pour le transport des blessés de la voie publique;
- par ambulance ou par hélicoptère équipé(e) pour les soins intensifs (voir le Supplément 5).

Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs devrait être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin compétent en réanimation qui sera, si nécessaire, assisté par un paramédical compétent.

En cas de dérogation concernant la présence à l'intérieur de l'enceinte du circuit d'un centre médical conforme au Supplément 6 de l'Annexe H (voir 2.8.3.4 a)), une ambulance de réanimation dédiée doit être prévue pour le transfert du circuit à l'hôpital relié le plus proche en charge des polytraumatismes, en supplément des ambulances mentionnées au Supplément 5 de l'Annexe H.

Dispositions particulières - F1, WEC, WTCR et FE (recommandées dans les autres cas):

- a) *En cas d'accident, les modalités d'évacuation sont décidées par le Médecin-Chef conjointement avec le Délégué Médical de la FIA.*
- b) *Pour évacuer un blessé vers l'hôpital, doivent être présents sur place:*
 - *deux ambulances médicalisées pour un transfert sous soins intensifs (équipement et présence à bord d'un médecin compétent en réanimation). Au moins l'une d'entre elles doit être stationnée au centre médical (voir le Supplément 5). Au moins un membre de l'équipage de chaque ambulance doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.*
 - *sauf dispense (cf. d)), au moins un hélicoptère médicalisé et opérationnel au moment de son départ pour un transfert sous soins intensifs (équipement conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays, comportant notamment un brancard fixe, et présence à bord d'un médecin*

bordo de um médico competente em reanimação) (ver o Suplemento 5).

Apenas é obrigatório um aparelho, mas para remediar uma das situações descritas abaixo (ver c)), é altamente recomendável ter um segundo:

- de preferência no local;
- seja em stand-by, se possível exclusivo

Pelo menos um membro da equipa do helicóptero deve ter um conhecimento correto da língua inglesa falada.

Para as competições que se disputem total ou parcialmente à noite, um equipamento adequado deve estar previsto, incluindo nos hospitais de destino mencionados no questionário médico, salvo em caso de dispensa (ver ponto d)).

Em cada dia, o helicóptero deve estar presente no seu local pelo menos uma hora antes do início de qualquer sessão cronometrada, e não deve deixar o circuito sem a autorização do Director de Corrida em concertação com o Médico-Chefe.

Esta condição também se aplica às eventuais competições que anexas programadas na ocasião de uma competição de um Campeonato do Mundo da FIA.

À excepção de uma transferência directa para um centro de tratamento de grandes queimados, o tempo de voo necessário para chegar a cada hospital mencionado no questionário médico da competição e aprovado pelo Delegado Médico da FIA, não deverá, em condições normais, exceder aproximadamente os 20 minutos.

c) Em alguns casos, uma prova cronometrada pode ser momentaneamente ou permanentemente privada do uso de um helicóptero, incluindo:

- Por razões circunstanciais, em particular:
O aparelho partiu para a transferência de uma pessoa acidentada, e não há solução para a substituir de imediato.
- Em particular por razões climatéricas:
Nenhum helicóptero pode pousar no circuito, ou pode decolar do circuito, ou pode voar para / do heliporto de um ou mais hospital / hospitais.

compétent en réanimation) (voir le Supplément 5).

Un seul appareil est obligatoire, mais pour remédier à l'une des situations décrites plus loin (cf. c)), il est vivement recommandé d'en disposer d'un second:

- soit de préférence sur place;
- soit en stand-by, si possible exclusive

Au moins un membre de l'équipage de l'hélicoptère doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.

Pour les compétitions se déroulant en totalité ou en partie la nuit, un équipement adapté doit être prévu, y compris pour les hôpitaux mentionnés dans le questionnaire médical, sauf dispense (voir point d)).

Chaque jour, l'hélicoptère doit être présent sur son aire de stationnement au moins une heure avant le début de toute session chronométrée, et ne quitter le circuit que sur l'autorisation du Directeur de l'Epreuve en concertation avec le Médecin-Chef.

Cette disposition s'applique aussi aux éventuelles compétitions annexes programmées à l'occasion d'une compétition d'un Championnat du Monde de la FIA.

À l'exception d'un transfert direct vers un centre de traitement des grands brûlés, le temps de vol nécessaire pour atteindre chaque hôpital mentionné dans le questionnaire médical de la compétition et agréé par le Délégué Médical de la FIA ne doit pas, dans des conditions normales, excéder une durée de l'ordre de 20 minutes.

c) Dans certains cas, une épreuve chronométrée peut se trouver momentanément ou durablement privée de l'usage d'un hélicoptère, notamment:

- Pour des raisons circonstancielles, notamment:
L'appareil est parti pour le transfert d'un blessé, et il n'existe pas de solution pour le remplacer dans l'immédiat.
- Pour des raisons climatiques, notamment:
Aucun hélicoptère ne peut se poser sur le circuit, ou ne peut décoller du circuit, ou ne peut voler vers/ne peut se poser sur l'hélistation d'un ou de plusieurs hôpital/ hôpitaux.

- Em caso de força maior

Para permitir o início, continuação ou retomar de uma sessão cronometrada, a transferência de uma vítima em ambulância em cuidados intensivos com escolta para um hospital previamente aprovado pelo Delegado Médico da FIA e mencionado no questionário médico da competição deve ser considerado de acordo com as condições imediatas de evacuação.

A decisão pode então ser feita após concertação entre:

- o Médico-Chefe;
- o Director de Prova; e
- o Delegado Médico da FIA.

d) *Por acordo coassinado entre o Delegado Médico FIA e o Director de prova, um circuito pode, excepcionalmente, ser dispensado da presença de um helicóptero no circuito. Esta dispensa poderá abranger alguns ou todos os dias de uma competição. Isto é apenas válido para uma manga do Campeonato do Mundo FIA que é o objecto da exigência.*

Qualquer excepção apenas é válida para o ano em curso.

Pelo menos 3 meses antes da data da competição, o pedido de dispensa, assinado pelo Médico Chefe da competição em questão, e pela ADN deve ser enviado para o Departamento Médico da FIA, Este pedido deve conter as justificações essenciais em particular o tempo necessário para chegar em ambulância com escolta policial para alcançar cada hospital de destino que será indicado no questionário médico, e devidamente aprovado pelo Delegado Médico FIA.

Um helicóptero em "stand by" é contudo recomendável de modo a suprir qualquer caso de força maior que impeça a ambulância de alcançar o seu destino dentro do tempo previsto.

2.8.3.9 - Serviço Médico destinado ao público

Deverá ser assegurado um serviço médico destinado ao público e em conformidade, para cada ADN envolvida, com a legislação em vigor (aconselhado: um posto assistência por recinto ou por grupo de recintos adjacentes e um posto central).

Este serviço médico deve ser diferente e complementar daquele que é destinado à pista. Mesmo se o serviço médico destinado ao público for prestado por uma organização diferente do da pista, continua a ser supervisionado pelo Médico-Chefe.

- En cas de force majeure.

Pour permettre le début, la poursuite ou la reprise d'une session chronométrée, le transfert d'un blessé par ambulance sous soins intensifs avec escorte vers un hôpital préalablement agréé par le Délégué Médical de la FIA et mentionné dans le questionnaire médical de la compétition doit alors être envisagé en fonction des conditions immédiates d'évacuation.

La décision peut alors être prise après concertation entre:

- le Médecin-Chef;
- le Directeur d'Epreuve; et
- le Délégué Médical de la FIA.

d) *Sur avis conjoint co-signé par le Délégué Médical de la FIA et le Directeur de l'épreuve, un circuit peut, de manière exceptionnelle, être dispensé de la présence sur place d'un hélicoptère. Cette dispense peut concerner la totalité ou une partie des jours de la compétition. Elle n'est valable que pour la manche du Championnat du Monde FIA qui fait l'objet de la demande.*

Toute dispense n'est valable que pour l'année en cours.

Au plus tard 3 mois avant la compétition, une demande signée par le Médecin-Chef agréé pour la compétition concernée et par l'ASN doit être adressée au Département Médical de la FIA Cette demande doit comporter les justificatifs essentiels et notamment le temps nécessaire pour rejoindre par ambulance sous escorte de police chaque hôpital qui sera mentionné dans le questionnaire médical de la compétition et agréé par le Délégué Médical de la FIA.

Un hélicoptère en «stand-by» est cependant conseillé pour pouvoir parer à un cas de force majeure affectant le déplacement de l'ambulance dans les temps prévus.

2.8.3.9 - Service médical destiné au public

Un service médical destiné au public et conforme, pour chaque ASN concernée, à la législation en vigueur, doit être assuré (conseillé: un poste de secours par enceinte ou par groupe d'enceintes contiguës, et un poste central).

Ce service médical doit être différent et complémentaire de celui destiné à la piste. Même si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente de celui de la piste, le Médecin- Chef assure la coordination de l'ensemble.

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

Aucun véhicule affecté au service médical réservé au public ne doit emprunter la piste sans l'autorisation de la Direction de Course.

2.8.4 - Procedimentos para o desencadear dos serviços médicos

2.8.4 - Procédures pour le déclenchement des services médicaux

Na Direcção de Corrida:

A la Direction de Course:

a) Tendo em conta os elementos de informação de que dispõem, e em particular aqueles que vêm do Médico-Chefe e, quando estiver previsto para o evento, na opinião do Delegado Médico da FIA, o Diretor de Corrida (se designado) e / ou o Diretor de Prova decidir do procedimento a seguir e dar instruções para os diferentes serviços envolvidos. Dada a informação disponível para eles incluindo o aviso do Delegado Médico (para os campeonatos FIA) e do Médico-Chefe, o Diretor da Corrida (para os campeonatos FIA) e o Diretor da Prova, decidem a acção a empreender e transmitem as ordens aos diferentes serviços requisitados.

a) Compte tenu des éléments d'information dont ils disposent, et en particulier de ceux venant du Médecin-Chef et, quand il est prévu pour l'épreuve, de l'avis du Délégué Médical de la FIA, le Directeur d'Epreuve (si désigné) et/ou le Directeur de Course décide de la marche à suivre et donne les instructions destinées aux différents services concernés. Compte tenu des éléments d'information dont ils disposent y compris l'avis du Délégué Médical (pour les championnats FIA) et du Médecin-Chef, le Directeur d'Epreuve (pour les championnats FIA) et le Directeur de Course décident de la marche à suivre et donnent les ordres affectant les différents services requis.

b) As consequências práticas da decisão tomada devem, em seguida, ser geridas conjuntamente pelo Director de Corrida (se designado), pelo Director de Prova e pelo Médico-Chefe ou pelo Delegado Médico (se for o caso). Director de Corrida (se for o caso), o Director da Prova, o Delegado Médico (se for o caso) e o Médico-Chefe.

b) Les conséquences pratiques de la décision prise doivent ensuite être gérées conjointement par le Directeur d'Epreuve (si désigné), le Directeur de Course et le Médecin-Chef ou le Délégué Médical (le cas échéant). Le Directeur d'Epreuve (le cas échéant), le Directeur de Course, le Délégué Médical (le cas échéant) et le Médecin-Chef

Em particular, o Médico-Chefe deve informar sistematicamente o Director de Corrida (se indicado) ou o Director de Prova da evolução da intervenção médica e a disponibilidade da assistência médica no final da intervenção

En particulier, le Médecin-Chef doit informer systématiquement le Directeur d'Epreuve (si désigné) ou de Course, de l'évolution de l'intervention médicale et de la disponibilité des secours médicaux à l'issue de l'intervention.

O plano de desencadeamento das operações de socorro deve ser cuidadosamente estabelecido com antecedência; é fortemente aconselhado o estabelecimento de uma tabela de correspondência entre os ecrãs de televisão e as viaturas de intervenção médica e também é um dispositivo que permita o seguimento visual em tempo real das viaturas na pista (rastreamento) são fortemente aconselhados

Le plan de déclenchement des secours doit être soigneusement établi à l'avance; l'établissement d'un tableau de correspondance entre les écrans TV et les voitures d'intervention médicale et aussi un dispositif permettant le suivi visuel en temps réel des voitures en piste (tracking) sont vivement conseillés.

c) A transmissão de instruções às equipas médicas e de extracção deve efectuar-se sem atrasos e sem intermediário, exclusivamente através dos rádios do Director de Prova (se for o caso), o Director de Corrida ou do Médico-Chefe. O Delegado Médico (se for o caso) e o

c) La transmission des ordres aux équipes médicales et d'extraction doit se faire sans délai et sans intermédiaire, exclusivement par les radios du Directeur d'Epreuve (le cas échéant), du Directeur de Course ou du Médecin-Chef. Le Délégué Médical (le cas échéant) et le Médecin-

Médico-Chefe devem permanecer em contacto permanente com as equipas médicas e de extracção e manter a Direcção da Corrida informada do progresso da intervenção.

- d) Deve ser organizado um briefing do pessoal médico e paramédico antes dos primeiros treinos.

Na pista:

- e) Nenhum outro veículo médico se deslocará sem, pelo menos, ter recebido a ordem expressa da Direcção de Corrida.

- f) Nenhum outro veículo médico deverá entrar em pista antes da segurança (viatura de segurança, FCY - «Bandeiras Amarelas em toda a Pista», VSC «Viatura de Segurança Virtual» ou bandeira vermelha).

- g) O veículo de intervenção médica mais próximo do acidente é enviado para o local sozinho ou acompanhado por uma equipa de extracção. Em caso de necessidade, poderão ser enviados reforços.

- h) Nos locais de acidentes, a organização e a direcção da intervenção médica são asseguradas pelo ou pelos médicos enviados ao local pela Direcção de Corrida.

- i) Quando se verifica a presença de uma viatura médica FIA (por exemplo na F1), esta participa sempre nas operações de socorro, conjuntamente com as viaturas médicas de intervenção locais.

- j) O Director de Corrida ou o Director de Prova (se for o caso) pode, caso seja necessário, modificar este esquema. Nesse caso, deverá avisar o Médico-Chefe e o Delegado Médico da FIA se existir.

- k) Sob decisão do Médico-Chefe e de acordo com o estado do ferido, poderá ser efectuada uma evacuação para um hospital exterior, através dos meios e respeitando as condições referidas no Artigo 2.8.3.8.

2.8.5 - Treino do pessoal médico e paramédico

Para além das sessões de reciclagem que abordem simultaneamente questões teóricas e práticas, que poderão decorrer no fim de cada época a nível local, regional ou nacional, deverão ser organizados exercícios de

Chef doivent rester en liaison permanente avec les équipes médicales et d'extraction et tenir la Direction de Course au courant du progrès de l'intervention.

- d) Un briefing du personnel médical et paramédical doit être organisé avant les premiers essais.

Sur la piste:

- e) Aucun véhicule médical ne se déplace à moins d'en avoir reçu l'ordre exprès de la Direction de Course.

- f) Aucun véhicule médical ne devrait prendre la piste avant sécurisation (voiture de sécurité, FCY - «Full Course Yellow», VSC «Voiture de sécurité virtuelle» ou drapeau rouge).

- g) La voiture d'intervention médicale la plus proche de l'accident est envoyée sur place seule ou accompagnée d'une équipe d'extraction. En cas de besoin, des renforts peuvent être envoyés.

- h) Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées par le ou les médecins dépêchés sur place par la Direction de Course.

- i) Quand une compétition bénéficie d'une voiture médicale FIA (par exemple pour la F1), cette dernière participe toujours aux opérations de secours, conjointement avec les voitures d'intervention médicale locales.

- j) Le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve (le cas échéant) peut si nécessaire modifier ce schéma. Il doit alors en aviser le Médecin-Chef et, le cas échéant, le Délégué Médical FIA.

- k) Sur décision du Médecin-Chef et selon l'état du blessé, une évacuation peut s'effectuer vers un hôpital extérieur, par les moyens et en respectant les conditions figurant à l'Article 2.8.3.8.

2.8.5 - Entraînement du personnel médical et paramédical

Outre des séances de recyclage portant à la fois sur des questions théoriques et pratiques et pouvant se dérouler pendant l'intersaison au plan local, régional, ou national, des exercices de sécurité doivent être organisés à l'occasion des compétitions.

segurança por ocasião das competições.

2.8.5.1 - Exercícios de extracção

Estes exercícios têm por fim avaliar as equipas de extracção e de as familiarizar com os veículos de competição e suas particularidades.

São obrigatórios, no decurso de cada uma das corridas de F1, **WTCR** e WEC e dirigem-se a todas as equipas de extracção presentes.

Quando forem organizadas competições de suporte durante uma corrida de um dos já referidos campeonatos, é fortemente recomendável que seja organizado um exercício por cada tipo de veículos participantes, em particular para aqueles que estejam equipados com lugar extractivo.

O mesmo acontece para todas as competições extra campeonato FIA, para as quais os exercícios de extracção são sempre aconselháveis.

Os exercícios devem, salvo caso de força maior, ocorrer antes dos primeiros treinos e num veículo verificado pelo serviço técnico da competição.

Para cada disciplina em questão, o número de veículos designados para o exercício é deixado ao critério:

- para os Campeonatos FIA, da FIA;
- nos outros casos, do Médico-Chefe da competição.

É necessária, conforme o caso, a autorização, do Director de Prova ou do Director de Corrida.

Os concorrentes designados para o exercício deverão ser notificados por escrito.

As equipas de extracção deverão estar apropriadamente vestidas e munidas com todo o seu material.

Por ocasião do exercício deverá estar sentado na viatura o seu condutor, ou uma terceira pessoa, mas equipada de fato, com capacete e com o dispositivo de retenção da cabeça (para as competições onde este é obrigatório).

O Delegado Médico FIA (ou eventualmente o seu representante) deve estar presente durante todo o exercício.

2.8.5.2 - Exercícios médicos «temáticos»

2.8.5.1 - Exercices d'extraction

Ils ont pour but d'évaluer les équipes d'extraction et de les familiariser avec les véhicules de compétition et leurs particularités.

Ils sont obligatoires, au cours du déroulement de chacune des manches de F1, **WTCR** et WEC et concernent toutes les équipes d'extraction présentes.

Lorsqu'à l'occasion d'une manche d'un des championnats précités, des compétitions annexes sont organisées, il est vivement recommandé d'organiser un exercice pour chaque type de véhicules participant, en particulier pour ceux qui seraient équipés d'un siège extractible.

Il en va de même pour toutes les compétitions hors championnat FIA, pour lesquelles les exercices d'extraction sont toujours conseillés.

Les exercices doivent, sauf cas de force majeure, se dérouler avant les premiers essais, et sur une voiture contrôlée par le service technique de la compétition.

Pour chaque discipline concernée, le nombre de véhicules désignés pour l'exercice est laissé à l'appréciation :

- pour les championnats FIA, de la FIA;
- dans les autres cas, du Médecin-Chef de la compétition.

L'accord, selon le cas, du Directeur d'Épreuve ou du Directeur de Course est requis.

Les concurrents désignés pour l'exercice doivent en être avisés par écrit.

Les équipes d'extraction doivent être en tenue, avec tout leur matériel.

Au moment de l'exercice doit se trouver dans la voiture, soit le pilote, soit une tierce personne, mais équipée de combinaison, casque et dispositif de retenue de la tête (pour les compétitions où il est obligatoire).

Le Délégué Médical FIA concerné (ou éventuellement son représentant) doit être présent pendant toute la durée de l'exercice.

2.8.5.2 - Exercices médicaux «à thème»

Estes exercícios têm como objectivo uma avaliação global:

- por um lado, da equipa médica, por outro do conjunto do dispositivo de segurança, da rapidez de intervenção à apreciação do estado de um ferido e a pertinência e qualidade do seu tratamento.

Podem ser organizados durante uma corrida de um campeonato FIA, a pedido do Delegado Médico e/ou do Director de prova da competição em questão.

Em competições extra campeonato FIA, poderão ter lugar a pedido do Médico-Chefe e/ou do Director de Corrida.

A intervenção será num veículo onde haverá um ferido fictício e a resposta dos membros da equipa médica face à situação apresentada será avaliada.

O número e a qualidade dos médicos, dos veículos e do seu pessoal que participam num exercício será variável e poderá implicar quer a totalidade, quer apenas parte da cadeia de intervenientes, da pista até ao hospital.

Os comissários de pista, os bombeiros e os oficiais da corrida podem eventualmente ser chamados a participar neste tipo de exercício.

2.8.6 - Controlo de novas competições de F1, **WTCR** e WEC

Antes da primeira corrida de um destes campeonatos, quer se trate de um circuito existente ou de um construído de novo, é organizada uma inspecção qualitativa sob o controlo da FIA, eventualmente com a participação do Delegado Médico do campeonato em questão.

Este controlo centra-se sobretudo nos hospitais propostos, no centro médico, na implantação na pista dos postos médicos, na avaliação do nível das equipas de extracção e eventualmente a sua criação.

2.8.7 - Mudança tardia de um circuito inicialmente previsto

Disposições particulares para a F1, **WTCR e WEC**

*Se, por qualquer motivo, uma corrida de um dos Campeonatos Mundiais de circuitos da FIA (F1, **WTCR** e WEC) tiver lugar num circuito diferente do inicialmente previsto, as seguintes mediadas deverão ser tomadas:*

Antes da decisão final relativa a data e local da competição, o delegado médico FIA

Ils ont pour but d'établir une évaluation globale :

- d'une part de l'équipe médicale, d'autre part de l'ensemble du dispositif de sécurité, de la rapidité de l'intervention à l'appréciation de l'état d'un blessé et la justesse et la qualité de sa prise en charge.

Ils peuvent être organisés, à l'occasion d'une manche d'un championnat FIA, à la demande du Délégué Médical et/ou du Directeur d'épreuve de la compétition concernée.

Hors championnat FIA, ils sont toujours possibles sur demande du Médecin-Chef et/ou du Directeur de Course.

L'intervention concernant un blessé fictif et la réponse des membres concernés de l'équipe médicale à la situation ainsi définie sera évaluée.

Le nombre et la qualité des médecins, des véhicules et de leur personnel participant à l'exercice seront variables, pouvant impliquer soit la totalité, soit une partie de la chaîne des intervenants, de la piste jusqu'à l'hôpital.

Des commissaires de piste, des pompiers et des officiels de la course peuvent éventuellement être appelés à participer à ce type d'exercice.

2.8.6 - Contrôle des nouvelles compétitions de F1, **WTCR** et WEC

Avant la première manche d'un des championnats précités, qu'il s'agisse d'un circuit existant ou nouvellement construit, une inspection qualificative est organisée sous le contrôle de la FIA, avec éventuellement la participation du Délégué Médical du championnat concerné.

Ce contrôle porte essentiellement sur les hôpitaux proposés, le centre médical, l'implantation sur la piste des postes médicaux, l'évaluation du niveau des équipes d'extraction, et éventuellement leur création.

2.8.7 - Changement tardif du circuit initialement prévu

Dispositions particulières pour F1, **WTCR et WEC:**

*Si, et quel qu'en soit le motif, une manche d'un des championnats du monde sur piste de la FIA (F1, **WTCR** e WEC) est appelée à se dérouler dans un lieu différent de celui initialement prévu, les dispositions suivantes devront être prises:*

Avant la décision définitive de la date et du lieu de la compétition, le délégué médical FIA

designado, deverá, conjuntamente com o médico designado pela ADN, inquirir sobre a conformidade do serviço médico e, caso ache necessário, deverá fazer uma inspeção prévia de modo a assegurar a exequibilidade da corrida em conformidade com a regulamentação da FIA.

désigné devra, conjointement avec le médecin désigné par l'ASN, s'informer de la conformité du service médical et, s'il le juge nécessaire, effectuer une visite préalable afin de s'assurer de la faisabilité de la course en accord avec la réglementation de la FIA.

2.9 - OUTROS SERVIÇOS

Os serviços seguintes deverão igualmente ser providenciados:

2.9.1 - Manutenção dos circuitos

Veículos, equipamento e pessoal para a reparação dos rails, superfícies e estruturas danificadas durante a competição.

2.9.2 - Remoção e recuperação de viaturas abandonadas

Viaturas para a remoção e o transporte das viaturas de corrida abandonadas:

As viaturas imobilizadas em locais perigosos devem ser deslocadas para locais seguros, seja manualmente, seja por meio de gruas ou de veículos adaptados especificamente para elevar as viaturas. Nenhum outro meio de elevação de viaturas deverá ser utilizado salvo autorização expressa da FIA.

Os reboques devem igualmente estar disponíveis para o transporte de viaturas abandonadas para o paddock, no fim de cada corrida ou sessão de treinos.

Salvo instruções contrárias do Director de Corrida, todas estas operações deverão ser efectuadas pelos comissários de pista nos locais.

2.9.3 - Segurança

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 Prova qualquer incidente ou acidente que ocorra (ver Art. 2.4.5) e permitindo ao serviço de segurança utilizar os meios de comunicação disponíveis no posto.

2.9.4 - Viatura oficial

2.9 - AUTRES SERVICES

Les services suivants devraient également être fournis:

2.9.1 - Maintenance des circuits

Véhicules, équipement et personnel pour la réparation des barrières, surfaces et structures endommagées, lors de la compétition.

2.9.2 - Retrait et transport des voitures de course abandonnées

Véhicules pour le retrait et le transport des voitures de course abandonnées:

Les voitures immobilisées en des emplacements dangereux devraient être déplacées vers des endroits sûrs, soit manuellement, soit au moyen de grues ou de véhicules adaptés spécifiquement pour soulever des voitures. Aucun autre moyen de levage des voitures ne devrait être utilisé sauf autorisation expresse de la FIA.

Des dépanneuses devraient également être mises à disposition pour le transport des voitures abandonnées vers le paddock à la fin de chaque course ou séance d'essais.

Sauf instructions contraires du Directeur de Course, ces opérations pourront être effectuées par les commissaires de piste sur les lieux.

2.9.3 - Sécurité

Patrouilles de sûreté pour contrôler les spectateurs:

Dans les cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de piste doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant à la Direction de Course tout incident qui se produit (voir l'Article 2.4.5) et en permettant au service de sûreté d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

2.9.4 - Voiture officielle

Uma viatura oficial terá de levar «RACE CONTROL» em caracteres de dimensões semelhantes aos números de competição (ver artigo 16 do CDI), na parte da frente, traseira e laterais. Se existirem várias viaturas, um número com metade das letras deve ser adicionado ao lado da marcação. No caso de várias viaturas, é altamente recomendável fixar o número da viatura no painel interior. Além do condutor, deverá ter a bordo um oficial em contato rádio com a Direção de Prova. As luzes montadas do lado de fora têm de ser fixadas de modo a suportar a velocidade máxima atingível pela viatura.

Une voiture officielle devrait porter l'indication «RACE CONTROL» en caractères de dimensions similaires à celles des numéros de course (voir Article 16 du CSI), sur l'avant, l'arrière et les côtés. S'il y a plusieurs véhicules, un numéro deux fois plus petit que les lettres devrait être ajouté, adjacent au marquage. Dans le cas de plusieurs véhicules, il est fortement recommandé d'apposer le numéro du véhicule sur le tableau de bord. Outre le pilote, il devrait y avoir à son bord un officiel en contact radio avec la Direction de Course. Les feux montés à l'extérieur doivent être fixés de manière à résister à la vitesse maximale atteignable par le véhicule.

2.10 - PROCEDIMENTOS RELATIVOS À VIATURA DE SEGURANÇA (EXCEPTO PARA OS CAMPEONATOS, SERIES OU TAÇAS FIA QUE TENHAM UM REGULAMENTO ESPECIFICO)

2.10.1 - Por decisão do Director de Corrida, a viatura de segurança poderá entrar em actividade para:

- neutralizar a corrida, se os concorrentes ou oficiais se encontrarem em perigo físico imediato, em circunstâncias, que ainda assim, não justifiquem a paragem da corrida.
- dar a partida da corrida em circunstâncias excepcionais (por ex.: mau tempo);
- orientar uma partida lançada;
- retomar uma corrida interrompida.

2.10.2 - Nos circuitos em que os procedimentos da viatura de segurança devem ser aplicados, devem ser traçadas duas «Linhas da viatura de segurança» 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 da viatura de segurança: no ponto onde se considerar razoável autorizar uma viatura que entre nas boxes a ultrapassar a viatura de segurança ou qualquer outra viatura concorrente que permaneça na pista. Trata-se igualmente do ponto onde as viaturas em competição podem ultrapassar a viatura de segurança assim que esta voltar às boxes, no final de uma intervenção.

2.10 - PROCEDURES CONCERNANT LA VOITURE DE SECURITE (SAUF POUR LES CHAMPIONNATS, SERIES OU COUPES FIA QUI ONT UN RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE)

2.10.1 - Sur décision du Directeur de Course, la voiture de sécurité pourra être mise en service pour:

- neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course;
- donner le départ de la course dans des circonstances exceptionnelles (par ex. mauvais temps);
- guider un départ lancé;
- reprendre une course suspendue.

2.10.2 - Pour les circuits sur lesquels les procédures de la voiture de sécurité doivent être appliquées, deux «Lignes de la Voiture de Sécurité» continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants:

- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité: au point où il est jugé raisonnable d'autoriser une voiture entrant dans les stands à dépasser la voiture de sécurité ou toute autre voiture de course restée en piste. Il s'agit également du point où les voitures en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.

- Linha 2 da viatura de segurança: no ponto onde as viaturas que saem das boxes são susceptíveis de circular a uma velocidade similar à das viaturas em competição na pista. Uma viatura que se encontre na pista pode, assim, ultrapassar uma viatura que saia das boxes antes de atingir esta linha, mas nenhuma ultrapassagem é autorizada posteriormente.
- e se existir mais do que uma viatura de segurança, uma linha intermédia da viatura de segurança: ponto onde as viaturas em competição podem ultrapassar a viatura de segurança, assim que este volte à sua posição intermédia no final de uma intervenção.

2.10.3 - A viatura de segurança será concebida ou adaptada para uma condução de alta performance em circuito e dotada de uma potência que permita manter velocidades em que as categorias de viaturas que participam na competição podem ser conduzidas sem comprometer o seu desempenho em corrida. Para determinadas competições, o veículo poderá ser escolhido em função da categoria em corrida, por exemplo, corridas de camiões.

Estará equipado de pelo menos dois lugares e de duas ou quatro portas; a visibilidade traseira deverá ser boa. É recomendada a instalação de um arco de segurança de acordo com as especificações do Anexo J, assim como de cintos aprovados pela FIA.

A viatura de segurança deverá ostentar as palavras «SAFETY CAR» em letras de dimensões apropriadas, idênticas às dos números de competição, na parte de trás e dos lados. Estará equipado com pelo menos uma luz amarela ou laranja claramente visível no tejadilho e uma luz verde dirigida para trás, sendo cada uma alimentada por um circuito eléctrico diferente. As luzes instaladas no exterior devem ser fixadas de forma a resistir à velocidade máxima atingível pela viatura.

Será conduzida por um condutor de circuito experimentado. Terá a bordo um observador, capaz de reconhecer todas as viaturas em corrida, e que estará em contacto permanente, via rádio, com a Direcção da Prova. É recomendado que os ocupantes sejam portadores de capacetes aprovados pela FIA e de fatos FIA resistentes ao fogo. Estes são obrigatórios para todos os Campeonatos, Séries ou

- Ligne 2 de la Voiture de Sécurité: au point où les voitures quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des voitures en course sur la piste. Une voiture qui se trouve sur la piste peut donc dépasser une voiture quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

- et s'il y a plus qu'une voiture de sécurité, une ligne intermédiaire de la voiture de sécurité: point où les voitures en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne son emplacement intermédiaire à la fin d'une intervention.

2.10.3 - La voiture de sécurité sera conçue ou adaptée pour une conduite de haute performance sur circuit et dotée d'une puissance permettant de maintenir les vitesses auxquelles les catégories de voitures participant à la compétition peuvent être conduites sans compromettre leur fonctionnement en course. Pour certaines compétitions, le véhicule pourra être choisi en fonction de la catégorie en course, par ex. courses de camions.

Elle sera équipée d'au moins deux sièges et de deux ou quatre portes; la visibilité arrière doit être bonne. Une armature de sécurité installée conformément aux spécifications de l'Annexe J est recommandée, tout comme le sont des harnais approuvés par la FIA.

La voiture de sécurité portera les mots «SAFETY CAR» en caractères d'une dimension appropriée, similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée d'au moins un feu jaune ou orange clairement visible sur le toit et d'un feu vert dirigé vers l'arrière, chacun alimenté par un circuit électrique différent. Les feux montés à l'extérieur doivent être fixés de manière à résister à la vitesse maximale atteignable par le véhicule.

Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course. Il est recommandé que les occupants portent des casques approuvés par la FIA et des vêtements FIA résistant au feu. Ceux-ci sont obligatoires pour tous les Championnats, Séries ou

Taças da FIA

2.10.4 - Só existirá uma viatura de segurança em serviço de cada vez, excepto nos circuitos com um comprimento superior a 7 km, relativamente aos quais o regulamento do evento poderá autorizar outras viaturas de segurança colocadas à mesma distância em todo o circuito. Quando forem autorizadas várias viaturas de segurança, são aplicadas as seguintes condições:

- o ponto de partida e de saída de cada viatura de segurança deverá ser indicado a todos os condutores.
- uma luz verde estará situada após o ponto de retirada para permitir a definição do ponto do fim da neutralização da corrida e o assinalar aos condutores.

2.10.5 - Antes da hora da partida da corrida, a viatura de segurança assumirá a sua posição na parte da frente da grelha e permanecerá aí até ser dado o sinal de cinco minutos.

2.10.6 - Assim que seja dado o sinal de 5 minutos (à excepção da aplicação do Artigo 2.10.18, abaixo), a viatura de segurança:

- abandona a grelha e regressa à via de boxes (pit lane) ou
- ocupa uma posição perto da entrada das boxes até que o início da corrida seja dado, segundo as instruções da Direcção da Corrida, para retonar à via de boxes ou entrar em pista caso o procedimento de Safety Car seja declarado.

2.10.7 - Se estiverem em causa várias viaturas de segurança, um deles intervirá de acordo com os Artigos 2.10.5 e 2.10.6; a (s) outra (s) recolocar-se-á (ão) na (s) sua (s) posição (ões) intermédia (s), o mais tardar, 5 minutos antes da hora de partida da corrida.

NEUTRALIZAÇÃO DA CORRIDA

2.10.8 - Quando for dada a ordem para utilização da viatura de segurança (Safety Car), todos os postos de vigilância exibirão bandeiras amarelas agitadas e painéis com as letras «SC» e as luzes laranjas do semáforo de partida serão acesas, durante a intervenção.

2.10.9 - A viatura de segurança, com as luzes rotativas laranja acesas, partirá da via das boxes e entrará em pista independentemente da posição em que se encontrar a viatura que lidere a corrida.

2.10.10 - Todas as viaturas em corrida alinharão em

Coupes de la FIA.

2.10.4 - Il n'y aura qu'une voiture de sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels le règlement de l'épreuve pourra autoriser d'autres voitures de sécurité, stationnées à des points intermédiaires autour du circuit. Lorsque plusieurs voitures de sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliquent:

- le point de départ et de retrait de chaque voiture de sécurité doit être conseillé à tous les pilotes;
- un feu vert doit être situé après le point de retrait pour permettre de définir le point de fin de neutralisation de la course et de le signaler aux pilotes.

2.10.5 - Avant l'heure du départ de la course, la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné.

2.10.6 - Lorsque le signal cinq minutes est donné (excepté en application de l'Article 2.10.18 ci-dessous), la voiture de sécurité:

- quittera la grille et regagnera la voie des stands, ou
- prendra position près de l'entrée des stands jusqu'à ce que le départ de la course soit donné, selon les instructions de la Direction de Course, pour regagner la voie des stands ou être déployée.

2.10.7 - Si plusieurs voitures de sécurité sont déployées, l'une interviendra comme indiqué aux Articles 2.10.5 et 2.10.6; l'autre /les autres regagnera/ont son/leur emplacement intermédiaire au plus tard 5 minutes avant l'heure de départ de la course.

NEUTRALISATION DE LA COURSE

2.10.8 - Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de commissaires présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux «SC» et les feux orange sur la Ligne seront allumés, pendant la durée de l'intervention.

2.10.9 - La voiture de sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste, où que se trouve la voiture en tête de la course.

2.10.10 - Toutes les voitures en course doivent se mettre

fila atrás da viatura de segurança, a uma distância inferior a cinco viaturas e é absolutamente interdita, com as exceções seguintes, qualquer ultrapassagem enquanto as viaturas não tiverem transposto a Linha (ou o ponto de fim da neutralização da corrida seguinte) após o regresso às boxes da viatura de segurança. As ultrapassagens serão autorizadas nas condições seguintes:

- se uma viatura for convidada a ultrapassar pela viatura de segurança;
- de acordo com o Artigo 2.10.18;
- qualquer viatura que entre nas boxes poderá ultrapassar uma outra viatura, ou a viatura de segurança, depois de transposta a primeira linha da viatura de segurança (safety car), como definido no Artigo 2.10.2;
- qualquer viatura que saia das boxes poderá ser ultrapassada por uma outra viatura na pista antes de transpor a segunda linha da viatura de segurança (safety car), como definido no no Artigo 2.10.2;
- no momento em que volta às boxes ou à sua posição intermédia, a viatura de segurança (safety car) poderá ser ultrapassado por viaturas na pista, depois de ter transposto a linha da viatura de segurança (safety car).
- toda a viatura parada na área de garagem que lhe foi atribuída enquanto a viatura de segurança circula na via das boxes (ver Art. 2.10.14) poderá ser ultrapassada;
- Se uma viatura reduzir a velocidade devido a um problema grave.

2.10.11 - Toda a viatura conduzida de maneira inutilmente lenta, errada ou julgada potencialmente perigosa para os outros condutores a qualquer momento durante a intervenção da viatura de segurança, será reportada aos Comissários Desportivos. Esta regra aplica-se, quer a viatura esteja a ser conduzida em pista, na entrada das boxes na via das boxes, ou à saída das boxes

2.10.12 - Quando o Director de Corrida o ordenar, o observador a bordo da viatura de segurança utilizará uma luz verde, para fazer sinal de ultrapassagem a todas as viaturas que se encontrarem entre ela e o líder da corrida Estas viaturas deverão continuar a circular a velocidade

en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les voitures n'ont pas franchi la Ligne (ou le point de fin de neutralisation de la course suivant) après le retour dans la voie des stands de la voiture de sécurité. Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes:

- si une voiture y est invitée par la voiture de sécurité;
- selon l'Article 2.10.18;
- toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture ou la voiture de sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité (safety car), comme défini à l'Article 2.10.2;
- toute voiture quittant les stands pourra être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la 2ème ligne de la voiture de sécurité (safety car), comme défini à l'Article 2.10.2;
- lors de son retour dans la voie des stands ou à son emplacement intermédiaire, la voiture de sécurité (safety car) pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura franchi la ligne de la voiture de sécurité (safety car);
- toute voiture s'arrêtant dans le garage qui lui a été attribué alors que la voiture de sécurité emprunte la voie des stands (voir l'Article 2.10.14) pourra être dépassée;
- si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

2.10.11 - Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque la voiture de sécurité est déployée sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands dans la voie des stands, ou à la sortie des stands.

2.10.12 - Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser,

reduzida, sem se ultrapassarem, até atingirem novamente a fila de viaturas que se encontra atrás da viatura de segurança

A viatura de segurança poderá igualmente estar equipado com um painel traseiro de comando eléctrico sobre o qual será afixado o número do condutor líder da corrida. Uma vez aceso, as viaturas em fila deverão ultrapassar a viatura de segurança (safety car), até alcançarem a viatura líder, não o podendo ultrapassar.

2.10.13 - A viatura de segurança (safety car) deverá ser utilizada pelo menos até o líder da corrida estar atrás desta e todas as outras viaturas alinhadas atrás dela (ou, se existirem várias viaturas de segurança, todas as viaturas no sector desta viatura de segurança (safety car)).

Uma vez atrás da viatura de segurança (safety car), o líder da corrida (ou o líder neste sector) deverá permanecer a uma distância inferior a cinco comprimentos de viatura (excepto em aplicação do Artigo 2.10.15) em relação à viatura de segurança (safety car) e todas as outras viaturas devem manter a formação, o mais unida possível.

2.10.14 - Durante a intervenção da viatura de segurança (safety car), as viaturas concorrentes poderão parar nas suas boxes, mas só poderão voltar à pista quando a luz verde, à saída da via de boxes, estiver acesa. Esta estará sempre acesa, excepto quando a viatura de segurança (safety car) e a fila de viaturas que a seguem passarem, ou estiverem prestes a passar, pela linha de saída das boxes. Qualquer viatura que regresse à pista, deverá fazê-lo a velocidade apropriada, até atingir o final da fila de viaturas que segue atrás da viatura de segurança (safety car).

Em determinadas condições, o Director de Corrida poderá pedir a viatura de segurança (safety car) para entrar pela via das boxes. Nesse caso, e desde que as luzes rotativas laranja da viatura de segurança (safety car) permaneçam acesas, todas as viaturas deverão segui-la pela via das boxes, sem se ultrapassarem. Qualquer viatura que entrar nas boxes nestas condições poderá parar na garagem atribuída à sua equipa.

2.10.15 - Assim que o Director de Corrida decidir dar por terminada a intervenção da viatura de segurança (safety car), esta deverá apagar as luzes rotativas laranja, o que constituirá um sinal para os condutores de que vai entrar na via de boxes no final dessa mesma

jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

La voiture de sécurité pourra également être équipée d'un panneau arrière à commande électrique sur lequel s'affichera le numéro du pilote de tête. Une fois allumé, les voitures dans la file jusqu'au, mais à l'exclusion du, pilote dont le numéro est affiché doivent dépasser la voiture de sécurité (safety car).

2.10.13 - La voiture de sécurité (safety car) sera utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture de tête soit derrière la voiture de sécurité (safety car) et que les autres voitures soient alignées derrière la voiture de tête (ou, s'il y a plusieurs voitures de sécurité, toutes les voitures dans le secteur de cette voiture de sécurité (safety car)).

Une fois derrière la voiture de sécurité (safety car), la voiture de tête (ou la voiture de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture (excepté en application de l'Article 2.10.15) de la voiture de sécurité (safety car) et toutes les autres voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

2.10.14 - Pendant que la voiture de sécurité (safety car) sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité (safety car) et la file de voitures qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Une voiture regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité (safety car).

Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la voiture de sécurité (safety car) d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité (safety car) restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe.

2.10.15 - Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité (safety car), ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file

volta. Nesse momento, a primeira viatura da fila atrás da viatura de segurança (safety car), poderá impor a velocidade e, se necessário, posicionar-se a mais de 5 comprimentos de viatura atrás dele.

A fim de evitar o risco de acidentes antes que a viatura de segurança (safety car) entre na via das boxes, a partir do ponto em que as suas luzes de apaguem, os condutores devem continuar a uma velocidade que não implique uma aceleração intempestiva, uma travagem, ou qualquer outra manobra susceptível de pôr em perigo os outros condutores ou estorvar a nova partida.

Quando a viatura de segurança (safety car) se aproximar da entrada da via das boxes, as bandeiras amarelas e os painéis «SC» dos postos de comissários deverão ser retirados e substituídos pelas bandeiras verdes agitadas, estando as luzes verdes acesas na Linha e no (s) ponto (s) de fim de neutralização da corrida intermédia. Estas bandeiras serão exibidas até que a última viatura tenha atingido a Linha.

No caso de existirem várias viaturas de segurança (Safety Car), a sua retirada deverá ser sincronizada de maneira precisa.

2.10.16 - Cada volta concluída enquanto a viatura de segurança (Safety Car) estiver a ser utilizada, contará como uma volta da corrida.

2.10.17 - Se no início da última volta a viatura de segurança (Safety Car) ainda se encontrar em pista, ou se este entrar em pista na última volta, ele voltará às boxes no final da última volta e será mostrada a todas as viaturas a bandeira de xadrez, segundo o procedimento normal, não havendo autorização para ultrapassagens.

PARTIDA DA CORRIDA ATRÁS DA VIATURA DE SEGURANÇA

2.10.18 - Em circunstâncias excepcionais, a partida da corrida pode ser dada atrás da viatura de segurança (Safety Car). Nesse caso, as luzes laranja estarão acesas em permanência antes do sinal de um minuto. É o sinal para os condutores de que a partida será dada atrás da viatura de segurança (Safety Car). Quando as luzes verdes se acenderem, a viatura de segurança (Safety Car) sairá da grelha de partida, seguida de todas as viaturas, pela ordem em que se encontravam na grelha de partida, a uma distância inferior a 5

derrière la voiture de sécurité (safety car) pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.

Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la voiture de sécurité (safety car) ne rentre dans la voie des stands, à partir du point où les feux sur la voiture sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Lorsque la voiture de sécurité (safety car) approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux «SC» aux postes de commissaires seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne et au(x) point(s) de fin de neutralisation de la course intermédiaire(s). Ces drapeaux seront déployés jusqu'à ce que la dernière voiture ait franchi la Ligne.

S'il y a plusieurs voitures de sécurité (safety car), leur retrait devra être synchronisé de manière précise.

2.10.16 - Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité (Safety Car) est utilisée sera compté comme un tour de course.

2.10.17 - Si la voiture de sécurité (Safety Car) est encore en piste au début du dernier tour, ou est déployée lors du dernier tour, elle regagnera la voie des stands à la fin du tour et les voitures se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

DEPART DE LA COURSE DERRIERE LA VOITURE DE SECURITE

2.10.18 - Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la voiture de sécurité (Safety Car). Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la voiture de sécurité (Safety Car). Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité (Safety Car) quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de

(cinco) comprimentos da viatura. Não existirá nenhuma volta de formação e a corrida começará quando as luzes verdes forem acesas.

São permitidas as ultrapassagens, mas apenas durante a primeira volta, se uma viatura se atrasar ao deixar a sua posição na grelha de partida e se as viaturas que seguem atrás desta não puderem evitar ultrapassá-la sem provocar grandes atrasos no resto do pelotão. Neste caso, os condutores só podem ultrapassar para restabelecer a ordem de partida inicial.

Após que a última viatura da fila atrás da viatura de segurança (safety car) tiver passado a saída da via das boxes, a luz de saída das boxes passará a verde e qualquer viatura que estiver nesta via poderá entrar em pista e juntar-se à fila de viaturas atrás da viatura de segurança (safety car).

Um condutor que se tenha atrasado ao abandonar a grelha de partida não pode ultrapassar uma outra viatura em marcha se tiver ficado imóvel após a transposição da Linha pelas outras viaturas, e deve manter-se no fim da fila de viaturas, que seguem atrás da viatura de segurança (safety car). Se houver vários condutores nesta situação, estes devem manter-se no final da fila de viaturas, 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, uma outra viatura durante a primeira volta.

2.10.19 - Uma viatura de segurança (Safety Car) pode ser utilizada como «viatura oficial» para uma partida lançada de acordo com o Artigo 8.3 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 viatura de segurança depois de ter sido dada a partida.

REINÍCIO DE UMA CORRIDA SUSPensa

2.10.20 - A viatura de segurança será conduzida à frente da fila de viaturas atrás da linha da bandeira vermelha.

As condições de reinício de uma corrida serão as estipuladas nas Prescrições Gerais da FIA ou no regulamento do evento, mas o que se segue deverá ser aplicado:

- os comissários de pista colocarão as viaturas na

voiture. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.

Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si une voiture est retardée lorsqu'elle quitte sa position sur la grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité (safety car) aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert et toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité (safety car).

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il elle était immobile après le franchissement de la Ligne par les autres voitures, et doit se ranger à l'arrière de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité (safety car). Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de voitures selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une pénalité sera imposée à tout pilote qui aura, de l'avis des Commissaires Sportifs, dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le premier tour.

2.10.19 - Une voiture de sécurité (Safety Car) peut être utilisée comme «voiture officielle» pour un départ lancé conformément à l'Article 8.3 du Code: dans ce cas, le Règlement Particulier régissant le départ s'appliquera à la voiture jusqu'à ce qu'elle reprenne sa fonction de voiture de sécurité après que le départ a été donné.

REPRISE D'UNE COURSE SUSPENDUE

2.10.20 - La voiture de sécurité sera conduite devant la file des voitures derrière la ligne du drapeau rouge.

Les conditions de reprise de la course seront telles que stipulées dans les Prescriptions Générales de la FIA ou le règlement de l'épreuve, mais ce qui suit devrait s'appliquer:

- les commissaires de piste disposeront les voitures

- ordem indicada pela Direção de Corrida;
- todas as viaturas entre a linha da bandeira vermelha e o condutor da frente receberão a indicação para completar uma outra volta, sem se ultrapassar e para se juntarem à fila de viaturas atrás da viatura de segurança (Safety Car);
 - os sinais serão dados com intervalos apropriados antes do reinício da corrida, acompanhados de um sinal sonoro.

A corrida será retomada atrás da viatura de segurança, de acordo com o procedimento e condições previstas no Artigo 2.10.18. Serão aplicados todos os artigos que digam respeito à neutralização da corrida. A viatura de segurança (Safety Car) entrará na via de boxes após uma volta, a não ser que todas as viaturas não estejam ainda alinhadas atrás dela, caso em que continuará em pista até o Diretor de Prova (se designado) ou o Diretor de Corrida decidir que a corrida pode ser retomada com segurança.

2.11 - RECOMENDAÇÕES ESPECÍFICAS PARA AS CORRIDAS DISPUTADAS À NOITE

Quando a corrida é realizada à noite, uma zona da pista, incluindo a Linha de Controle, deve estar suficientemente iluminada para permitir a identificação correta das viaturas mais rápidas. Por razões de segurança, as luzes devem-se intensificar à medida que se aproximam da zona onde a iluminação é de intensidade máxima e, em seguida, diminuem gradualmente.

Todas as instalações de iluminação assim como outros equipamentos devem:

- a) não distrair os concorrentes de forma alguma, incluindo criar sombras deslumbrantes;
- b) Estar instaladas e disponíveis para inspeção antes da prova

Este artigo não se aplica necessariamente às competições disputadas sob projetores

2.11.1 - Equipamento dos postos de comissários (Ref. Artigo 2.4):

As bandeiras sinalizadoras e o painel da viatura de segurança «SC» devem ser substituídos por discos (pintados de ambos os lados) de 80 cm de diâmetro, ou painéis com uma área semelhante, com uma pega de 50 cm, pintados de ambos os lados, com tinta reflectora nas cores amarelo com faixas vermelhas, branco, verde (a cor azul para as ultrapassagens não é necessária em virtude

dans l'ordre indiqué par la Direction de Course;

- toutes les voitures entre la ligne du drapeau rouge et le pilote de tête recevront l'instruction d'accomplir un autre tour, sans dépasser, et de rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité (Safety Car);
- des signaux seront donnés à des intervalles appropriés avant la reprise de la course, accompagnés d'un signal sonore.

La course reprendra derrière la voiture de sécurité conformément à la procédure et aux conditions énoncées à l'Article 2.10.18. Tous les Articles concernant la neutralisation de la course s'appliqueront. La voiture de sécurité (Safety Car) entrera dans la voie des stands après un tour à moins que toutes les voitures ne soient pas encore alignées derrière elle, auquel cas elle continuera de rouler jusqu'à ce que le Directeur d'Epreuve (si désigné) ou le Directeur de Course décide que la course peut être reprise sans danger.

2.11 - RECOMMANDATIONS SPECIFIQUES POUR LES COURSES DISPUTEES DE NUIT

Lorsque la course a lieu de nuit, une zone de la piste, Ligne de Contrôle comprise, doit être suffisamment éclairée pour permettre l'identification correcte des voitures plus rapides. Pour des raisons de sécurité, la signalisation lumineuse doit s'intensifier à mesure que l'on approche de la zone où l'éclairage est d'intensité maximale, puis s'atténuer progressivement.

Toutes les installations d'éclairage et autres équipements doivent:

- a) ne pas distraire les concurrents de quelque manière que ce soit, notamment en créant des ombres ou en les éblouissant;
- b) être installés et disponibles pour inspection avant l'épreuve.

Cet article ne s'applique pas nécessairement à des compétitions disputées sous projecteurs.

2.11.1 - Equipement des postes de commissaires (Réf. Article 2.4)

Les drapeaux de signalisation des signaleurs et le panneau de la voiture de sécurité «SC» doivent être remplacés par des disques, à double face, d'un diamètre de 80 cm, ou des panneaux d'une superficie semblable et ayant un manche de 50 cm, chaque face étant peinte en peinture réfléchissante dans les couleurs jaune avec des bandes rouges, blanc et vert (le bleu pour le signal de dépassement n'est pas nécessaire puisque la manœuvre

da sinalização efectuada pelas próprias viaturas por intermédio dos faróis).

Alternativamente, podem ser usados os sinais luminosos descritos no Artigo 2.4.2.

As luzes amarelas são obrigatórias em cada posto.

Além disso, todos os postos de comissários devem estar munidos de uma lanterna (a pilhas), que nunca deve ser apontada contra os veículos que se aproximam na pista.

Nota: A comutação do sistema de sinalização do dia para o de noite deve acontecer em todo o traçado da pista, em simultâneo, por indicação do Director de Corrida

2.11.2 - Pessoal dos postos de comissários (Ref. Artigo 3.4)

Para as competições de longa distância, o pessoal de cada posto deve ser aumentado se necessário, de modo a permitir períodos de descanso adequados e para assegurar a continuidade do serviço, os períodos de serviço não devem incluir todo o pessoal em simultâneo.

2.11.3 - Sinais utilizados pelo Director de Corrida (Ref. Artigo 2.5.4)

Estes sinais serão apresentados da seguinte forma:

a) Partida

Por meio de luzes, tal como descrito no Artigo 2.5.6.

b) Chegada

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

c) Sinal de paragem (bandeira vermelha)

Por meio de um painel com as medidas de 60 x 100 cm, com a palavra STOP escrita em caracteres de 15 cm de largura e 40 cm de altura, com 5 cm 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.

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

est effectuée par des voitures avec des phares).

Alternativement la signalisation lumineuse décrite à l'Article 2.4.2 pourra être utilisée.

Les feux jaunes sont obligatoires à chaque poste.

En outre, chaque signaleur de chaque poste de commissaires doit être muni d'une lampe à piles, qui ne doit jamais être dirigée vers les véhicules approchant sur la piste.

N.B.: Le passage de la signalisation de jour à la signalisation de nuit doit se faire simultanément autour de la piste sur l'ordre du Directeur de Course.

2.11.2 - Personnel aux postes de commissaires (Réf. Article 3.4)

Pour les compétitions longue distance, le personnel de chaque poste devrait être augmenté si nécessaire de façon à permettre des périodes de repos adéquates; afin d'assurer la continuité du service, tous les membres du personnel ne devraient jamais être de service en même temps.

2.11.3 - Signaux utilisés par le Directeur de Course (Réf. Article 2.5.4)

Ces signaux seront donnés de la manière suivante:

a) Départ

Au moyen de feux, tels que décrits à l'Article 2.5.6.

b) Arrivée

Au moyen d'un drapeau à damiers illuminé par un feu placé au bord de la piste.

c) Signal d'arrêt (drapeau rouge)

Au moyen d'un panneau mesurant 60 x 100 cm, le mot STOP étant indiqué en caractères d'une épaisseur de 5 cm, d'une largeur de 15 cm et d'une hauteur de 40 cm en peinture blanche réfléchissante, sur un fond rouge, qui sera également réfléchissant, montré à la ligne d'arrivée. Il pourra également y avoir des feux rouges placés à la discrétion du Directeur de Course et actionnés par lui seul.

N.B: dans les deux cas, une présignalisation au Directeur de Course sera fournie, par radio, à partir d'une distance adéquate avant la ligne d'arrivée.

d) Paragens individuais (bandeira negra e painel com o número de competição do concorrente)

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

e) Advertência individual de problemas mecânicos (bandeira negra com disco laranja acompanhada de um painel negro com o número de competição do concorrente)

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

f) Advertência de condução anti-desportiva (bandeira preta e branca acompanhada de um painel com o número de competição do concorrente):

Por meio de um painel preto de 80 x 80 cm contendo ao meio um triângulo equilátero branco, cada lado medindo 45 cm, e um painel com o número de competição do concorrente devidamente iluminado.

2.11.4 - Intervenções (Ref. Artigo 2.6):

Antes de qualquer intervenção em pista, é necessário iluminar todas as obstruções, de modo a torná-las visíveis para os condutores. O pessoal autorizado a intervir em pista, deve usar um tipo de roupa de cor viva, total ou parcialmente reflectora. Os veículos de intervenção têm que ter luzes intermitentes no tejadilho, de cores aprovadas pela ADN e faixas longitudinais duplas de, pelo menos, 10 cm de largura, pintadas em amarelo reflector 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 ou em 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

d) Arrêts individuels (drapeau noir et panneau montrant le numéro de compétition du concurrent)

Au moyen d'une lampe blanche oscillée transversalement et d'un panneau de compétition illuminé par un feu.

e) Avertissement individuel d'ennuis mécaniques (drapeau noir à disque orange et panneau noir avec le numéro de compétition du concurrent)

Au moyen d'un panneau noir mesurant 80 x 80 cm avec un disque orange réfléchissant d'un diamètre de 40 cm au milieu et d'un panneau illuminé montrant le numéro de compétition du concurrent.

f) Avertissement individuel de conduite antisportive (drapeau noir et blanc et panneau montrant le numéro de compétition du concurrent)

Au moyen d'un panneau noir mesurant 80 x 80 cm avec au milieu un triangle blanc équilatéral, chaque côté mesurant 45 cm, et un panneau illuminé montrant le numéro de compétition du concurrent.

2.11.4 - Interventions (Réf. Article 2.6)

Avant toute intervention sur la piste, il faut illuminer toutes les obstructions, de façon à les rendre visibles aux pilotes. Le personnel autorisé à intervenir doit porter des vêtements entièrement ou en partie d'une couleur réfléchissante vive. Les véhicules d'intervention doivent être munis de feux d'une couleur approuvée par l'ASN, clignotants sur le toit et de bandes longitudinales doubles d'une largeur minimale de 10 cm en peinture jaune réfléchissante, sur toutes les parties qui définissent le gabarit du véhicule.

Des aires pour se garer doivent être prévues le long de la piste afin d'éviter la nécessité de parcourir de longues distances à bas régime ou en remorque ou sur des sections dangereuses. Des signaux illuminés ou réfléchissants doivent être placés sur un véhicule en remorque de façon à montrer ses dimensions. De tels signaux doivent être placés sur les véhicules ne pouvant être enlevés ou sur toutes autres obstructions gênantes que l'on ne peut déplacer.

possam ser colocados noutra sítio.

2.11.5 - Serviços médicos, anti-incêndio e de socorro

Todo o pessoal deve estar organizado de acordo com o previsto no Artigo 2.11.2.

2.11.6 - Viaturas de segurança (Ref. Artigo 2.10)

Embora só seja exigido uma única viatura de segurança (Safety Car) 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, as viaturas concorrentes tentem recuperar uma volta durante a intervenção da viatura de segurança (Safety Car).

2.11.7 - Regulamento particular

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

Em particular:

- número e localização das viaturas de segurança (safty cars) 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;
- nas viaturas 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;

2.12 - RECOMENDAÇÕES ESPECIFICAS PARA A EQUIPA E EQUIPAMENTO DE TELEVISÃO

As plataformas de TV devem estar localizadas pelo menos 1 m atrás da primeira linha de protecção (por exemplo, muro de betão, rails de protecção), incluindo qualquer rede de protecção contra detritos. Qualquer variação nestes requisitos exigirá a aprovação do Diretor de Corrida (se indicado) ou do Diretor de Prova

Todas as câmeras de televisão e equipamentos que estejam na pista (incluindo bermas e áreas livres) devem ser instalados a pelo menos 4 m acima do nível do solo. Qualquer variação nestes requisitos exigirá a aprovação do Diretor de Corrida (se indicado)

2.11.5 - Services médicaux, de lutte anti-incendie et de secours

Il faudrait organiser le personnel tel qu'il est décrit à l'Article 2.11.2.

2.11.6 - Voitures de sécurité (Réf. Article 2.10)

Bien qu'une seule voiture de sécurité (Safety Car) soit requise pour des circuits d'une longueur jusqu'à 7 km, il est suggéré que, pour des courses se déroulant la nuit, deux de ces véhicules soient prévus, à des emplacements appropriés, afin d'empêcher la course dangereuse des voitures qui essayent de gagner un tour lors de l'intervention de la voiture de sécurité (Safety Car).

2.11.7 - Règlement Particulier

Des informations doivent être fournies concernant les dispositions qui diffèrent de celles prises pour des compétitions se déroulant le jour.

Notamment:

- nombre et emplacement des voitures de sécurité (safty cars) et description de leurs feux d'identification;
- emplacement de tous les signaux pour interrompre la course;
- période pendant laquelle l'utilisation de phares est obligatoire;
- obligation, sur les voitures concurrentes, de rendre réfléchissantes les indications des commandes de coupe-circuit électrique et extincteurs ainsi que les poignées de porte et anneaux de remorque.

2.12 - RECOMMANDATIONS SPECIFIQUES POUR L'EQUIPE ET L'EQUIPEMENT DE TELEVISION

Les plates-formes TV devraient être situées à au moins 1 m derrière la première ligne de protection (par ex. mur en béton, glissière de sécurité), tout grillage de protection contre les débris compris. Toute variation par rapport à ces exigences nécessitera l'approbation du Directeur d'Epreuve (si désigné) ou du Directeur de Course.

Toutes les caméras de télévision et tous les équipements qui surplombent la piste (y compris les accotements et les aires de dégagement) devraient être installés à au moins 4 m au-dessus du niveau du sol. Toute variation par rapport à ces exigences nécessitera l'approbation du Directeur d'Epreuve (si

ou do Diretor de Prova.

Todo o equipamento de televisão auxiliar ao nível do solo (ou seja, abaixo de 4 m), incluindo microfones, câmaras remotas, cabos, antenas, etc., não deve ultrapassar a primeira linha de proteção, a menos que seja aprovada pelo Diretor de Corrida(se indicado) ou pelo Diretor de Prova

désigné) ou du Directeur de Course.

Tout l'équipement auxiliaire de télévision au niveau du sol (c.-à-d. au-dessous de 4 m), y compris les microphones, les caméras à distance, les câbles, les antennes, etc., ne devrait pas dépasser la première ligne de protection, sauf approbation du Directeur d'Épreuve (si désigné) ou du Directeur de Course.

<p>A equipe de TV deve identificar claramente todas as instalações (por exemplo, amplificadores, caixas de ferramentas, equipamentos elétricos) localizados próximos ou por baixo das tribunas ou em locais semelhantes.</p>	<p>Le personnel TV devrait clairement identifier toutes les installations (par exemple, les amplis, les boîtes à outils, l'équipement électrique) situées à proximité ou sous les tribunes ou dans des endroits similaires.</p>
<p>Os veículos de assistência devem andar sempre na direção da corrida e evitar estacionar ou conduzir pelas bermas</p>	<p>Les véhicules d'assistance devraient toujours rouler dans le sens de la course et éviter de se garer ou de rouler sur les accotements</p>

ARTIGO 3 - AUTOCROSS E RALICROSS

3.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL

A organização dos serviços de emergência deverá ser em geral semelhante à recomendada para as corridas em circuito Artigo 2. O circuito e a organização devem ser aprovados pela ADN.

3.2 - Vigilância da estrada

3.2.1 - Posto de Direção de Corrida

O posto do de Corrida, situado junto à linha de partida, deverá disponibilizar ao Diretor de Corrida e aos seus assistentes as condições necessárias para o desempenho das suas funções em boas condições; o acesso ao mesmo deverá ser facultado em exclusivo aos elementos autorizados. Numa situação ideal, todo o circuito deverá ser visível a partir do posto de Direção de Corrida

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.

Disposições particulares para o Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA:

Estes equipamentos são obrigatórios

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

As funções do posto de Direção de Corrida e do Diretor de Corrida são semelhantes às enumeradas para as corridas em circuito no Artigo 2.1, com a única excepção de o circuito não ser necessariamente

ARTICLE 3 - AUTOCROSS ET RALLYCROSS

3.1 - ORGANISATION GÉNÉRALE

L'organisation des services de secours devrait être semblable en général à celle recommandée pour les courses en circuit à l'Article 2. Le circuit et l'organisation doivent être approuvés par l'ASN.

3.2 - SURVEILLANCE DE LA ROUTE

3.2.1 - Poste de Direction de la Course

Le poste de Direction de la Course, situé près de la ligne de départ, devrait fournir au Directeur de Course et à ses assistants les conditions nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions dans de bonnes conditions ; il devrait être accessible exclusivement au personnel. Dans le cas idéal, le circuit entier devrait être visible à partir du poste de Direction de la Course.

Il devrait être équipé d'un micro relié aux systèmes de haut-parleur utilisés pour s'adresser au paddock et au public et si possible, d'un téléphone relié au réseau urbain.

Dispositions particulières pour le Championnat du Monde de Rallycross de la FIA :

Ces équipements sont obligatoires.

Il devra disposer de matériel permettant de communiquer avec les postes de commissaires.

Les fonctions du poste de Direction de la Course et du Directeur de Course devraient être semblables en principe à celles pour les courses sur circuit à l'Article 2.1, sauf que le circuit n'est pas forcément

aberto e fechado por uma viatura oficial; poderá sê-lo através de uma comunicação visual ou verbal com os diferentes postos de comissários.

3.2.2 - Comissários de pista

Postos dos comissários de pista: 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 rails de segurança que se elevarão 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. Cada número de posto deverá estar claramente visível, não apenas a partir da pista, mas também, na medida do possível, pelo Director de Corrida.

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,
 - 1 bandeira azul (a bandeira azul pode não ser usada para o Ralicross);
- dois extintores portáteis, com a capacidade mínima de 6kg cada um e utilizando um produto extintor aprovado pela ADN.
- ferramentas para virar viaturas capotadas (cordas, ganchos, alavancas longas),
- uma cobertura ignífuga 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.

Pessoal:

Disporão de um mínimo de 2 comissários em cada posto, incluindo um observador/comissário de sinalização (que poderá igualmente actuar como

ouvert et fermé par une voiture officielle ; il pourrait l'être au moyen d'une communication visuelle ou verbale avec les postes de commissaires.

3.2.2 - Commissaires de piste

Postes des commissaires de piste: ils devraient être placés à des intervalles ne dépassant pas 200 m le long de la piste, chacun étant en contact visuel avec celui qui le précède et celui qui le suit. Les postes devraient consister en une zone correctement abritée des pierres et autres débris, située au moins 1 m à l'arrière d'un mur ou d'une glissière de sécurité s'élevant à 1 m au-dessus du niveau où se tiennent les commissaires, ou délimitée par une barrière située 1 m au moins derrière le bord d'un remblai vertical d'une hauteur appropriée. Chaque numéro de poste devrait être clairement visible, non seulement depuis la piste, mais aussi, dans la mesure du possible, par le Directeur de Course.

Équipement :

chaque poste devrait être muni d'au moins :

- un jeu de drapeaux de signalisation composé de:
 - 1 rouge,
 - 2 jaunes,
 - 1 jaune à bandes rouges,
 - 1 blanc,
 - 1 vert
 - 1 bleu (le drapeau bleu peut être omis pour le Rallycross).
- deux extincteurs portatifs, chacun étant d'une capacité d'au moins 6 kg et utilisant un produit extincteur approuvé par l'ASN.
- des outils pour redresser une voiture renversée (cordes, crochets, leviers longs),
- une couverture ignifugée pour étouffer un incendie,
- gants ignifugés couverts d'aluminium.

Les commissaires devraient être équipés pour couper les harnais, les filets de sécurité, etc.

Personnel:

Il devrait y avoir un minimum de 2 commissaires à chaque poste, y compris un observateur/commissaire de signalisation (qui pourra également servir de juge de fait

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 Artigo 2.4.5, na medida em que sejam adaptados a corridas de velocidade em pistas pequenas e de piso não revestido.

Em caso de acidente, não devem ser os comissários de pista a extrair um condutor acidentado, deverão apenas prestar assistência até à chegada do socorro especializado. Os condutores e os comissários devem ser devidamente informados desse facto.

3.2.3 - Sinalização

As bandeiras nos postos dos comissários serão limitadas às indicadas em no Artigo 3.2.2, 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 Artigo 2.4, salvo as seguintes excepções:

- 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 concorrentes, até terem passado completamente o incidente que motivou a bandeira amarela: não será mostrada qualquer bandeira verde nesta situação.
- ii)** Bandeira vermelha, preta e preta e branca
 - a decisão de mostrar estas bandeiras será normalmente da responsabilidade 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 viatura que desloque uma balizagem ou que passe pelo lado errado da mesma.
 - Serão igualmente utilizados painéis fixos

pour les cas d'obstruction, provocation d'un accident ou dans le cas où des balises seraient touchées par des concurrents) et un commissaire de lutte contre les incendies spécifiquement entraîné et en tenue d'intervention.

Devoirs:

Les devoirs et les interventions des commissaires de route sont, de façon générale, semblables à ceux expliqués à l'Article 2.4.5 dans la mesure où ils sont appropriés aux courses de vitesse sur des pistes courtes et non revêtues.

En cas d'accident, les commissaires de piste ne doivent pas extraire eux-mêmes un pilote accidenté mais seulement l'assister en attendant l'arrivée des secours spécialisés. Les pilotes et les commissaires doivent en être informés.

3.2.3 - Signalisation

Les drapeaux aux postes de commissaires seront limités à ceux précisés à l'Article 3.2.2, le Directeur de Course ayant à sa disposition le drapeau rouge, le drapeau noir, le drapeau noir et blanc, le drapeau noir à disque orange, et les drapeaux de départ et à damiers. Les signaux par drapeaux devraient être conformes à l'Article 2.4, sauf les exceptions suivantes:

- i)** Le drapeau jaune devrait être déployé à un poste seulement, immédiatement en amont de l'accident/obstacle. Après ce drapeau, les pilotes ne pourront pas doubler d'autres concurrents avant d'avoir dépassé complètement l'incident sur lequel le drapeau a été déployé: il n'y aura pas de drapeau vert dans cette situation.
- ii)** Drapeau rouge, drapeau noir, drapeau noir et blanc
 - la décision de présenter ces trois drapeaux sera normalement du ressort du Directeur de Course.
- iii)** Le drapeau jaune à bandes rouges devrait toujours être déployé après arrosage de la piste.
 - Des balises pourront être utilisées pour délimiter le parcours (un nombre aussi peu élevé que possible) et il incombera aux juges de fait de faire rapport sur une voiture qui en déplace une ou qui passe du mauvais côté.
 - Des panneaux fixes devraient également être

para indicar desvios do percurso, tais como Joker Lap, chicanes artificiais onde a visibilidade seja limitada, bem como a entrada para o paddock que deverá estar claramente indicada.

3.3 - SERVIÇOS MÉDICOS

3.3.1 - Os serviços médicos abaixo descritos deverão ser aplicados em todas as corridas de autocross e de ralicross inscritas no Calendário Internacional da FIA. Estes serviços devem ser concebidos respeitando as prescrições estipuladas no Artigo 2.8. Por outro lado, para cada país, os serviços médicos deverão cumprir as disposições legais em vigor.

Por ocasião de toda a prova internacional, a FIA tem a faculdade a todo o momento de proceder ao controlo da organização dos serviços médicos.

Um quadro recapitulativo da organização destes serviços, disciplina por disciplina, está disponível no final do presente Anexo H.

Os serviços médicos são compostos da seguinte maneira:

- **um Médico-Chefe;**
- **médicos ou paramédicos «a pé»** à apreciação do Médico-Chefe;
- uma viatura de intervenção médica com um médico competente em reanimação e experiente em tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidente, a bordo;

A viatura de intervenção médica pode ser substituída por uma ambulância de reanimação com uma tripulação completa (médico competente em reanimação, enfermeira ou paramédico).

- **uma unidade de reanimação** (Centro Médico Temporário): que deverá ter capacidade para receber tanto feridos para cuidados menores quer feridos que revelem necessitar de cuidados intensivos, sob a forma, no mínimo, de uma unidade móvel (ambulância equipada para cuidados intensivos); um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes deverá estar presente.

Disposições particulares para os Campeonatos da Europa de Autocross e de Ralicross da FIA (recomendadas nos

utilisés pour indiquer des déviations de parcours telles que tours joker et chicanes artificielles où la visibilité est limitée, et l'entrée du paddock devrait être clairement indiquée.

3.3 - SERVICES MÉDICAUX

3.3.1 - Les services médicaux décrits ci-dessous devraient s'appliquer à toutes les courses d'autocross et de rallycross inscrites au Calendrier international de la FIA. Ils devraient être conçus dans le respect des prescriptions stipulées à l'Article 2.8. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur.

A l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Un tableau récapitulatif de l'organisation des services médicaux, discipline par discipline, est placé à la fin de la présente Annexe H.

Les services médicaux se composent de la façon suivante :

- **un Médecin-Chef;**
- **des médecins ou paramédicaux «à pied»** à l'appréciation du Médecin-Chef;
- une voiture d'intervention médicale avec, à son bord, un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents.

La voiture d'intervention médicale peut être remplacée par une ambulance de réanimation dotée d'un équipage complet (médecin compétent en réanimation, infirmier ou paramédical).

- **une unité de réanimation** (Centre Médical Temporaire) qui devrait être capable de recevoir à la fois des blessés pour soins mineurs et des blessés qui relèveraient de soins intensifs, sous forme au moins d'unité mobile (ambulance équipée pour les soins intensifs); un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents devrait y être affecté.

Dispositions particulières pour les Championnats d'Europe d'Autocross et de Rallycross de la FIA (recommandées dans

outros casos):

É requerido um centro médico, exceptuando uma derrogação, como descrito no artigo 2.7.3.4 a). Quer este seja permanente ou temporário, deverá sempre estar de acordo com o Suplemento 6 (Artigo 4) e o seu equipamento deverá estar conforme o Suplemento 4 (ponto 2.B).

- **É necessário uma equipa de extracção.** É recomendado que esteja de acordo com o Suplemento 7. A equipa de extracção deve ser composta, no mínimo, por três pessoas altamente treinadas em extracção. Em caso de intervenção, ela deve ser assistida pela viatura de intervenção médica (ou ambulância de reanimação).

- **para o transporte de feridos,** as ambulâncias (pelo menos uma) conforme a legislação do país em questão, com ou sem médico a bordo;

- **para um ferido que necessita durante o transporte de cuidados intensivos,** uma ambulância equipada para o efeito, com a presença de um médico competente em reanimação, podendo ser assistido de um paramédico competente (ver também o Suplemento 5).

Se a ambulância equipada para os cuidados intensivos presente no local, a título de unidade móvel de reanimação, é utilizada para efectuar uma evacuação, a competição não pode ser retomada antes do seu regresso ou substituição por uma outra ambulância equipada para os cuidados intensivos.

- **De acordo com a situação geográfica** da pista onde decorre a corrida em relação ao hospital escolhido, poderá ser prevista uma evacuação por helicóptero medicalizado e de acordo com as directivas do Suplemento 5.

3.3.2 - DISPOSIÇÕES PARTICULARES PARA O CAMPEONTO DO MUNDO DE RALICROSS DA FIA (WORLD RX):

Este campeonato exige a presença de um Delegado Médico da FIA. Sua função é indicada no Suplemento 8.

No que diz respeito à organização do serviço médico, todas as obrigações específicas do rallycross devem ser totalmente cumpridas (ver

les autres cas) :

Un centre médical est requis, à l'exception d'une éventuelle dérogation, telle que décrite à l'article 2.7.3.4 a). Qu'il soit réalisé en dur ou de manière provisoire, il devrait être conforme au Supplément 6 (Article 4) et son équipement devrait être conforme au Supplément 4 (point 2.B).

- **Une seule équipe d'extraction est requise.** Sa conformité au Supplément 7 est recommandée. L'équipe d'extraction devrait être constituée, au minimum, de trois personnes très bien formées à l'extraction. En cas d'intervention, elle sera assistée par la voiture d'intervention médicale (ou l'ambulance de réanimation).

- **pour le transport de blessés,** des ambulances (au moins une) conformes à la législation du pays concerné, avec ou sans médecin à bord;

- **pour un blessé nécessitant pendant son transport des soins intensifs,** une ambulance équipée à cet effet, avec présence d'un médecin compétent en réanimation pouvant être assisté d'un paramédical compétent (voir aussi le Supplément 5).

Si l'ambulance équipée pour les soins intensifs présente sur place à titre d'unité mobile de réanimation est utilisée pour effectuer une évacuation, la compétition ne peut reprendre avant son retour ou son remplacement par une autre ambulance équipée pour les soins intensifs.

- **Suivant la situation géographique** de la piste où se déroule la course par rapport au centre hospitalier choisi, une évacuation par hélicoptère médicalisé et conforme aux directives du Supplément 5 peut être prévue.

3.3.2 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE RALLYCROSS DE LA FIA (WORLD RX)

Ce championnat comporte la présence d'un Délégué Médical FIA. Son rôle est indiqué au Supplément 8.

Concernant l'organisation du service médical, doivent être intégralement respectées toutes les obligations propres au rallycross (voir l'Article

Artigo 3.3.1). ~~Per conseguinte, todos os elementos enumerados no Artigo 3.3.1 que compõem o serviço médico são obrigatórios.~~

a) Médico - Chefe e o Médico - Chefe adjunto. são designados em conformidade com os artigos 2.8.1, 2.8.2.1, 2.8.2.2, do anexo H.

Para especificar:

Eles devem ter um diploma de médico formado em medicina e ser autorizados a exercer no país onde a competição é realizada. Eles devem ter um conhecimento correto da língua Inglesa falada.

A sua acreditação está sujeita às disposições do Suplemento 2. ~~As funções do Médico-Chefe são idênticas às do Médico-Chefe dos Circuitos descrito no Artigo 2.7.2.2, incluindo as medidas específicas para os Campeonatos do Mundo de Circuitos da FIA~~

b) Meios de comunicação: todos os elementos que compõem o serviço médico devem poder comunicar entre si através de uma rede preferencialmente reservada para uso exclusivo do serviço médico. O Médico-Chefe e o Delegado Médico da FIA também devem poder comunicar entre eles.

c) Viatura de intervenção médica: as indicações mencionadas no artigo 2.8.3.2 são obrigatórias aqui (para além das medidas específicas para F1), com excepção da primeira volta. O equipamento médico deve estar em conformidade com o Suplemento 3. A viatura de intervenção médica pode ser substituída por uma ambulância de reanimação com uma tripulação completa (médico competente em reanimação, enfermeira ou paramédico).

d) Uma única equipa de extracção é exigida de acordo com o Suplemento 7. **Elá** deve ser formada por, pelo menos, três pessoas muito bem treinadas em extracção. Em caso de intervenção, será assistida pela viatura de intervenção médica (ou pela ambulância de reanimação).

e) É obrigatório um centro médico, exceptuando uma derrogação, como descrito no artigo 2.8.3.4 a). O seu equipamento deve estar em conformidade com o suplemento 4, ponto 2.B, devendo obrigatoriamente dispor de todo o equipamento médico em duplicado. Deve ser construído de acordo com o Suplemento 6, Artigos 3.5 e 4.

3.3.1). ~~En conséquence, tous les éléments énumérés à l'Article 3.3.1 qui composent le service médical sont obligatoires.~~

a) Médecin-Chef et Médecin-Chef adjoint, sont désignés selon les dispositions des Articles 2.8.1., 2.8.2.1., 2.8.2.2. de l'Annexe H.

A préciser:

Ils doivent être titulaires du diplôme de docteur en médecine et autorisés à exercer dans le pays où se déroule la compétition. Ils doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.

Leur accréditation est soumise aux dispositions du Supplément 2. ~~Les devoirs du Médecin-Chef sont identiques à ceux du Médecin-Chef Circuits indiqués à l'Article 2.7.2.2, y compris toutes les dispositions particulières pour les Championnats du Monde Circuits de la FIA.~~

b) Moyens de communication: tous les éléments qui composent le service médical doivent pouvoir communiquer entre eux par un réseau de préférence propre au service médical. Le Médecin-Chef et le Délégué Médical de la FIA doivent aussi pouvoir communiquer entre eux.

c) Voiture d'intervention médicale: les indications mentionnées à l'Article 2.8.3.2 sont ici obligatoires (hors dispositions particulières F1), à l'exception du suivi du premier tour. L'équipement médical doit être conforme au Supplément 3. La voiture d'intervention médicale peut être remplacée par une ambulance de réanimation dotée d'un équipage complet (médecin compétent en réanimation, infirmier ou paramédical).

d) Une seule équipe d'extraction est requise conforme au Supplément 7. **Elle** doit être constituée, au minimum, de trois personnes très bien formées à l'extraction. En cas d'intervention, elle sera assistée par la voiture d'intervention médicale (ou l'ambulance de réanimation).

e) Un centre médical est obligatoire, à l'exception d'une éventuelle dérogation, telle que décrite à l'article 2.8.3.4 a). Son équipement doit être conforme au Supplément 4, point 2.B, avec ici l'obligation de disposer de tout le matériel en double. Sa réalisation doit être conforme au Supplément 6, Articles 3.5 et 4.

f) Equipa do centro médico: ao contrário do que é exigido para os Campeonatos Mundiais da FIA em circuitos (Artigo 2.8.3.5.a), a equipe pode ser reduzida a um médico competente em reanimação e um cirurgião (pelo menos). Ambos devem ser experientes na gestão de vítimas de traumatismos. Um deles deve ser competente na gestão inicial de vítimas com queimaduras. O mesmo requisito aplica-se ao tratamento inicial das lesões medulares e de comissões cerebrais.

Um dos médicos tem que ficar no centro médico. O (s) outro (s) pode (m) estar na pista e deve(m) ir ao centro médico em caso de intervenção

g) Identificação do pessoal médico e paramédico: o uso de fato regulamentar é obrigatório para todos os médicos e paramédicos intervenientes na pista (excepto para as equipas de ambulância).

Os médicos das ambulâncias devem usar fato.

h) As disposições relativas ao transporte de vítimas devem estar em conformidade:

- por um lado, com o artigo 2.8.3.8, incluindo as disposições particulares a que estão sujeitos os campeonatos da FIA nos circuitos de graus 1, 2, 3, 4 para F1-WEC e WorldRX que também se aplicam ao Campeonato Mundial de Rallycross da FIA.

- por outro lado, com o suplemento 5.

i) Serviço médico para o público: deve estar de acordo com o Artigo 2.8.3.9.

3.4 - SERVIÇO DE COMBATE A INCÊNDIOS E DE SOCORRO

Estes serviços devem ser concebidos de maneira a que as condições de intervenção e de combate a incêndios equivalentes às indicadas no Artigo 2.7 possam ser respeitadas, tendo em conta a extensão reduzida das pistas e das corridas. Deverão existir no mínimo dois dispositivos móveis, como especificado no ponto 2.7.2.3, com capacidade para atravessar o terreno do circuito em questão. É recomendável a presença de bombeiros profissionais.

No Paddock, que deverá ser de acesso fácil para os dispositivos móveis, deverão estar previstos locais destinados ao serviço de combate a

f) Equipe du centre médical: à la différence de ce qui est exigé pour les Championnats du Monde de la FIA sur circuits (Article 2.8.3.5 a), l'équipe peut être réduite à un médecin compétent en réanimation et un chirurgien (au moins). Tous deux doivent être expérimentés dans la prise en charge des victimes de traumatismes. L'un d'eux doit être compétent dans la prise en charge initiale des brûlés. La même exigence s'applique à la prise en charge initiale des lésions du rachis et des commotions cérébrales.

Un des médecins doit rester au centre médical. Les autres peuvent se trouver sur la piste et doivent se rendre au centre médical en cas d'intervention.

g) Identification du personnel médical et paramédical: le port de combinaisons réglementaires est obligatoire pour tous les médecins et paramédicaux intervenant sur la piste (hormis les ambulanciers).

Les médecins des ambulances doivent porter une combinaison.

h) Les dispositions pour le transport des blessés doivent être en conformité:

- d'une part avec l'Article 2.8.3.8 incluant les dispositions particulières auxquelles sont soumis les championnats de la FIA sur circuits de degrés 1, 2, 3, 4, F1, et WEC et WorldRX qui s'appliquent donc également au Championnat du Monde de Rallycross de la FIA.

- d'autre part avec le Supplément 5.

i) Service médical destiné au public: il doit être conforme à l'Article 2.8.3.9.

3.4 - SERVICES DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES ET DE SECOURS

Ces services devraient être conçus de sorte que des conditions d'intervention et de lutte contre les incendies équivalentes à celles indiquées à l'Article 2.7 puissent être respectées, compte tenu de la longueur réduite des circuits et des courses. Il devrait y avoir au moins deux dispositifs mobiles, comme spécifié au 2.7.2.3, capables de traverser le terrain du circuit en question. La présence de pompiers professionnels est recommandée.

Le paddock, qui devrait être d'un accès aisé pour les dispositifs mobiles, devrait être pourvu d'emplacements destinés au service de lutte contre les

incêndios claramente assinalados, de acesso desimpedido e adequadamente equipados.

Se o Paddock e a pista estiverem longe entre si, poderá ser necessário ter acesso a extintores ao longo do percurso de ligação. A localização do equipamento de combate a incêndios deverá estar bem indicada.

3.5 - OUTROS SERVIÇOS

- Estes serviços deverão cumprir o estipulado no Artigo 2.9, quando aplicáveis à competição.

Nomeadamente, deverá ser disponibilizado pelo Organizador um veículo capaz de elevar uma viatura imobilizada. Um mínimo de dois veículos de reboque será obrigatório.

A fim de não retardar a competição, os veículos de reboque das viaturas de competição deverão estar rapidamente operacionais e em número suficiente.

- Lavagem da pista

Se se revelar necessário lavar a pista, deverá ser feito com uma mistura para fixar a poeira da pista, nos dias anteriores à competição ou após os treinos; a lavagem não deverá ser efectuada entre mangas ou corridas excepto sob decisão do Director de Prova, se aconselhado pelo Director de Corrida (caso haja) com a condição de os concorrentes serem avisados com a antecedência suficiente, que lhes permita a escolha dos pneus a utilizar.

3.6 - INTERVENÇÕES NA PISTA

As intervenções deverão ser efectuadas de acordo com os princípios enunciados no Artigo 2.6, segundo o que seja apropriado para a competição.

O Director de Corrida após informação ou visualização de um acidente, aciona o procedimento de socorro através da bandeira vermelha.

ARTIGO 4 - CORRIDAS DE DRAGSTERS

4.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL

A organização dos serviços de socorro deverá ser em

incendies clairement signalés, librement accessibles et équipés de manière adéquate.

Si le paddock et la piste sont éloignés l'un de l'autre, il peut être nécessaire d'avoir accès à des extincteurs le long de la voie de liaison. L'emplacement de l'équipement de lutte contre les incendies devrait être bien indiqué.

3.5 - AUTRES SERVICES

- Ces services devraient être tels que décrit à l'Article 2.9, lorsqu'applicables à la compétition.

Notamment, un véhicule capable de soulever une voiture en panne devrait être fourni par l'organisateur. En tout, il devrait y avoir au moins deux véhicules de remorquage.

Afin de ne pas retarder la compétition, les véhicules de dépannage des voitures de compétition devraient être opérationnels rapidement et en nombre suffisant.

- Arrosage de la piste.

S'il s'avère nécessaire d'arroser la piste, ceci devrait être fait avec un mélange pour fixer la poussière les jours précédant la compétition ou après les essais ; l'arrosage ne devrait pas être effectué entre les manches ou les courses, sauf sur décision du Directeur de Course, si conseillé par le Directeur d'Épreuve (le cas échéant). et à la seule condition que les concurrents en soient avisés suffisamment longtemps à l'avance pour leur permettre de choisir leurs pneus.

3.6 - INTERVENTIONS SUR LA PISTE

Les interventions devraient être effectuées conformément aux principes énoncés à l'Article 2.6, selon qu'il conviendra à la compétition.

Le Directeur de Course, après information ou visualisation d'un accident, déclenche la procédure de secours sous drapeau rouge.

ARTICLE 4 - COURSES DE DRAGSTERS

4.1 - ORGANISATION GÉNÉRALE

L'organisation des services de secours devrait être

geral semelhante à recomendada para as corridas em circuito no Artigo 2 e estar em conformidade com o regulamento FIA para corridas de Dragsters, relativamente à organização e às pistas. A pista e a organização devem ser aprovadas pela ADN. O material de intervenção de urgência apropriado deverá ser armazenado na zona reservada de cada instalação durante o decurso de uma competição. Este material deve poder ser transportado em caso de incidente.

4.2 - SUPERVISÃO DA PISTA

4.2.1 - Direcção da Corrida

As exigências relativas às instalações e ao equipamento podem variar em função dos tipos de competições previstas; cada projecto deverá ser estabelecido através da colaboração entre a direcção da pista, a ADN e a FIA.

O posto da Direcção de Corrida, situado próximo da linha de partida, deve proporcionar ao Director de Corrida e seus assistentes as condições necessárias ao desempenho das suas tarefas, em boas condições; deverá 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 comissários.

4.3 - SERVIÇOS MÉDICOS

4.3.1 - Os serviços médicos abaixo descritos deverão ser aplicados a todas as corridas de Dragsters inscritas no Calendário Internacional da FIA. Estes Serviços devem ser concebidos respeitando as prescrições estipuladas no Artigo 2.8. Por outro lado, para cada país em questão, deverão ainda respeitar as disposições legais em vigor.

Por ocasião de toda a competição internacional, a FIA tem a faculdade a todo o momento de proceder ao controlo da organização dos serviços médicos.

Um quadro recapitulativo da organização destes serviços, disciplina por disciplina, está disponível no final do presente Anexo H.

Os serviços médicos são compostos da seguinte maneira:

- **um Médico-Chefe;**
- **médicos ou Paramédicos «a pé»:** à apreciação do Médico-Chefe;
- **uma unidade de reanimação** (Centro Médico Temporário): que deverá ter capacidade para

semblable en général à celle recommandée pour les courses en circuit à l'Article 2 et être conforme au règlement FIA pour courses de dragsters concernant l'organisation et les pistes. La piste et l'organisation doivent être approuvées par l'ASN. Du matériel d'intervention d'urgence approprié doit être stocké dans la zone réservée de chaque installation pendant le déroulement d'une compétition. Ce matériel doit pouvoir être transporté en cas d'incident.

4.2 - SURVEILLANCE DE LA PISTE

4.2.1 - Direction de la Course

Les exigences concernant les bâtiments et les installations peuvent varier en fonction des types de compétitions prévus ; chaque projet devrait émaner d'une collaboration entre la direction de la piste, l'ASN et la FIA.

Le poste de Direction de la Course, situé près de la ligne de départ, devrait fournir au Directeur de Course et à ses assistants les conditions nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions dans de bonnes conditions ; il devrait être accessible exclusivement au personnel. Il devrait avoir un micro relié au paddock, des systèmes de haut-parleurs, et si possible un téléphone relié au réseau urbain. Il sera équipé pour communiquer avec les postes de commissaires.

4.3 - SERVICES MÉDICAUX

4.3.1 - Les services médicaux décrits ci-dessous devraient s'appliquer à toutes les courses de dragsters inscrites au Calendrier international de la FIA. Ils devraient être conçus dans le respect des prescriptions stipulées à l'Article 2.8. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur.

A l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Un tableau récapitulatif de l'organisation des services médicaux, discipline par discipline, est placé à la fin de la présente Annexe H.

Les services médicaux se composent de la façon suivante :

- **un Médecin-Chef ;**
- **des médecins ou paramédicaux «à pied»:** à l'appréciation du Médecin-Chef;
- **une unité de réanimation** (Centre Médical Temporaire) qui devrait être capable de

receber tanto feridos para cuidados menores quer feridos que revelem necessitar de cuidados intensivos, sob a forma, no mínimo, de uma unidade móvel (ambulância equipada para cuidados intensivos); um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes deverá estar presente.

Disposições particulares para o Campeonato da Europa de Dragsters da FIA (recomendadas nos outros casos);

O seu equipamento deverá estar conforme o Suplemento 4 (ponto 2.B).

- **uma equipa de extracção** (ver Suplemento 7).
 - **para o transporte de feridos**, as ambulâncias (pelo menos uma) conforme a legislação do país em questão, com ou sem médico a bordo;
 - **para um ferido que necessite durante o transporte de cuidados intensivos**, uma ambulância equipada para o efeito, com a presença de um médico competente em reanimação, podendo ser assistido de um paramédico competente (ver também o Suplemento 5).
- Se a ambulância equipada para os cuidados intensivos presente no local, a título de unidade móvel de reanimação, é utilizada para efectuar uma evacuação, a prova não pode ser retomada antes do seu regresso ou substituição por uma outra ambulância equipada para os cuidados intensivos.

- **De acordo com a situação geográfica** da pista onde decorre a corrida em relação ao hospital escolhido, poderá ser prevista uma evacuação por helicóptero medicalizado e de acordo com as directivas do Suplemento 5.

4.3.2 - Comunicação:

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.

4.3.3 - Formalidades administrativas:

No caso de um acidente de grandes proporções ou repetitivo, que exceda as capacidades do serviço médico no local, deverá ter sido feito antecipadamente um contacto com o responsável pela execução do plano médico de intervenção de acordo com as normas legais

recevoir à la fois des blessés pour soins mineurs et des blessés qui relèveraient de soins intensifs, sous forme au moins d'unité mobile (ambulance équipée pour les soins intensifs); un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents devrait y être affecté.

Dispositions particulières pour le Championnat d'Europe des Dragsters de la FIA (recommandées dans les autres cas):

Son équipement devrait être conforme au Supplément 4 (point 2.B).

- **une équipe d'extraction** (voir Supplément 7).
 - **pour le transport de blessés**, des ambulances (au moins une) conformes à la législation du pays concerné, avec ou sans médecin à bord;
 - **pour un blessé nécessitant pendant son transport des soins intensifs**, une ambulance équipée à cet effet, avec présence d'un médecin compétent en réanimation pouvant être assisté d'un paramédical compétent (voir aussi le Supplément 5).
- Si l'ambulance équipée pour les soins intensifs présente sur place à titre d'unité mobile de réanimation est utilisée pour effectuer une évacuation, la compétition ne peut reprendre avant son retour ou son remplacement par une autre ambulance équipée pour les soins intensifs.

- **Suivant la situation géographique** de la piste où se déroule la course par rapport au centre hospitalier choisi, une évacuation par hélicoptère médicalisé et conforme aux directives du Supplément 5 peut être prévue.

4.3.2 - Communication:

Le Médecin-Chef devrait pouvoir communiquer avec tous les éléments de son système de secours, soit par l'intermédiaire du réseau général, soit par un réseau propre.

4.3.3 - Formalités administratives:

Dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place, prise de contact préalable avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné.

do país em questão.

4.3.4 - Segurança dos espectadores:

Os serviços médicos para o público são necessários quando se trate de recintos fechados, geridos pelo organizador. Se o serviço médico destinado ao público for organizado por uma entidade diferente, permanecerá sob a alçada do Médico-Chefe.

4.3.5 - 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.

Os vestuários médicos: são recomendado, eles deverão de preferência ser Anti-fogo e devem indicar as funções «DOCTOR» nas costas e no peito.

4.4 - SERVIÇO DE LUTA CONTRA OS INCÊNDIOS E DE SOCORRO

Estes serviços devem ser concebidos de maneira a que as condições de intervenção e de combate a incêndios equivalentes às indicadas no Artigo 2.7 possam ser respeitadas, tendo em conta o reduzido comprimento da pista. Deverão existir no mínimo dois dispositivos móveis, como especificado no ponto 2.7.2.3.

4.5 - OUTROS SERVIÇOS

Estes serviços devem ser concebidos de maneira a que as condições de intervenção equivalentes às indicadas no Artigo 2.9 possam ser respeitadas, tendo em conta o reduzido comprimento da pista.

Em particular:

- deve ser previsto pelo organizador um veículo adaptado para elevar viaturas avariadas, bem como material suplementar de socorro. No total deverão existir pelo menos dois veículos de reboque;
- deve estar disponível material adaptado à secagem de água e de óleo.

ARTIGO 5 - RALIS (1ª CATEGORIA)

4.3.4 - Sécurité des spectateurs :

Les services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régies par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

4.3.5 - Organisation des interventions médicales :

Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin désigné à ce titre par l'organisateur.

Les combinaisons médicales: sont recommandées, elles devraient de préférence être ignifugées et porter la mention «DOCTOR» dans le dos et sur la poitrine.

4.4 - SERVICES DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES ET DE SECOURS

Ces services devraient être conçus de sorte que des conditions d'intervention et de lutte contre les incendies équivalentes à celles indiquées à l'Article 2.7 puissent être respectées, compte tenu de la longueur réduite de la piste. Il devrait y avoir au moins deux dispositifs mobiles, comme spécifié au point 2.7.2.3.

4.5 - AUTRES SERVICES

Ces services devraient être conçus de sorte que des conditions d'intervention équivalentes à celles indiquées à l'Article 2.9 puissent être respectées, compte tenu de la longueur réduite de la piste.

En particulier:

- un véhicule capable de soulever des voitures en panne doit être prévu par l'organisateur, ainsi que du matériel de secours supplémentaire. En tout, il doit y avoir au moins deux véhicules de remorquage;
- du matériel adapté au séchage de l'eau et de l'huile devrait être disponible.

ARTICLE 5 - RALLYES (1ERE CATÉGORIE)

5.1 - GENERALIDADES

As recomendações que se seguem deverão ser respeitadas mas não devem necessariamente constar do Regulamento Particular do rali.

É permitido a cada organizador acrescentar elementos susceptíveis de melhorar a segurança do público e das equipas.

A aplicação destas recomendações estará sob a responsabilidade final do Director de Prova.

A presença do Delegado Médico e do Delegado de Segurança FIA é obrigatória para as competições do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA.

Para todo outro Campeonato FIA, poderá ser previsto um Delegado Médico e/ou um Delegado de Segurança FIA; neste caso, as suas funções e poderes serão os especificados no regulamento desportivo do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA (abaixo «WRC») e no Suplemento 8.

5.2 - PLANO DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

5.2.1 - Deverá ser estabelecido um plano de segurança, que incluirá:

- A localização do COR (Direcção de Prova) do Rali;
- O nome dos diferentes responsáveis:
 - Director de Prova,
 - Directores de Prova Adjuntos,
 - Médico-Chefe (aprovação da FIA obrigatória para as provas do Campeonato do Mundo, em conformidade com Suplemento 2),
 - Responsável da Segurança,
 - Chefes de Segurança em cada Prova Especial.
- Os contactos dos diferentes serviços de segurança:
 - Polícia,
 - Hospitais,
 - Serviço médico de urgência,
 - Serviço de incêndio,
 - Serviço de Reboque,
 - Cruz Vermelha (ou equivalente).
- O itinerário completo com os sectores de ligação pormenorizados.
- O plano de segurança de cada prova especial,

5.1 - GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le Règlement Particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FIA est obligatoire pour les compétitions du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.

Pour tout autre Championnat FIA, il peut être prévu un Délégué Médical et/ou un Délégué à la Sécurité FIA; dans ce cas, leurs tâches et pouvoirs seront tels que spécifiés dans le règlement sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (ci-après «WRC») et dans le Supplément 8.

5.2 - PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES

5.2.1 - Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera:

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la Direction de Course);
- Le nom des différents responsables:
 - Directeur de Course,
 - Directeurs de Course adjoints,
 - Médecin-Chef (approbation de la FIA obligatoire pour les compétitions du Championnat du Monde, conformément au Supplément 2),
 - Responsable sécurité,
 - Chefs de sécurité dans chaque épreuve spéciale.
- Les coordonnées des différents services de sécurité:
 - Gendarmerie,
 - Hôpitaux,
 - Service médical d'urgence,
 - Service d'incendie,
 - Service de dépannage,
 - Croix-Rouge (ou équivalent).
- L'itinéraire complet avec les secteurs de liaison détaillés.
- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale,

integrando a lista de todos os oficiais principais, dos serviços de emergência para essa classificativa, números de telefones, etc. e ainda mapa detalhado da mesma.

- Os Organizadores e o Director de Prova deverão prever para cada prova especial um percurso alternativo susceptível de ser utilizado em caso de anulação (ver 5.4.2.6).

Disposições particulares para o CMR

Ver o regulamento do CMR que especifica os prazos para submeter à FIA o plano de segurança, e as disposições estabelecidas com os hospitais designados.

5.2.2 - O plano de segurança trata especificamente os problemas que poderão ocorrer em cada um dos seguintes domínios:

- segurança do público,
- segurança das equipas concorrentes,
- segurança dos oficiais da competição,

e inclui:

- os locais de estacionamento dos meios de socorro,
- as instruções de intervenção,
- os itinerários de evacuação,
- os hospitais previstos e contactados para a recepção de feridos.

5.2.3 - No caso de um acidente de grandes proporções ou repetitivo, que exceda as capacidades do serviço médico no local, deverá ter sido feito antecipadamente um contacto com o responsável pela execução do plano médico de intervenção de acordo com as normas legais do país em questão.

Será necessário estabelecer contacto por escrito, o mais tardar 15 dias antes da prova com os hospitais previstos, solicitando o estado de alerta dos serviços de urgência.

5.2.4 - Responsável pela Segurança:

Será indicado um Responsável pela Segurança no regulamento do rali. Ele fará parte da comissão organizadora e participará na elaboração do plano de segurança.

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).

qui devrait comporter la liste de tous les principaux officiels, des services d'urgence pour cette spéciale, des numéros de téléphone, etc., plus une carte détaillée de l'épreuve spéciale.

- Les organisateurs et le Directeur de Course devraient prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation (voir 5.4.2.6).

Dispositions particulières pour le WRC:

Voir le règlement WRC spécifiant les délais pour la soumission à la FIA du plan de sécurité et les dispositions prises avec les hôpitaux désignés.

5.2.2 - Le plan de sécurité traite spécifiquement des problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants:

- sécurité du public,
- sécurité des équipages concurrents,
- sécurité des officiels de la compétition,

et comprend :

- les lieux de stationnement des secours,
- les consignes d'intervention,
- les itinéraires d'évacuation,
- les hôpitaux contactés et prévus pour la réception des blessés.

5.2.3 - Dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place, prise de contact préalable avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné.

Au plus tard 15 jours avant le rallye, il faudrait prendre contact par écrit avec les hôpitaux prévus pour leur demander la mise en alerte des services d'urgence.

5.2.4 - Responsable Sécurité

Un Responsable Sécurité sera désigné dans le règlement du rallye Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.

Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la Direction de Course, le Médecin-Chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio).

Será responsável pela aplicação do plano de segurança.

5.2.5 - Chefe de Segurança de Prova Especial:

O Responsável pela Segurança será assistido em cada prova especial por um Chefe de Segurança.

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 da viatura (zero).

5.2.6 - Oficiais e Comissários

Os organizadores deverão assegurar-se que no exercício das suas funções, os oficiais não sejam obrigados a exporem-se ao perigo. Cabe aos organizadores assegurarem-se que os oficiais estão adequadamente treinados para este efeito.

O pessoal deverá usar coletes identificativos. As cores recomendadas são:

- Comissários de Segurança:
 - laranja
- Responsável de Segurança:
 - laranja com risca branca e texto
- Chefe de Posto:
 - azul com risca branca e texto
- Media:
 - verde
- Responsável da Especial:
 - vermelho com texto
- Responsável pelas Relações com os Concorrentes:
 - casaco vermelho ou colete vermelho
- Médicos:
 - branco
- Rádio:
 - amarelo com marca azul
- Comissário Técnico:
 - preto

5.3 - DESCRIÇÃO DOS ELEMENTOS DOS SERVIÇOS MÉDICOS E DE SOCORRO

5.3.1 - Generalidades

Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

5.2.5 - Chef de Sécurité d'Épreuve Spéciale

Le Responsable Sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un Chef de Sécurité.

Le Chef de Sécurité d'épreuve spéciale veille à ce que sa spéciale soit inspectée et certifiée conforme au plan de sécurité avant le passage de la voiture zéro.

5.2.6 - Officiels et commissaires

Les organisateurs devraient veiller à ce que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger. Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

Le personnel devrait porter des chasubles d'identification. Les couleurs recommandées sont :

- Commissaires préposés à la sécurité:
 - orange
- Responsable de la Sécurité:
 - orange avec bande blanche et texte
- Chef de poste:
 - bleu avec bande blanche et texte
- Médias:
 - vert
- Responsable de spéciale:
 - rouge avec texte
- Chargé des relations avec les concurrents:
 - veste rouge ou chasuble rouge
- Médical:
 - blanc
- Rádio:
 - jaune avec marque bleue
- Comissaire technique:
 - noir

5.3 - DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS DES SERVICES MÉDICAUX ET DE SECOURS

5.3.1 - Généralités

Os serviços médicos e de socorro deverão ser estabelecidos de acordo com as prescrições fornecidas neste artigo. Por outro lado, para cada país, estes serviços devem cumprir as disposições legais em vigor. Estas prescrições aplicam-se a todas as competições internacionais. Para o WRC, as prescrições abaixo indicadas são estritamente obrigatórias e não podem em nenhum caso ter carácter condicional. Estas prescrições não se aplicam aos treinos privados.

Por ocasião de toda a competição internacional, a FIA tem a todo o momento a faculdade de proceder ao controlo da organização dos serviços médicos.

As informações médico-técnicas e as instruções práticas indispensáveis estão reunidas no quadro recapitulativo no fim deste Anexo.

Les services médicaux et de secours devraient être conformes aux prescriptions rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces prescriptions s'appliquent à toute compétition internationale. Pour le WRC, les prescriptions indiquées ci-dessous sont strictement obligatoires et ne peuvent en aucun cas avoir un caractère conditionnel. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux essais privés.

A l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Des informations médico-techniques et des instructions pratiques indispensables sont rassemblées dans un tableau récapitulatif à la fin de l'Annexe.

5.3.2 - Pessoal

Na Direcção de Prova

Um Médico-Chefe ou seu adjunto:

Ambos devem estar aprovados pela ADN e ser colocados sob a autoridade do Director de Prova. Os seus nomes devem figurar no Regulamento Particular da competição.

O Médico-Chefe tem autoridade sobre todos os serviços médicos do rali, incluindo os responsáveis pela extração para recrutamento, treinamento regular e operação, bem como no desenrolar dos serviços de socorro incluindo evacuações. Como tal, todo o pessoal médico e paramédico, incluindo os que são directa ou indirectamente recrutados pela ADN, estão abrangidos pelas suas decisões.

Os organizadores deverão fornecer-lhe todos os meios materiais e administrativos necessários ao exercício das suas funções.

Os documentos necessários para a formação das pessoas encarregadas pela extração estão disponíveis na FIA via medical@fia.com.

Um Médico-Chefe adjunto pode assistir e delegar certas missões, ou mesmo substituí-lo em caso de força maior.

Salvo caso excepcional, durante o desenrolar de uma competição, o Médico-Chefe permanece na Direcção

5.3.2 - Personnel

A la Direction de Course

Un Médecin-Chef ou son adjoint:

Tous deux doivent être agréés par l'ASN et être placés sous l'autorité du Directeur de Course. Leurs noms devront figurer sur le Règlement Particulier de la compétition.

Le Médecin-Chef a autorité sur tous les services médicaux du rallye, y compris sur les personnes en charge de l'extraction pour leur recrutement, leur entraînement régulier et leur fonctionnement, ainsi que sur le déroulement des secours incluant les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

Les documents nécessaires pour la formation des personnes en charge de l'extraction sont disponibles auprès de la FIA via medical@fia.com.

Un Médecin-Chef adjoint peut l'assister et se voir déléguer certaines missions, voire le remplacer en cas de force majeure.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une compétition, le Médecin-Chef demeure

da Prova a fim de facilitar a concertação e a colaboração com o Director de Prova, em caso de acidente. Poderá ser momentaneamente substituído pelo seu adjunto. Em todos os casos, deverá estar sempre contactável.

Antes da competição:

O Médico-Chefe é responsável pela parte médica do Plano de Segurança, ou Plano de Segurança Médica, tal como o Director de Corrida e o Responsável de Segurança.

Ele deve estar presente em todas as provas especiais bem antes do rali, acompanhado do Responsável de Segurança e/ou do Director de Prova, com uma viatura similar a uma viatura de intervenção médica, a fim de determinar a posição ideal da linha de partida e dos pontos intermédios e assegurar-se que todas as instalações médicas e de segurança estão bem situadas de acordo com o regulamento.

Deve confirmar a viabilidade e a qualidade das ambulâncias, do helicóptero medicalizado e dos veículos de luta contra os incêndios.

Ele deve minuciosamente controlar se o equipamento e o material estão em perfeito estado de funcionamento nas viaturas medicalizadas e de emergência.

Deve verificar se os medicamentos estão dentro do seu prazo de validade.

Ele é responsável pela capacidade e qualidade dos hospitais designados para a cobertura do rali. Deve, na medida do possível, escolher um máximo um ou dois hospitais, que serão utilizados pelos condutores e segundos condutores (navegadores). Estes hospitais poderão ser aprovados pela FIA e constituir um ponto de referência para as futuras provas nacionais, regionais e da FIA.

Durante a competição:

Ele deve proceder todas as tardes a um exame de todos os condutores e segundos condutores (navegadores) que tenham sofrido acidentes durante o dia, mesmo que não tenha sido necessária uma intervenção médica, para assegurar-se de que eles poderão tomar partida no dia seguinte (como o Delegado Técnico para que as viaturas possam correr em Super Rali).

Depois da competição:

Nas duas semanas seguintes ao rali, o Médico-

présent à la Direction de la Course afin de faciliter la concertation et la collaboration avec le Directeur de Course en cas d'accident. Il peut être momentanément remplacé par son adjoint. Dans tous les cas, il devrait pouvoir être joint.

Avant la compétition:

Le Médecin-Chef est responsable de la partie médicale du Plan de Sécurité, ou du Plan de Sécurité Médical, comme le sont le Directeur de Course et le Responsable Sécurité.

Il doit se rendre sur toutes les épreuves spéciales bien avant le rallye, accompagné du Responsable Sécurité et/ou du Directeur de Course, avec une voiture semblable à une voiture d'intervention médicale, afin de déterminer le bon emplacement de la ligne de départ et des points intermédiaires et s'assurer que toutes les installations médicales et de sécurité sont bien situées conformément au règlement.

Il doit confirmer la viabilité et la qualité des ambulances, de l'hélicoptère medicalisé et des véhicules de lutte contre les incendies.

Il doit minutieusement contrôler que l'équipement et le matériel sont en parfait état de fonctionnement dans les voitures medicalisées et de secours.

Il doit vérifier que les médicaments ne sont pas périmés.

Il est responsable de la capacité et de la qualité des hôpitaux désignés pour la couverture du rallye. Il doit, dans la mesure du possible, choisir au maximum un ou deux hôpitaux, qui seront utilisés pour les pilotes et les copilotes. Ces hôpitaux pourront être agréés par la FIA et constituer un point de référence pour les futures compétitions nationales, régionales et de la FIA.

Durant la compétition:

Il doit procéder tous les soirs à un examen de tous les pilotes et copilotes qui ont eu un accident pendant la journée, même si une intervention médicale n'a pas été nécessaire, pour s'assurer qu'ils peuvent prendre le départ le jour suivant (comme le Délégué Technique pour que les voitures puissent courir en Super Rallye).

Après la compétition :

Dans les deux semaines qui suivent le rallye, le

Chefe deve enviar à FIA, à atenção do Delegado Médico e da Comissão Médica, um relatório de todas as intervenções médicas efectuadas aos condutores, oficiais e espectadores. Este relatório deverá explicar as circunstâncias do incidente ou acidente, a cronologia das intervenções, do estado de saúde inicial, dos tratamentos e do seguimento médico.

Disposições particulares para o CMR:

Este campeonato inclui a presença de um Delegado Médico da FIA. A sua função é especificada no Suplemento 8. O Médico-Chefe e o Médico - Chefe adjunto são designados de acordo com as disposições dos Artigos 2.8.1, 2.8.2.1, 2.8.2.2 do Anexo H O Médico-Chefe e o Médico-Chefe adjunto cuja nomeação é obrigatória devem ser acreditados pela FIA. O procedimento de acreditação está descrito Suplemento 2. Eles devem um conhecimento correcto da língua inglesa escrita e falada.

Para especificar:

Eles devem ter um diploma de médico em medicina e ser autorizados a praticar no país onde a competição é realizada. Eles devem ter um conhecimento correto do idioma inglês falado. A acreditação da acreditação está sujeita às disposições do Suplemento 2

O Médico - Chefe deve enviar para FIA Sport (medical@fia.com) sob a responsabilidade da ADN o Questionário Médico (disponível na FIA). Prazo: o mais tardar 2 meses antes da data da competição. O incumprimento deste prazo ou os requisitos especificados no Questionário Médico podem resultar na imposição de penalidades proporcionais à gravidade da infração (ver Suplemento 9).

A sua presença do Médico-Chefe e dos Médicos - Chefes adjuntos no seminário bianual dos Médicos-Chefe da FIA é obrigatória. Excepto em casos de força maior, qualquer ausência resultará na perda da acreditação da FIA.

Quando um Seminário de Médicos-Chefes da FIA estiver agendado antes da sua acreditação, cada Médico-Chefe requerente e cada Médico-Chefe adjuntorequerente devem obrigatoriamente assistir.

Médecin-Chef doit envoyer à la FIA, à l'attention du Délégué Médical et de la Commission Médicale, un rapport sur toutes les interventions médicales effectuées sur les pilotes, les officiels et les spectateurs. Ce rapport doit faire état des circonstances de l'incident ou accident, de la chronologie des interventions, de l'état de santé initial, des traitements et du suivi médical.

Dispositions particulières pour le WRC:

Ce championnat comporte la présence d'un Délégué Médical FIA. Son rôle est précisé au Supplément 8. Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint sont désignés selon les dispositions des Articles 2.8.1, 2.8.2.1, 2.8.2.2 de l'Annexe H Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint, dont la désignation est obligatoire, doivent être accrédités par la FIA. La procédure d'accréditation est décrite au Supplément 2. Ils doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise écrite et parlée.

A préciser:

Ils doivent être titulaires du diplôme de docteur en médecine et autorisés à exercer dans le pays où se déroule la compétition. Ils doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise écrite parlée. Leur agrément accreditation est soumise aux dispositions du Supplément 2

Le Médecin-Chef doit envoyer à la FIA sport (medical@fia.com), sous la responsabilité de l'ASN, le Questionnaire Médical (disponible auprès de la FIA). Délai imparti: au plus tard 2 mois avant la date de la compétition. En cas de non-respect de ce délai ou des exigences spécifiées dans le Questionnaire Médical, des pénalités pourront être infligées en fonction de la gravité du manquement (voir Supplément 9).

La présence des Médecins-Chefs et des Médecins-Chefs adjoints au séminaire biennal des Médecins-Chefs de la FIA est obligatoire. Sauf cas de force majeure, toute absence fait perdre l'accréditation de la FIA.

Lorsqu'un séminaire des Médecins-Chefs de la FIA est programmé avant leur accréditation, chaque Médecin-Chef postulant et chaque Médecin-Chef adjoint postulant doivent obligatoirement y assister.

Para veículos de intervenção médica e unidades de cuidados / reanimação:

- **dos médicos competentes em reanimação** e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes;
- **dos auxiliares médicos** cuja competência para as manobras de reanimação cardiovascular, respiratória e a prática de entubação é confirmada por um diploma oficial no país onde estas se exercem (podem substituir os médicos nos pontos intermédios das provas especiais e somente nestes, na condição que um eventual ferido seja examinado por um médico competente em reanimação antes de qualquer evacuação para o hospital);
- **dos condutores**, que podem ser membros destas equipas;
- pessoal formado na extracção dos feridos

Disposições particulares para o CMR:

Em cada ponto médico, pelo menos um membro do staff deve ter conhecimento correcto da língua inglesa.

Um Delegado Médico da FIA, cujas funções estão definidas no Suplemento 8, é exigido em todos os casos.

5.3.3 - Veículos de Intervenção

A sua missão é transportar aos locais de um acidente:

- por um lado, o auxílio médico apropriado;
- por outro, o material técnico necessário.

Dois soluções são recomendadas:

1) Dois veículos distintos, um para a equipa «médica», outro para a equipa «técnica».

O veículo de intervenção médica deverá transportar:

- uma equipa, de acordo com o Artigo 5.3.2.
- equipamento médico de acordo com o Suplemento 3.

O veículo de intervenção técnica deverá transportar:

- uma equipa técnica com formação em procedimentos e técnicas de extracção de feridos munida de equipamento de acordo com o Suplemento 3,
- dois extintores de 4 Kg, com operador formado,
- material de comunicação apropriado para se manter em contacto com o COR do rali,

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation:

- **des médecins compétents en réanimation** et expérimentés dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents;
- **des auxiliaires médicaux** dont la compétence pour les gestes de réanimation cardio-vasculaire, respiratoire et la pratique de l'intubation est attestée par un diplôme officiel dans le pays dans lequel ils exercent (ils peuvent remplacer les médecins aux points intermédiaires des épreuves spéciales et uniquement à ces points et à la condition qu'un blessé éventuel soit examiné par un médecin compétent en réanimation avant toute évacuation vers l'hôpital);
- **des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes;
- des personnes formées à l'extraction des blessés.

Dispositions particulières pour le WRC:

Dans chaque point médical, au moins un membre du staff doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise.

Un Délégué Médical de la FIA, dont le rôle est défini dans le Supplément 8, est dans tous les cas requis.

5.3.3 - Véhicules d'intervention

Leur mission est d'amener sur les lieux d'un accident:

- d'une part, les secours médicaux adéquats;
- d'autre part, le matériel technique nécessaire.

Deux solutions sont recommandées:

1) Deux véhicules distincts, un pour le «médical», l'autre pour le «technique».

Le véhicule d'intervention médicale transportant:

- un équipage conforme à l'Article 5.3.2.
- l'équipement médical conforme au Supplément 3.

Le véhicule d'intervention technique transportant:

- un équipage technique formé aux procédures et techniques d'extraction des blessés muni d'un équipement conforme au Supplément 3,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye,

- uma sirene de alarme,
- uma identificação apropriada,
- um kit de material de socorro de base definido pelo Médico-Chefe em colaboração com o Comissário Técnico Chefe, baseado nos Suplementos 7 (Extracção) e 3 (Desencarceramento).

2) Um veículo misto, reunindo o «técnico» e o «médico».

Deverá ter a bordo:

- a totalidade do material previsto para a intervenção técnica;
- o pessoal (no mínimo 3 pessoas com formação em extracção e manuseamento do material técnico) e o material médico previstos para a intervenção médica.

Uma maca deverá estar disponível, no mínimo, num dos já citados veículos.

Os veículos deverão ser adaptados ao terreno, permitindo a sua rápida deslocação na prova especial. A quantidade é determinada pela natureza, extensão e as dificuldades da prova especial em causa.

Para os veículos de intervenção, poderá ser aconselhável um arco de segurança, de acordo com a natureza do terreno, e o uso de capacete para toda a equipa a bordo.

Em todos os casos, o médico reanimador que estará na partida de uma prova especial (ou num ponto intermédio o paramédico competente em reanimação) deverá ser o primeiro no local de acidente.

5.3.4 - Ambulância equipada para a reanimação

Ambulância equipada para tratar distúrbios vitais, quer sejam neurológicos, respiratórios ou circulatórios. A equipa será composta por um condutor, um médico competente em reanimação e/ou de um auxiliar médico que poderá ser o condutor.

Disposições particulares para o CMR (recomendadas nos outros casos): O seu equipamento deve estar em conformidade com o Suplemento 4, Artigo 2 parte B.

5.3.5 - Unidade de cuidados

- une sirène d'alarme,
- une identification appropriée,
- un kit de matériel de secours de base défini par le Médecin-Chef en collaboration avec le commissaire technique en chef, basé sur les Suppléments 7 (Extraction) et 3 (Désincarcération).

2) Un véhicule mixte, réunissant le «technique» et le «médical».

Il aura à son bord:

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique;
- le personnel (au minimum 3 personnes formées à l'extraction et au maniement du matériel technique) et le matériel médical prévus pour l'intervention médicale.

Un brancard devrait être entreposé au minimum dans l'un des véhicules précités.

Les véhicules devraient être adaptés au terrain, ils devront être capables de se déplacer rapidement dans la spéciale. Leur nombre est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Pour les voitures d'intervention, un arceau de sécurité pourrait être souhaitable selon la nature du terrain et le port du casque est conseillé pour l'ensemble de l'équipe à bord.

Dans tous les cas de figure, le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétent en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 - Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin compétent en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

Dispositions particulières pour le WRC (recommandées dans les autres cas): Son matériel doit être conforme au Supplément 4, Article 2, partie B.

5.3.5 - Unité de soins

A escolha do equipamento deve ser determinada pelas preferências e práticas locais. Todo o pessoal de socorro deve estar familiarizado e treinado no uso dos dispositivos escolhidos.

Os centros médicos e as unidades de ressuscitação são, acima de tudo, destinados ao tratamento de qualquer pessoa que seja vítima de ferimentos sofridos durante a competição de automobilismo em questão. No entanto, poderia ser possível tratar indivíduos, motoristas, membros das equipes, oficiais e espectadores para problemas médicos gerais

Eles devem, portanto, estar equipados para tratar uma série de patologias médicas de ordem geral, sejam ou não o resultado de traumatismos (equipamento escolhido por e sob responsabilidade do Diretor Médico). Atenção especial deve ser dada às condições médicas locais, sejam elas causadas por condições climáticas (por exemplo, um problema médico devido ao calor ou ao frio) ou não

Disposições particulares para o CMR (recomendadas nos outros casos):

Uma unidade de reanimação concebida para ser utilizada no parque de assistência e equipada de acordo com o Suplemento 4. ~~sob a forma de uma estrutura provisória ou fixa; é necessário e suficiente a existência de duas camas. A unidade deve poder prestar cuidados imediatos a doentes graves ou feridos. Deve também ser capaz de providenciar serviços médicos de carácter geral. Um médico competente em reanimação e com experiência em tratamento pré-hospitalar em vítimas de trauma estará presente em cada unidade.~~

5.3.6 - Ambulância de evacuação

Ambulância equipada para o transporte de feridos, de acordo com a regulamentação do país em questão, com ou sem médico a bordo. Para o transporte de um ferido que necessite de reanimação, será necessária a presença de um médico-competente nesta disciplina.

5.3.7 - Helicóptero medicalizado

Quando previsto, deverá estar conforme às normas exigidas pela autoridade aeronáutica do país em causa e estar munido de uma maca fixa.

Disposições particulares para o CMR:

É obrigatório para todas as provas

Le choix de l'équipement devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. Tout le personnel de secours doit être familiarisé avec et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

Les centres médicaux et les unités de réanimation sont avant tout destinés à recevoir toute personne victime de blessures survenues à l'occasion de la compétition automobile concernée. On pourrait toutefois être amené à y recevoir des personnes, pilotes, membres des équipes, officiels et spectateurs pour des problèmes médicaux d'ordre général.

Ils doivent donc être équipés pour couvrir un éventail de pathologies médicales d'ordre général, traumatiques ou non (équipement au choix et sous la responsabilité du Médecin-Chef). Une certaine attention devrait être accordée aux pathologies locales, qu'elles soient liées au climat (par exemple, lésions dues à la chaleur ou au froid) ou non.

Dispositions particulières pour le WRC (recommandées dans les autres cas):

Une unité de réanimation conçue pour être utilisée dans le parc d'assistance et équipée conformément au Supplément 4. ~~sous la forme d'une structure provisoire ou fixe; deux lits sont nécessaires et suffisants. L'unité doit être en mesure de prodiguer immédiatement des soins à un patient gravement blessé ou dans un état critique. Elle doit également pouvoir dispenser des soins en cas de problèmes médicaux d'ordre général. Un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des patients accidentés est affecté à chaque unité.~~

5.3.6 - Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation du pays concerné. Avec ou sans médecin à bord. Pour le transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin compétent dans cette discipline serait nécessaire.

5.3.7 - Hélicoptère medicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné et être muni d'un brancard fixe.

Dispositions particulières pour le WRC :

Il est obligatoire pour toutes les manches du

especiais do CMR.

Para o equipamento médico, ver Suplemento 5.

Em todos os casos, o médico que participe na evacuação deverá ser competente em reanimação. Ele pode ser assistido de um paramédico competente. Quando aplicável, o helicóptero deverá estar equipado para missões de socorro em terreno acidentado.

Este deverá estar exclusivamente reservado ao rali durante toda a duração da competição.

A atenção dos organizadores deverá centrar-se nas linhas directrizes da FIA: «A organização dos helicópteros para a segurança em voo» e no Artigo 5.5.3 d), abaixo.

5.3.8 - Meios de comunicação

O Médico-Chefe deve poder comunicar com todos os elementos da sua equipa, seja através da rede geral de rádio ou de uma rede de rádio própria.

5.4 - 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 do 5.4.1, as seguintes medidas não limitativas deverão ser respeitadas em todos os ralis internacionais de 1ª categoria:

5.4.1 - Filme educativo (recomendado para todas as competições)

- com duração de 30 segundos;
- comentado por um ou vários Condutor (s) de notoriedade, numa das línguas faladas no país onde decorre a competição.
- não deverá mostrar qualquer acidente.
- deverá ser difundido várias vezes.

5.4.2 - Controlo dos espectadores

- a) Deverão ser tomadas medidas de acordo com o descrito no Artigo 5.4.5 para advertir os espectadores e, se necessário, assegurar que os espectadores que ocupem locais perigosos sejam afastados.
- b) Toda a zona perigosa deve ser identificada no plano de segurança. Os organizadores, se necessário com a ajuda dos serviços de ordem pública, deverão identificar e delimitar as zonas

WRC.

Pour l'équipement médical, voir le Supplément 5.

Dans tous les cas, le médecin qui participe à l'évacuation devrait être compétent en réanimation. Il peut être assisté d'un paramédical compétent. Le cas échéant, l'hélicoptère devrait être équipé pour les secours en terrain accidenté.

Il devrait être exclusivement réservé au rallye pendant toute la durée de la compétition.

L'attention des organisateurs est attirée sur les lignes directrices de la FIA: «L'organisation des hélicoptères pour la sécurité en vol» et l'Article 5.5.3 d) ci-après.

5.3.8 - Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 - SECURITE DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, et notamment les spectateurs.

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes de 1ère catégorie internationaux:

5.4.1 - Film éducatif (recommandé pour toutes les compétitions)

- durée 30 secondes;
- commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de la compétition;
- ne devrait montrer aucun accident;
- devrait être diffusé plusieurs fois.

5.4.2 - Contrôle des Spectateurs

- a) Des mesures devraient être prises telles que décrites à l'Article 5.4.5 pour avertir les spectateurs et, si nécessaire, assurer que les spectateurs qui occupent des endroits dangereux en soient écartés.
- b) Toute zone à risques devrait être identifiée dans le plan de sécurité. Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, devraient identifier et délimiter les zones à risques bien

perigosas antes da chegada do público, isto em conformidade com o plano de segurança.

- c)** O Director de Prova deverá ter em conta as recomendações do Responsável de Segurança, bem como da equipa dos carros zero (e do Delegado Médico e do Delegado da Segurança da FIA, se estiverem presentes) a fim de assegurar que uma prova especial seja anulada em caso de condições perigosas.
- d)** Se for esperado um público numeroso para uma prova especial ou super especial, eles devem ser protegidos por meios especiais e deve ser criada uma zona própria nesse local.
- e)** É preciso impedir o público de se deslocar no percurso de uma prova especial, tão logo que este esteja aberto para competição (após a passagem da viatura zero e antes da viatura vassoura).
- f)** Deverão ser distribuídas pelos espectadores instruções de segurança, ao longo do percurso de uma prova especial e em todos os pontos de acesso.
- g)** Deverão estar presentes em número suficiente comissários de estrada ou representantes de um serviço de ordem pública (policia, GNR, etc.) para garantir a segurança do público durante uma prova especial.
- h)** Os comissários de estrada deverão ser portadores de um colete que os identifique claramente, como recomendado no Artigo 5.2.6.
- i)** As provas especiais deverão estar situadas e devem ser programadas de forma a permitir a deslocação segura do público entre elas.
- j)** O acesso dos espectadores às provas especiais deve ser recomendado somente para as zonas de espectáculo.
- k)** As estradas de emergência devem ser protegidas por policiais e / ou comissários de estrada / guardas de segurança, a partir do ponto em que se juntam às principais estradas que conduzem às provas especiais.
- l)** Todas as estradas de acesso devem ser indicadas através de painéis especiais e informações complementares.
- m)** Na medida do possível, as áreas de

avant l'arrivée du public et ce, en conformité avec le plan de sécurité.

- c)** Le Directeur de Course devrait tenir compte des recommandations du Responsable de Sécurité ainsi que de l'équipage des voitures zéro (et du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité de la FIA s'ils sont présents) afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.
- d)** Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé à l'aide de moyens spéciaux et une Zone appropriée devrait être aménagée à l'endroit concerné.
- e)** Il faudrait empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture zéro et avant celui de la voiture balai).
- f)** Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g)** Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h)** Les commissaires de route devraient porter une chasuble clairement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6
- i)** Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à permettre le déplacement en toute sécurité des spectateurs de l'une à l'autre.
- j)** L'accès des spectateurs aux spéciales ne devrait être recommandé que dans les zones réservées aux spectateurs.
- k)** Les voies de secours devraient être surveillées par des officiers de police et/ou des commissaires de route/agents de sécurité, à partir du point où elles rejoignent les routes principales menant aux spéciales.
- l)** Toutes les voies d'accès devraient être indiquées au moyen de panneaux spéciaux et d'informations complémentaires.
- m)** Dans la mesure du possible, des aires de

estacionamento reservadas para os meios de comunicação social devem estar localizadas perto de áreas reservadas para os fotógrafos. Marshals devem estar disponíveis para ajudar os fotógrafos e impedir os espectadores de se aproximarem desses lugares.

- n) As zonas reservadas aos espectadores devem ser delimitadas com barreiras ou sinais. Se necessário, essas zonas devem estar localizadas longe da estrada, a fim de manter os espectadores em segurança.

5.4.3 - Zonas de reabastecimentos e Assistência

Nas zonas onde decorram 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.

5.4.4 - Viaturas Zero e Viaturas Vassoura

- a) As viaturas zero da organização deverão transportar um painel de 36 cm X 50 cm sobre o capot da frente e nas duas portas dianteiras, com a menção SEGURANÇA (ou SAFETY) e o número 000, 00 ou 0.
- b) Cada viatura zero deve estar equipada com um farol rotativo no tejadilho e uma sirene.
- c) As viaturas zero não podem ser conduzidas por um condutor de prioridade FIA (1ª / 2ª ou A/B) nem por um condutor que tenha abandonado o rali.
- d) Os condutores e 2ºs condutores / navegadores das viaturas zero devem ter grande experiência de ralis, o que lhes permite circular com toda a segurança a uma velocidade moderada e poder fornecer ao Director de Prova informações e comentários completos sobre as condições de segurança ao longo do percurso. As viaturas zero deverão igualmente controlar os cronómetros e a familiarização dos comissários de estrada com os procedimentos relativos às cartas de controlo.
- e) Uma viatura de fecho («Viatura Vassoura») deverá passar por cada prova especial após o último concorrente. Estas viaturas deverão exibir um painel de 36 cm x 50 cm sobre o capot e nas duas portas dianteiras, no qual deverá figurar uma bandeira xadrez.

5.4.5 - Informação

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

stationnement réservées aux médias devraient être aménagées à proximité des aires réservées aux photographes. Des commissaires spéciaux devraient être disponibles pour aider les photographes et empêcher les spectateurs de s'approcher de ces lieux.

- n) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de barrières ou de panneaux. Le cas échéant, ces zones devraient être situées à distance de la route afin de maintenir les spectateurs en sécurité.

5.4.3 - Zonas de ravitaillement et Assistance

Dans les zones où auront lieu du ravitaillement ou de l'assistance, les organisateurs devraient veiller à ce que des précautions suffisantes soient prises pour maintenir le public à une distance appropriée d'activités potentiellement dangereuses.

5.4.4 - Voitures Zéro et Voitures Balais

- a) Les voitures zéro d'organisation devraient porter un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et le numéro 000, 00 ou 0.
- b) Chaque voiture zéro devrait être équipée d'un gyrophare sur le toit et d'une sirène.
- c) Les voitures zéro ne devraient pas être conduites par un pilote de priorité de la FIA (1ère / 2ème ou A/B) ou par un pilote s'étant retiré du rallye.
- d) Les pilotes et copilotes des voitures zéro doivent avoir une grande expérience des rallyes, leur permettant de circuler en toute sécurité à vitesse modérée et ils devraient fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Les voitures zéro devraient également contrôler les chronomètres et la maîtrise par les commissaires de route des procédures relatives aux carnets de contrôle.
- e) Une voiture ouvreuse («Voiture balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.5 - Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens:

- imprensa escrita, falada e televisionada,
- posters,
- distribuição de prospectos,
- passagem no percurso de um veículo (viatura de informação de percurso) equipado com sonorização que permita a informação dos espectadores (recomendado 45 minutos a 1 hora antes da partida do da primeira viatura). A viatura poderá ser substituída por um helicóptero equipado de altifalantes. A operação poderá ser repetida várias vezes, se necessário.

5.4.6 - Serviços Médicos

São necessários serviços médicos para os espectadores quando se trate de recintos fechados administrados pelo organizador. Se o serviço médico destinado ao público estiver a cargo de uma organização diferente, este estará sempre sob a coordenação do Médico-Chefe.

5.5 - SEGURANÇA DAS EQUIPAS CONCORRENTES

5.5.1 - Desencadeamento dos serviços de emergência

- a)** À partida de cada Prova Especial (incluindo «Shakedown», se for o caso):
- Um ou vários veículos de intervenção médica; estes deverão, em cada posto, estar colocados na proximidade imediata do (ou dos) veículo (s) de intervenção técnica (desencarceramento, incêndio, etc.);
 - Uma ambulância equipada para a reanimação;
 - Eventualmente uma ambulância de evacuação;

Disposições particulares para o CMR:

As medidas acima mencionadas são obrigatórias.

- Um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes e com formação em extracção;
- um auxiliar médico ou mesmo dois, com formação em extracção;
- dois extintores de 4 kg com operador qualificado;
- equipamento adequado para comunicações com o COR do rali.

- médias écrits, parlés et télévisés,
- affichage,
- distribution de prospectus,
- passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture). La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.6 - Services médicaux

Des services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régies par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

5.5 - SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS

5.5.1 - Déploiement des services de secours

- a)** Au départ de chaque épreuve spéciale (y compris les «shakedown» le cas échéant):
- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale; ils devraient, pour chaque poste, être placés à proximité immédiate du (ou des) véhicule(s) d'intervention technique (désincarcération, incendie etc.),
 - une ambulance équipée pour la réanimation,
 - éventuellement une ambulance d'évacuation,

Dispositions particulières pour le WRC :

Les mesures susmentionnées sont obligatoires.

- un médecin compétent en réanimation, expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents et formé à l'extraction,
- un auxiliaire médical, voire deux, formé(s) à l'extraction,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Estes veículos devem estar estacionados após o ponto de partida, à vista e a uma distância máxima de 150 metros dele. O ponto de partida deverá ser alterado se necessário para permitir esta disposição.

b) Nos pontos intermédios do percurso (ver abaixo):

- um ou vários veículos de intervenção médica
- uma ambulância de evacuação;
- um médico competente em reanimação e com formação em extracção ou eventualmente um paramédico competente em reanimação e com formação em extracção;
- Equipamento adequado para comunicações com o COR do rali.

O número de pontos intermédios é determinado pela natureza, a extensão e as dificuldades da prova especial em causa. Estes são necessários em todos os casos em que a extensão da especial seja igual ou superior a 15 Km, a distância entre dois pontos médicos não deverá nunca ultrapassar este limite e devem estar sempre associados a um ponto rádio.

O número e a localização dos pontos intermédios deverão ser avaliados em função do tempo recomendado para chegar da partida de uma prova especial ao primeiro ponto, depois de um ponto ao seguinte e por fim do último ponto à chegada, o que não deverá demorar mais de 10 minutos para os veículos de intervenção utilizados para o rali.

Além disso, se a natureza do terreno, as condições climáticas ou se circunstâncias particulares o exigirem, esta distância poderá ser alterada sob proposta conjunta do Médico-Chefe e do Responsável pela Segurança (do Delegado Médico FIA e do Delegado de Segurança FIA, no caso de se tratar de um rali do Campeonato do Mundo da FIA), na ocasião da aprovação do plano de segurança.

Tanto para as partidas como para os pontos intermédios, os veículos de intervenção deverão ter acesso directo ao percurso da prova especial e devem ser colocados numa zona segura.

c) Nos pontos de stop de cada prova especial:

- dois (como mínimo) extintores de 4 kg com operador (es)

Disposições Particulares para o CMR):

Um veículo de combate a incêndios

L'emplacement de stationnement de ce(s) véhicule(s) devrait se situer après le point de départ, bien en vue et au maximum 150 mètres après ce dernier. Le point de départ lui-même devrait être modifié si nécessaire pour permettre cette disposition.

b) Aux points intermédiaires du parcours (voir ci-dessous)

- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale,
- une ambulance d'évacuation,
- un médecin compétent en réanimation et formé à l'extraction, ou éventuellement un auxiliaire médical compétent en réanimation et formé à l'extraction,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Le nombre des points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée. Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km, la distance entre deux points médicaux ne devrait jamais dépasser cette limite. Ils devraient toujours être associés à un point radio.

Le nombre et l'emplacement des points intermédiaires devraient être évalués en fonction du temps recommandé pour se rendre du départ de la spéciale jusqu'au premier point, puis d'un point au point suivant et enfin du dernier point à l'arrivée, ce qui ne devrait pas prendre plus de 10 minutes aux véhicules d'intervention utilisés pour le rallye.

Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance pourra être modifiée sur proposition conjointe du Médecin-Chef et du Responsable Sécurité (du Délégué Médical FIA et du Délégué à la Sécurité FIA dans le cas d'un rallye du Championnat du Monde de la FIA), lors de l'approbation du plan de sécurité.

Tant pour les départs que pour les points intermédiaires, les véhicules d'intervention devraient avoir un accès direct sur le parcours de l'épreuve spéciale et doivent être placés dans une zone sûre.

c) Aux points stop de chaque épreuve spéciale:

- deux (minimum) extincteurs de 4 kg avec opérateur(s).

Dispositions particulières pour le WRC:

Un véhicule de lutte anti-incendie devra se

deverá estar colocado no final de uma prova especial sempre que a distância desta última seja superior a 35 Km.

d) No parque de assistência (obrigatório para as competições do CMR) ou num local central situado a menos de 15 km por estrada das provas especiais em causa:

- um reboque;
- material de comunicação adequado para manter o contacto com o COR do Rali;
- uma unidade de cuidados/reanimação de acordo com o Artigo 5.3.5;
- uma ambulância de evacuação.

Qualquer prova especial de um rali não poderá começar ou ser retomada, em caso de interrupção, na ausência do dispositivo médico inicial. Deverão ser previstos meios de alternativa.

trouver à la fin de l'épreuve spéciale lorsque la distance de cette dernière est supérieure à 35 km.

d) Dans le parc d'assistance (obligatoire pour les compétitions du WRC) ou à un emplacement central situé à moins de 15 km par route des spéciales concernées:

- un véhicule de dépannage;
- du matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye;
- une unité de soins/réanimation conforme à l'Article 5.3.5;
- une ambulance d'évacuation.

Toute épreuve spéciale de rallye ne peut débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence du dispositif médical initial. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

5.5.2 - Desencadeamento dos serviços de socorro

5.5.2.1 - Todo o serviço de emergência que necessite do envio de um veículo médico é iniciado pelo Director de Prova em concertação com o Médico-Chefe e com informação ao Director da prova especial. Toda a evacuação terrestre ou aérea será feita pelos itinerários determinados antecipadamente, para os hospitais previstos. (5.2.2 e 5.5.3 a).

5.5.2.2 - Nos locais dos acidentes, a organização e a direcção de intervenção médica serão unicamente asseguradas pelo médico do veículo de intervenção em causa (eventualmente o paramédico qualificado no caso de um veículo de ponto intermédio). O pessoal médico deve estar familiarizado e ter formação sobre o uso apropriado do equipamento instalado a bordo do seu veículo de intervenção médica, bem como em extracção de feridos.

Disposições Particulares para o CMR:

As disposições acima mencionadas acerca do pessoal médico são obrigatórias.

5.5.3 - Evacuação

a) Deverá ser previsto um itinerário de evacuação para cada prova especial, o qual

5.5.2 - Déclenchement des secours

5.5.2.1 - Tout secours nécessitant le déplacement d'un véhicule médical est déclenché par le Directeur de Course en concertation avec le Médecin-Chef et avec information au Directeur de l'épreuve spéciale. Toute évacuation terrestre ou aérienne se fera par les itinéraires déterminés à l'avance vers les hôpitaux prévus (voir les Articles 5.2.2 et 5.5.3 a).

5.5.2.2 - Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin du véhicule d'intervention concerné (éventuellement l'auxiliaire médical qualifié dans le cas d'un véhicule de point intermédiaire). Le personnel médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de son véhicule d'intervention médicale et en outre formé à l'extraction des blessés.

Dispositions particulières pour le WRC :

Les dispositions susmentionnées concernant le personnel médical sont obligatoires.

5.5.3 - Evacuation

a) Un itinéraire d'évacuation devrait être prévu pour chaque épreuve spéciale et être clairement

deve estar claramente indicado no plano de segurança (por mapa ou diagrama).

- b)** Os serviços de urgência de todos os hospitais situados próximo do percurso devem encontrar-se em estado de alerta (ver Artigo 5.2).
- c)** Qualquer que seja o tipo de evacuação, terrestre ou aérea, todo o ferido cujo estado implique cuidados intensivos, deverá ser acompanhado até ao hospital por um médico competente em reanimação.
- d)** Se estiver prevista uma evacuação por helicóptero, deverão ser respeitados os seguintes parâmetros:
 - sempre que as condições climáticas impeçam a utilização de um helicóptero, sob a decisão conjunta do Director de Prova e do Responsável pela Segurança, uma prova especial poderá ser interrompida ou anulada, caso a duração do transporte em ambulância até ao hospital previsto, for superior ao tempo estimado conveniente após consulta do Médico-Chefe;
 - a presença de um helicóptero não impede a obrigação de prever uma evacuação terrestre, de um ferido que necessite de cuidados intensivos durante o transporte, com a presença de um médico competente em reanimação eventualmente assistido por um paramédico competente;
 - o tempo de evacuação por helicóptero ou por ambulância não deverá exceder aproximadamente 60 minutos.

Ver igualmente Artigo 5.3.7.

Disposições Particulares para o CMR:

As disposições acima mencionadas no Artigo 5.3.3 são obrigatórias.

5.5.4 - Vigilância e sinalização do percurso

5.5.4.1 - Balizagem das provas especiais

As estradas e caminhos de acesso às provas especiais devem ser fechados (as) 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

indiqué dans le plan de sécurité (par une carte ou un diagramme).

- b)** Les services d'urgence de tous les hôpitaux situés près du parcours devraient être en état d'alerte (voir l'Article 5.2).
- c)** Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs devrait être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin compétent en réanimation.
- d)** Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les paramètres suivants devraient être respectés:
 - lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, sur décision conjointe du Directeur de Course et du Responsable de la Sécurité, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le Médecin-Chef;
 - la mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin compétent en réanimation éventuellement assisté d'un paramédical compétent;
 - le délai d'évacuation par hélicoptère ou par ambulance ne devrait pas excéder environ 60 minutes.

Voir également l'Article 5.3.7.

Dispositions particulières pour le WRC :

Toutes les dispositions mentionnées dans l'Article 5.5.3 sont obligatoires.

5.5.4 - Surveillance de la route et signalisation

5.5.4.1 - Balisage des Epreuves Spéciales

Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela devrait s'effectuer de la manière suivante :

- a)** Bloquer les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, et les placer sous la surveillance d'un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service

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 competição e respectivos perigos.

Incumbirá às viaturas 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.

5.5.4.2 - 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 no percurso da prova especial.

5.5.4.3 - Se a utilização de bandeiras vermelhas se revelar necessária, será adoptado o seguinte procedimento:

- a)** Uma bandeira vermelha deverá estar disponível em cada um dos pontos rádio da prova especial (situados a intervalos de cerca de 5 km).
- b)** A bandeira vermelha será apresentada às equipas unicamente
- As bandeiras não poderão ser exibidas senão por um comissário de estrada com um colete facilmente identificável, como recomendado no Artigo 5.2.6 acima, no qual será inscrito o símbolo de ponto rádio. O momento exacto de exibição da bandeira será registado e notificado aos Comissários Desportivos pelo Director da Prova.
- c)** Aquando dos reconhecimentos, um painel com o símbolo especificado no Artigo 5.5.4.4, abaixo, deverá estar colocado no local de cada ponto rádio. Este painel poderá ser mais pequeno, mas deverá ser claramente visível para as equipas que efectuam os reconhecimentos de modo a que elas possam anotar a sua localização nas suas notas.
- d)** Logo que um condutor passe em frente a uma bandeira vermelha exibida, deverá

d'ordre public.

- b)** Bloquer les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.), par exemple au moyen d'une bande adhésive, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de la compétition et du danger d'entrer.

Il incombera aux voitures zéro de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et d'aviser immédiatement le PC du rallye (Direction de Course) de toute omission pour rectification avant le commencement de l'épreuve spéciale.

5.5.4.2 - Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de:

- faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs;
- avertir les équipages dans la mesure du possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

5.5.4.3 - Si l'utilisation des drapeaux rouges s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée:

- a)** Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
- b)** Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement
- Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6 ci-dessus et sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course.
- c)** Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié au point 5.5.4.4 ci-après devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.
- d)** Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement

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 pelos Comissários Desportivos.

- e) Nenhuma outra bandeira além da bandeira vermelha 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.

5.5.4.4 - 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 do desenrolar do rali.

5.5.4.4 - 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 do desenrolar do rali.

Cada ponto de rádio será identificado no caderno de itinerário e no percurso, por um painel de, pelo menos, 70 cm de diâmetro, contendo o sinal do ponto de rádio, que deverá ser um raio preto sobre fundo azul.

Numa prova especial, qualquer veículo médico estacionará num ponto rádio. Um painel suplementar (cruz verde ou vermelha, sobre fundo azul) deve estar nesse local, sob o painel do ponto rádio.

Deverão também existir painéis avisadores de 100 a 200 metros antes dos pontos de rádio SOS e médicos, com os mesmos desenhos conforme acima indicado, mas sobre um fundo amarelo.

5.5.4.5 - O acompanhamento dos veículos deve efectuar-se, ou a partir do COR do rali (Direcção da Prova), 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

ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

- e) Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.
- f) Différents systèmes de signalisation (par ex. feux clignotants) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement Particulier.

5.5.4.4 - Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye.

5.5.4.4 - Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye.

Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 70 cm de diamètre portant le symbole du point radio, un éclair noir sur fond bleu.

Dans une spéciale, tout véhicule médical stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (cruz verde ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio.

En outre, il devrait y avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio SOS et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.

5.5.4.5 - Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de

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 falta de um concorrente.

5.5.4.6 - No caso de incidentes que envolvam a segurança e o controlo dos espectadores, os comissários de estrada deverão colaborar com as autoridades, conforme previsto no plano de grande urgência, transmitindo ao COR do rali todo o incidente que aconteça e permitindo ao serviço de segurança utilizar os meios de comunicação disponíveis no posto.

5.5.5 - Sinais SOS/OK - Segurança dos concorrentes

a) Cada viatura concorrente deve transportar um triângulo vermelho reflector que, em caso de paragem da viatura durante uma prova especial, deverá ser colocado por um membro da equipa, num local visível, pelo menos 50 metros atrás da viatura, 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.

Este triângulo deverá ser colocado mesmo que a viatura esteja parada fora da estrada.

b) Os cadernos de itinerário (Road Books) deverão conter uma página indicando o procedimento a seguir em caso de acidente, onde deverão constar as instruções em caso de acidente que envolva um espectador.

c) O procedimento, recomendado, para a amostragem dos sinais «SOS» ou «OK» pelos concorrentes que tenham tido um acidente, está indicado nos regulamentos dos Campeonatos Regionais e do CMR da FIA.

d) Toda a equipa que abandone um rali deverá sinalizar o seu abandono aos Organizadores o mais rapidamente possível, excepto em caso de força maior. A qualquer equipa que não cumpra esta regra será aplicada uma sanção, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

5.6 - RELATÓRIOS SOBRE ACIDENTES

5.6.1 - Acidente envolvendo um espectador

Se um participante de um rali estiver implicado num acidente do qual resultem ferimentos num espectador,

l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye.

Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

5.5.4.6 - Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant au PC du rallye tout incident qui se produit et en permettant au service de sécurité d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

5.5.5 - Signes SOS / OK - Sécurité des concurrents

a) Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

Ce triangle doit être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

b) Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, qui devrait comprendre les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.

c) La procédure, recommandée, pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» par les concurrents ayant eu un accident est indiquée dans les règlements des Championnats Régionaux et du WRC de la FIA.

d) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux Organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

5.6 - RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.6.1 - Accident impliquant un membre du public

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du

o referido condutor deve assinalá-lo conforme especificado no caderno de itinerário (Road Book).

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

5.6.2 - Inquéritos em caso de Acidentes

Qualquer acidente que cause ferimentos graves ou mortais deve ser reportado à Autoridade Desportiva Nacional, a qual deve dar conhecimento à FIA.

public est blessé, le pilote concerné doit le signaler comme spécifié dans le Road Book.

Les lois du pays où se déroule la compétition doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

5.6.2 - Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence.

ARTIGO 6 - RALIS TODO-O-TERRENO INTERNACIONAIS E BAJAS

6.1 - GENERALIDADES

As recomendações que se seguem devem ser respeitadas, mas não têm necessariamente de constar no Regulamento Particular do rali.

É permitido ao organizador acrescentar elementos susceptíveis de melhorar a segurança do público e das equipas.

O controle do respeito destas recomendações estará sob a responsabilidade final do Diretor da Prova.

6.2 - PLANO DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

6.2.1 - Deverá ser estabelecido um plano de segurança com a descrição das actividades e dos meios a desencadear no que se refere a cada um dos seguintes domínios:

- a) Segurança do público
- b) Segurança das equipas concorrentes
- c) Segurança dos oficiais da competição
- d) Segurança da assistência

6.2.2 - O Plano de Segurança deverá incluir:

ARTICLE 6 - RALLYES TOUT-TERRAIN INTERNATIONAUX ET BAJAS

6.1 - GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le Règlement Particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

Le contrôle du respect de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

6.2 - PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES

6.2.1 - Un plan de sécurité devrait être établi contenant la description des activités et des moyens à déployer en ce qui concerne chacun des domaines suivants:

- a) Sécurité du public
- b) Sécurité des équipages concurrents
- c) Sécurité des officiels de la compétition
- d) Sécurité de l'assistance.

6.2.2 - Le plan de sécurité devrait comporter:

- a)** A localização do COR do Rali (direcção de prova).
- b)** O nome dos diferentes responsáveis:
- Director de Prova,
 - Director(es) de Prova Adjunto(s),
 - Médico Chefe,
 - Responsável da Segurança,
- c)** Os contactos dos diferentes serviços de segurança nas zonas onde cada Sector Selectivo decorrerá:
- Polícia
 - Hospitais
 - Serviço médico de urgência
 - Serviço de Reboque
 - Cruz Vermelha (ou equivalente)
- d)** O itinerário completo do rali com os sectores de ligação pormenorizados.
- e)** O plano de segurança de cada Sector Selectivo deverá indicar:

- O local exacto dos veículos de socorro num mapa detalhado
- Os itinerários de evacuação
- As zonas consideradas como abertas ao público pelos organizadores
- As medidas tomadas para a segurança das equipas
- As medidas tomadas para a segurança dos oficiais da competição
- O procedimento para o seguimento das viaturas concorrentes
- As medidas a tomar no caso de falta de uma equipa
- Os hospitais contactados e previstos para a recepção dos feridos

Os hospitais seleccionados deverão ser contactados por escrito, o mais tardar 15 dias antes do rali, a fim de lhes solicitar que os serviços de urgência estejam alerta.

6.2.3 - Plano de Urgência:

No caso de um acidente de grandes proporções ou repetitivo, que exceda as capacidades do serviço

- a)** Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la direction de course).
- b)** Les nom des responsables:
- Directeur de Course
 - Directeur(s) de Course adjoint(s)
 - Médecin-Chef
 - Responsable Sécurité
- c)** Les coordonnées des différents services de sécurité dans les zones dans lesquelles chaque Secteur Sélectif se déroulera:
- Gendarmerie
 - Hôpitaux
 - Service médical d'urgence
 - Service de dépannage
 - Croix Rouge (ou équivalent)
- d)** L'itinéraire complet du rallye avec les secteurs de liaison détaillés.
- e)** Le plan de sécurité de chaque Secteur Sélectif qui devrait préciser:

- L'emplacement exact des véhicules de secours sur une carte détaillée
- Les itinéraires d'évacuation
- Les zones considérées par les organisateurs comme étant ouvertes au public
- Les mesures prises pour la sécurité des équipages
- Les mesures prises pour la sécurité des officiels de la compétition
- La procédure pour le suivi des voitures des concurrents
- Les mesures à prendre au cas où un équipage manquerait
- Les hôpitaux contactés et prévus pour la réception des blessés

Les hôpitaux sélectionnés devraient être contactés par écrit, au plus tard 15 jours avant le rallye, pour leur demander que les services d'urgence soient en alerte.

6.2.3 - Plan d'urgence

Dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur

médico no local, deverá ter sido feito antecipadamente um contacto com o responsável pela execução do plano médico de intervenção de acordo com as normas legais do país em questão.

6.2.4 - Responsável pela Segurança:

Será designado um Responsável pela Segurança no regulamento do rali. Fará parte da comissão organizadora e participará na elaboração do plano de segurança.

Durante o rali, este deverá manter-se em contacto permanente com a Direcção da Prova, o Médico-Chefe e a partida de cada Sector Selectivo (por telefone ou por rádio).

Será responsável pela aplicação do plano de segurança.

6.2.5 - Os organizadores devem garantir que, no desempenho de suas funções, os oficiais não sejam obrigados a colocar-se em perigo. Os organizadores são responsáveis por garantir que os oficiais sejam suficientemente treinados nesse sentido

6.3 - DESCRIÇÃO DE ELEMENTOS QUE PODEM FAZER PARTE DOS SERVIÇOS MÉDICOS E DE SOCORRO

Os serviços médicos abaixo descritos aplicam-se a todos os ralis todo-o-terreno e bajas inscritos no Calendário Internacional da FIA. Estes devem ser concebidos respeitando as prescrições estipuladas no Artigo 5. Por outro lado, para cada país em questão, os serviços médicos devem respeitar as disposições legais em vigor.

Por ocasião de toda a prova internacional, a FIA tem a todo o momento a faculdade de proceder ao controlo da organização destes serviços.

De acordo com o Artigo 6.5.6 os ralis todo-o-terreno da Taça do Mundo da FIA são submetidos a controlo sob a forma abaixo descrita.

Um quadro recapitulativo da organização dos serviços médicos, disciplina por disciplina, pode ser consultado no final do presente Anexo H.

6.3.1 - Composição dos serviços médicos:

- um Médico-Chefe;
- **veículos de intervenção médica** (número a definir de acordo com o percurso e o número de helicópteros); no ponto médico, partida e

place, prise de contact préalable avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné.

6.2.4 - Responsable Sécurité

Un Responsable Sécurité sera désigné dans le règlement du rallye. Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.

Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la Direction de Course, le Médecin-Chef et le départ de chaque Secteur Sélectif (par téléphone ou par radio).

Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

6.2.5 - Les organisateurs devraient veiller à ce que, dans l'exercice de leur fonction, les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger. Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

6.3 - DESCRIPTION D'ÉLÉMENTS POUVANT FAIRE PARTIE DES SERVICES MÉDICAUX ET DE SECOURS

Les services médicaux décrits ci-dessous s'appliquent à tous les rallyes tout-terrain et bajas inscrits au Calendrier international de la FIA. Ils devraient être conçus dans le respect des prescriptions stipulées à l'Article 5. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur.

A l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Conformément à l'Article 6.5.6, les rallyes tout-terrain de la Coupe du Monde de la FIA sont soumis à contrôle sous la forme décrite.

Un tableau récapitulatif de l'organisation des services médicaux, discipline par discipline, est placé à la fin de la présente Annexe H.

6.3.1 - Composition des services médicaux:

- un Médecin-Chef;
- **des voitures d'intervention médicale** (nombre à définir selon le parcours et le nombre d'hélicoptères) au point médical, au départ et

pontos intermédios.

Estas viaturas de intervenção têm a missão, em caso de acidente, de transportar ao local um médico competente em reanimação e experiente no atendimento pré-hospitalar dos acidentados o mais rapidamente possível.

As viaturas médicas deverão:

- ser 4x4 e estarem adaptadas ao terreno;
- ter equipamento médico de acordo com o Suplemento 3 e estar equipadas para lidar com urgências neurológicas, respiratórias e cardio-vasculares;
- possuir no mínimo a mesma autonomia que a exigida aos concorrentes;
- possuir uma reserva de água suficiente;
- poder transportar um ferido em posição horizontal;
- estar equipadas com um Tripmaster e um GPS.

Poderão ser para uso médico específico ou para uso médico misto com material de extracção (ver Suplemento 7), de desencarceramento e/ou Anti-fogo (ver Suplemento 3). Caso o veículo de intervenção médica seja para uso específico, deverá ter a bordo:

- um extintor;
- material de desencarceramento ligeiro com capacidade para cortar os arcos de segurança.

Um arco de segurança é recomendado e o uso de capacete é igualmente aconselhado para todos os membros da equipa. A viatura deverá estar acima de tudo adaptada ao terreno.

Toda a viatura de intervenção médica deverá estar equipada com um sistema eficaz de transmissão emissor e receptor.

Cada viatura deverá possuir no mínimo:

- um sistema de seguimento por satélite;
- um Rádio VHF;
- um telefone satélite;
- um sistema de Alarme Veículo a Veículo, caso os veículos dos concorrentes estejam devidamente equipados.

A equipa deverá ser composta no mínimo por um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes, de um condutor e de um paramédico (o condutor poderá ser o médico ou o paramédico).

aux points intermédiaires;

Ces voitures d'intervention ont pour mission, en cas d'accident, d'amener sur place un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des patients accidentés et ce, dans les meilleurs délais.

Les voitures médicales devraient :

- être des 4x4 et être adaptées au terrain;
- être conformes en ce qui concerne le matériel médical au Supplément 3 et être équipées pour parer aux urgences neurologiques, respiratoires et cardio-vasculaires;
- posséder au minimum la même autonomie que celle demandée aux concurrents;
- posséder une réserve d'eau suffisante;
- pouvoir transporter un blessé en position allongée;
- être équipées d'un tripmaster et d'un GPS.

Elles peuvent être à usage médical spécifique ou à usage médical mixte avec matériel d'extraction (voir Supplément 7), de désincarcération et/ou antifeu (voir Supplément 3). Si la voiture d'intervention médicale est à usage spécifique, elle devrait avoir à son bord :

- un extincteur;
- un matériel de désincarcération léger pouvant sectionner les arceaux de sécurité.

Un arceau de sécurité est recommandé et le port du casque est également conseillé pour tous les membres de l'équipage. La voiture devrait être avant tout adaptée au terrain.

Toute voiture d'intervention médicale devrait être équipée d'un système efficace de transmission émetteur et récepteur.

Chaque voiture devrait posséder au minimum:

- 1 système de suivi par satellite;
- 1 radio VHF;
- 1 téléphone satellite;
- un système d'Alarme Véhicule à Véhicule si les véhicules concurrents en sont équipés.

L'équipe devrait se composer au minimum d'un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents, d'un conducteur et d'un paramédical (le conducteur peut être le médecin ou le paramédical).

- **uma unidade de reanimação no Bivouac:** necessária em todos os casos, deverá estar equipada de acordo com o ponto 2.B do Suplemento 4, e apta a receber quer feridos para cuidados ligeiros, quer os que precisem de cuidados intensivos;
- sob a forma de unidade móvel (ambulância equipada para este efeito);
- sob a forma de módulo desmontável para o Bivouac de cada etapa.

Um médico competente em reanimação e experiente em tratamento pré-hospitalar de vítimas de trauma estará presente em cada unidade. Para o Bivouac são igualmente necessários: um cirurgião, um radiologista e 2 (dois) paramédicos.

Para além do material indicado e se estiver implantada num país desértico e longe de um hospital, deverá igualmente possuir um equipamento de radiologia e de ecografia.

O Organizador deverá providenciar «colchões-concha» (colchões de depressão para a imobilização dos feridos) em número suficiente para facilitar os transportes e as evacuações médicas.

- **um ou mais helicópteros medicalizados de emergência.** Estes devem estar de acordo com as normas exigidas pela autoridade aeronáutica do país em questão e devem estar munidos de uma maca acessível e devidamente fixada ao solo e de uma prancha de imobilização da coluna vertebral. São susceptíveis de intervir no local ao mesmo nível que uma viatura de intervenção médica. A natureza e a composição do seu equipamento estão descritas no Suplemento 5. Para qualquer intervenção será necessária a presença de um médico competente em reanimação e de um paramédico competente.
- **um helicóptero ou avião medicalizado de transporte;** equipado para transportar um ou mais feridos por longas distâncias sob cuidados intensivos; deve estar em conformidade com as normas exigidas pela autoridade aeronáutica do país em questão. A natureza e a composição do seu equipamento estão descritas no Suplemento 5. Para qualquer intervenção será necessária a presença de um médico competente em reanimação com

- **une unité de réanimation au bivouac:** nécessaire dans tous les cas, qui devrait être équipée comme indiqué au point 2.B du Supplément 4 et capable de recevoir à la fois des blessés pour soins mineurs et ceux qui relèveraient de soins intensifs;
- sous forme d'unité mobile (ambulance équipée à cet effet);
- sous forme de module démontable pour le bivouac de chaque étape.

Un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des patients accidentés devrait être affecté à chaque unité. Pour le bivouac sont également nécessaires: un chirurgien, un radiologue et 2 paramédicaux.

Outre le matériel indiqué, le bivouac devrait également posséder, lorsqu'il est implanté en pays désertique et loin d'un hôpital, un équipement de radiographie et d'échographie.

L'organisateur devrait prévoir des «matelas coquille» (matelas à dépression pour l'immobilisation des blessés) en nombre suffisant pour faciliter les transferts et les évacuations sanitaires.

- **un ou des hélicoptères medicalisés de secours.** Ils doivent être conformes aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné et devraient être munis d'un brancard accessible correctement fixé au sol, et d'une planche d'immobilisation du rachis. Ils sont susceptibles d'intervenir sur place au même titre qu'une voiture d'intervention médicale. La nature et la composition de leur équipement sont décrites dans le Supplément 5. Pour toute intervention, la présence d'un médecin compétent en réanimation et d'un paramédical compétent serait nécessaire.
- **un hélicoptère ou avion medicalisé de transport;** équipé pour transporter un ou plusieurs blessés sur de longues distances sous soins intensifs; il doit être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné. La nature et la composition de son équipement sont décrites dans le Supplément 5. Pour toute intervention, la présence d'un médecin compétent en réanimation expérimenté dans le transport des patients dans un état critique et d'un paramédical compétent serait nécessaire.

experiência no transporte de pacientes em estado crítico e de um paramédico competente.

6.3.2 - Meios de comunicação:

O Médico-Chefe deverá poder comunicar com todos os membros da sua equipa de socorro, seja por intermédio da rede geral, seja através de uma rede própria.

6.3.3 - Identificação do pessoal médico:

É recomendado o uso de vestuário de preferência anti-fogo, com a menção «DOCTOR», nas costas e no peito.

6.4 - SEGURANÇA DO PÚBLICO

6.4.1 - Segurança externa:

Por segurança externa, entende-se a segurança das pessoas e de bens exteriores à Prova.

A segurança externa é baseada na prevenção e aplica-se nos seguintes domínios:

- a escolha do percurso que evitará na medida do possível a travessia de zonas habitadas,
- providenciar forças de polícia dos países atravessados,
- informação local através da imprensa, rádio e televisão,
- providenciar uma equipa de abertura, diferente da estabelecida no caderno de itinerário, cuja função será controlar este último.

6.4.2 - Os serviços médicos para o público:

São necessários quando se trate de recintos fechados, geridos pelo organizador. Mesmo se o serviço médico destinado ao público for da responsabilidade de uma organização diferente, o médico responsável deverá estabelecer e manter uma boa relação profissional com o Médico Chefe.

6.4.3 - Educação:

Os organizadores deverão providenciar para que o público seja informado da natureza do rali e advertidos da sua passagem através dos media ou outro meio apropriado de informação.

6.5 - SEGURANÇA DAS EQUIPAS CONCORRENTES

6.5.1 - Vigilância

- Os organizadores deverão impor aos concorrentes um equipamento de segurança / localização

6.3.2 - Moyens de communication:

Le Médecin-Chef devrait pouvoir communiquer avec tous les membres de son équipe de secours, soit par l'intermédiaire du réseau général, soit par un réseau propre.

6.3.3 - Les combinaisons médicales :

Sont recommandées, doivent de préférence être ignifugées, porter la mention «DOCTOR» dans le dos et sur la poitrine.

6.4 - SECURITE DU PUBLIC

6.4.1 - Sécurité extérieure:

Par sécurité extérieure, il est entendu la sécurité des personnes et des biens extérieurs à l'Epreuve.

La sécurité extérieure est fondée sur la prévention ; elle s'applique dans les domaines suivants :

- le choix du parcours qui évitera la traversée de zones habitées dans la mesure du possible,
- la mise en place des forces de police des pays traversés,
- l'information locale par voie de presse, radio et télévision,
- la mise en place d'une équipe d'ouverture, différente de celle établissant le Road Book dont le rôle est de contrôler ce dernier.

6.4.2 - Les services médicaux pour le public:

Ils sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régies par l'organisateur. Même si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, le médecin responsable de ce service devrait établir et maintenir de bonnes relations de travail avec le Médecin-Chef.

6.4.3 - Education:

Les organisateurs devraient faire en sorte que le public soit informé de la nature du rallye et averti de son passage via les médias ou tout moyen d'information approprié.

6.5 - SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS

6.5.1 - Surveillance

- Les organisateurs devraient imposer aux concurrents un équipement de sécurité-recherche

composto de um sistema de seguimento via satélite, de um «Sistema de Alarme Veículo a Veículo», e / ou de todo outro meio apropriado.

- O COR deverá estar alerta até que hajam veículos no decorrer de uma prova especial e / ou sector de ligação.
- Um rádio VHF em cada veículo médico, organização e imprensa, é fortemente recomendado para aumentar a segurança.
- O sistema de seguimento satélite (ou similar) está fortemente recomendado para todos os veículos da organização que utilizem o percurso (médicos, Controlo de Passagem, carros-vassoura, etc.) bem como para todos os helicópteros.

6.5.2 - Posicionamento dos veículos de Controlo de Passagem

Os Controlos de Passagem, cuja principal função é assegurar o respeito do itinerário oficial, contribuem fortemente para a segurança, apesar de não terem qualquer propósito médico: encontrando-se em postos fixos, permitem localizar a posição dos concorrentes e podem dar o alerta em caso de qualquer problema. O seu número é determinado pela extensão do Sector Selectivo.

6.5.3 - Pack Segurança / Equipamento de seguimento para os concorrentes

É recomendado que as equipas transportem nos seus veículos o seguinte material:

- corta-cintos - 1 acessível para cada membro da equipa, enquanto sentados nos seus lugares.
- 1 (uma) buzina muito potente, em perfeito estado de funcionamento para toda a duração da competição
- 1 (uma) reserva de 1,5 litros no mínimo com pipeta por membro de equipa

Para as zonas desérticas:

- 1 (uma) reserva de 5 litros de água por pessoa, assim como 1 (uma) reserva de 1,5 litros com pipeta (por membro de equipa)
- 1 (um) cobertor de sobrevivência (Metalina) para cada membro da equipa
- 1 (um) isqueiro
- 1 (uma) lanterna
- 1 (uma) luz de bolso

composé d'un système de suivi satellite, d'un «Système Alarme Véhicule à Véhicule», et/ ou de tout autre moyen approprié.

- Le PC Course doit rester en alerte tant qu'il y a un véhicule roulant sur le secteur sélectif et/ou le secteur de liaison.
- Une radio VHF dans chaque véhicule médical, organisation, presse est fortement conseillée pour augmenter la sécurité.
- Le système de suivi satellite est fortement recommandé dans tous les véhicules d'organisation empruntant le parcours (médicaux, Contrôle de Passage, balais, etc.) ainsi que dans tous les hélicoptères.

6.5.2 - Positionnement des voitures de Contrôles de Passage

Les Contrôles de Passage, dont la fonction première est de veiller au respect de l'itinéraire officiel, sont également des véhicules qui, sans servir au médical, contribuent très fortement à la sécurité : étant en poste fixe, ils permettent de localiser la position des concurrents et peuvent donner l'alerte en cas de problème. Leur nombre est déterminé par la longueur du Secteur Sélectif.

6.5.3 - Pack Sécurité / Equipement de survie pour les concurrents

Il est recommandé que les équipages transportent dans leur voiture, le matériel suivant :

- coupe-sangles: 1 accessible pour chaque membre d'équipage lorsqu'il est attaché à son siège
- 1 avertisseur sonore très puissant, en parfait état de fonctionnement pour toute la durée de la compétition
- 1 réserve d'1,5 litre minimum avec pipette par membre d'équipage.

Pour les zones désertiques:

- 1 réserve de 5 litres d'eau par personne ainsi qu'une réserve d'1,5 litre avec pipette (par membre d'équipage)
- 1 couverture de survie (Métaline) par membre d'équipage
- 1 briquet
- 1 torche à éclats
- 1 lampe de poche

- 3 dispositivos vermelhos portáteis, tipo fumígeno
- 1 (uma) bússola
- 1 (um) espelho de emergência
- corta-cintos: 1 (um) acessível para cada membro da equipa, quando sentados nos seus lugares
- 1 (uma) buzina muito potente, em perfeito estado de funcionamento durante toda a competição

6.5.4 - Sinais SOS/OK

- a)** Para este tipo de competição, é particularmente essencial que uma equipa testemunha de um acidente pare, a fim de prestar auxílio da maneira mais apropriada, até à chegada do socorro.
- b)** Cada viatura concorrente deve transportar um triângulo vermelho reflector que, em caso de paragem da viatura durante uma prova especial, deverá ser colocado por um membro da equipa, num local visível, pelo menos 50 metros atrás da viatura, de forma a advertir os condutores que o seguem.

c) O Caderno de Itinerário (Road Book) deverá conter uma página que indique o procedimento a seguir em caso de acidente, incluindo as instruções em caso de acidente que envolva um membro do público.

d) O Caderno de Itinerário (Road Book) deve conter igualmente na contracapa, em formato A4 (dobrado), um sinal «SOS» vermelho e, do outro lado, um sinal «OK» verde.

O procedimento para a exibição dos sinais «SOS» ou «OK» é o seguinte:

- Se for necessária intervenção médica urgente, o sinal «SOS» vermelho deve se possível ser imediatamente exibido às viaturas seguintes e a qualquer helicóptero que tente intervir.
- Se não for 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.
- Se a equipa abandonar o veículo, o sinal «OK» deve ser colocado de modo a estar visível pelos outros concorrentes.
- Qualquer equipa a quem for mostrado o sinal

- 3 feux rouges à main, type fumigène
- 1 boussole
- 1 miroir de détresse
- coupe-sangles: 1 accessible pour chaque membre d'équipage lorsqu'il est attaché à son siège
- 1 avertisseur sonore très puissant, en parfait état de fonctionnement pour toute la durée de la compétition.

6.5.4 - Signes SOS / OK

- a)** Pour ce type de compétition, il est particulièrement essentiel qu'un équipage témoin d'un accident s'arrête afin de prêter assistance de la manière la plus appropriée en attendant l'arrivée des secours.
- b)** Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une compétition spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants

c) Le Road Book devrait contenir une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, y compris les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.

d) Le Road Book devrait contenir également, au dos de la couverture au format A4 (plié), un signe «SOS» rouge et, de l'autre côté, un signe «OK» vert.

La procédure pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» est la suivante:

- Si des soins médicaux urgents sont nécessaires, le signe «SOS» rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Si une intervention médicale n'est pas nécessaire, le signe «OK» devrait être clairement montré par un membre de l'équipage aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Si l'équipage quitte le véhicule, le signe «OK» devrait être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.
- Tout équipage à qui le signe «SOS» rouge est

«SOS» vermelho ou que veja uma viatura que tenha sofrido um acidente grave e cujos membros da equipa se encontrem no interior da viatura, mas que não mostrem o sinal vermelho «SOS», deverá imediatamente, e sem excepção, parar para prestar assistência e pôr em prática os procedimentos em caso de acidente, indicados no caderno de itinerário e / ou Regulamento Suplementar.

- e) Qualquer equipa que abandone um rali, deverá assinalar o seu abandono aos organizadores o mais cedo possível.
- f) Qualquer equipa com capacidade para respeitar estas recomendações, mas que não o faça, poderá ser indicada aos Comissários Desportivos, que poderão impor-lhe penalidades em conformidade com as disposições do Código Desportivo Internacional.

6.5.5 - Segurança Interior (Plano de Socorro)

A segurança interna, a partir daqui designada por plano de socorro, diz respeito aos concorrentes e ao pessoal da organização da competição.

Este plano de socorro deverá ser considerado como o mínimo a pôr em prática na partida do rali. Durante o desenrolar da competição, muitos imprevistos poderão surgir devido à dificuldade do terreno: helicóptero avariado, viaturas médicas fora de serviço, etc. Compete ao organizador reagrupar os seus meios de emergência de forma a garantir a sua eficiência.

As características de cada rali todo-o-terreno são muito diferentes: regiões inabitadas, desérticas ou populadas, onde existam ou não meios médicos (hospitais, etc.), extensão diferente dos Sectores Selectivos, diferença das médias horárias previstas, número de concorrentes admitidos à partida, tempo estimado de condução nocturna.

6.5.6 - Cobertura Médica

Para determinar um plano de socorro mínimo standard, os meios a colocar à disposição são avaliados em função dos seguintes critérios:

- a velocidade média dos concorrentes num Sector Selectivo;
- o tempo de rodagem de um Sector Selectivo é estimado com base no último concorrente que parte;

montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident important et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur de la voiture mais ne montrent pas le signe rouge «SOS», devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance et mettre en œuvre les procédures en cas d'accident indiquées dans le road book et/ou le Règlement Supplémentaire.

- e) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux organisateurs au plus tôt.
- e) Tout équipage capable de respecter ces recommandations mais ne le faisant pas pourra être signalé aux Commissaires Sportifs qui pourront imposer des pénalités conformément aux dispositions du Code Sportif International.

6.5.5 - Sécurité intérieure (Plan de Secours)

La sécurité intérieure, ci-après désignée plan de secours, concerne les concurrents et le personnel de l'organisation de la compétition.

Ce plan de secours devrait être considéré comme le minimum à mettre en place au départ du rallye. Pendant le déroulement de la compétition, beaucoup d'imprévus peuvent survenir à cause de la difficulté du terrain: hélicoptère en panne, voitures médicales hors service, etc. Il appartiendra à l'organisateur de regrouper ses moyens de secours de façon à les garder efficaces.

Les spécificités de chaque rallye tout-terrain sont très différentes: régions inhabitées, désertiques ou peuplées, possédant ou non des moyens médicaux (hôpitaux, etc.), longueur différente des Secteurs Sélectifs, différence de moyennes horaires prévues, nombre de concurrents au départ, temps estimé de roulage de nuit.

6.5.6 - Couverture médicale

Pour déterminer un plan de secours minimum standard, les moyens à mettre en place sont évalués en fonction des critères suivants:

- la vitesse moyenne des concurrents dans un Secteur Sélectif;
- le temps de roulage d'un Secteur Sélectif est estimé sur la base du dernier concurrent parti;

- o eventual tempo de rodagem nocturna num Sector Selectivo é estimado a partir do ponto em que o último concorrente se encontra à hora do pôr-do-sol até à chegada do Sector Selectivo, calculado com base numa velocidade média reduzida e apropriada;
- não podendo os helicópteros medicalizados voar senão de dia, unicamente os veículos de intervenção médica podem assegurar a vigilância nocturna do percurso.
- a distribuição dos veículos de intervenção médica pelo Sector Selectivo deverá ser baseada numa distância teórica de 80 Km entre cada viatura, de maneira a cobrir eficazmente a Etapa;
- essa distância de 80 Km poderá ser aumentada para 100 Km sempre que estiver presente, no mínimo, um segundo helicóptero medicalizado;
- um helicóptero medicalizado pode substituir um ou mesmo dois veículos médicos (segundo a distância da etapa a percorrer);
- o número total de veículos de intervenção médica e / ou de helicópteros medicalizados de socorro ou de transporte necessários num rali é estimado tendo em conta o Sector Selectivo mais extenso da competição

Disposições particulares para a Taça do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno da FIA:

No caso de não haver inspeção médica, os observadores nomeados pela FIA estarão habilitados a verificar a aplicação das presentes disposições (ver também Suplementos 3, 4 e 5) e a obter a confirmação escrita pelo Médico-Chefe da competição.

6.5.7 - Posicionamento recomendado dos veículos de intervenção médica

Caso 1:

Num Sector Selectivo em que menos de 200 km sejam percorridos de noite pelos últimos concorrentes (200 km x 50 km/h = 4 horas de condução nocturna):

Se um único helicóptero medicalizado (exemplo 1):

- uma viatura de intervenção médica na partida do Sector Selectivo.
- uma viatura de intervenção médica todos os 80 km do Sector Selectivo.

- le temps de roulage éventuel de nuit sur un Secteur Sélectif estimé à partir du point où le dernier concurrent se trouverait à l'heure du coucher du soleil et jusqu'à l'arrivée du Secteur Sélectif, calculé sur la base d'une vitesse moyenne réduite de manière appropriée;
- les hélicoptères médicalisés ne pouvant voler que de jour, seules les voitures d'intervention médicale peuvent assurer la surveillance de nuit sur la piste;
- la mise en place des voitures d'intervention médicale sur l'ensemble du Secteur Sélectif devrait être fondée sur un écart théorique de 80 km entre chaque voiture, de façon à couvrir efficacement l'Étape;
- cet écart de 80 km peut être augmenté à 100 km à partir du moment où un deuxième hélicoptère médicalisé est présent, au minimum;
- un hélicoptère médicalisé peut remplacer une, voire deux voitures médicales (selon la distance d'Étape à parcourir);
- le nombre total de voitures d'intervention médicale et/ ou hélicoptères médicalisés de secours ou de transport nécessaires sur le rallye est estimé en tenant compte du plus long Secteur Sélectif de la compétition.

Dispositions particulières pour la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA :

À défaut d'inspection médicale, les observateurs désignés par la FIA seront habilités à vérifier l'application des présentes dispositions (voir aussi Suppléments 3, 4 et 5), et à en obtenir la confirmation écrite par le Médecin-Chef de la compétition.

6.5.7 - Positionnement recommandé des voitures d'intervention médicale

CAS 1:

Sur un Secteur Sélectif dont moins de 200 km seront couverts de nuit par les derniers concurrents (200 km x 50 km/h = soit 4 heures de roulage de nuit):

Si un seul hélicoptère médical (exemplo 1):

- 1 voiture d'intervention médicale au départ du Secteur Sélectif.
- 1 voiture d'intervention médicale tous les 80 km du Secteur Sélectif.

- uma viatura de intervenção médica à chegada do Sector Selectivo, salvo em casos em que a chegada do Sector Selectivo corresponda ao Bivouac (assistência médica assegurada pelo Posto Médico do Bivouac).

Se vários helicópteros medicalizados (exemplo 2):

- 1 helicóptero medicalizado de emergência.
- 1 helicóptero medicalizado de transporte à partida do Sector Selectivo.
- uma viatura de intervenção médica em todos os 100 Km do Sector Selectivo.
- uma viatura de intervenção médica ou um helicóptero medicalizado de transporte (que poderá ser usado pela organização, pela direcção de prova, media ou outros) à chegada do Sector Selectivo, salvo em casos em que a chegada do Sector Selectivo corresponda ao Bivouac.
- 1 Posto Médico no Bivouac.

Caso 2:

Num Sector Selectivo em que mais de 200 km sejam percorridos de noite pelos últimos concorrentes:

Qualquer que seja o número de helicópteros (exemplo 3):

- um helicóptero medicalizado de socorro.
- uma viatura de intervenção médica ou 1 (Um) helicóptero medicalizado de transporte à partida do Sector Selectivo.
- uma viatura de intervenção médica todos os 80 Km do Sector Selectivo.
- uma viatura de intervenção médica ou 1 (Um) helicóptero medicalizado de transporte à chegada do Sector Selectivo, salvo nos casos em que à chegada do Sector Selectivo corresponda ao Bivouac.
- 1 Posto Médico no Bivouac.

6.5.8 - 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 da sua viatura

- 1 voiture d'intervention médicale à l'arrivée du Secteur Sélectif, sauf dans le cas où l'arrivée du Secteur Sélectif correspond au bivouac (= assistance médicale assurée par le Poste Médical du bivouac).

Si plusieurs hélicoptères (exemple 2) :

- 1 hélicoptère médicalisé de secours
- 1 hélicoptère médicalisé de transport au départ du Secteur Sélectif.
- 1 voiture d'intervention médicale tous les 100 km du Secteur Sélectif.
- 1 voiture d'intervention médicale ou 1 hélicoptère médicalisé de transport (qui pourra servir à l'organisateur, à la direction de course, aux médias ou autres) à l'arrivée du Secteur Sélectif, sauf dans le cas où l'arrivée du Secteur Sélectif correspond au bivouac.
- 1 Poste Médical de bivouac.

CAS 2:

Sur un Secteur Sélectif dont plus de 200 km seront couverts de nuit par les derniers concurrents :

Quel que soit le nombre d'hélicoptères (exemple 3) :

- 1 hélicoptère médicalisé de secours.
- 1 voiture d'intervention médicale ou 1 hélicoptère médicalisé de transport au départ du Secteur Sélectif.
- 1 voiture d'intervention médicale tous les 80 km du Secteur Sélectif.
- 1 voiture d'intervention médicale ou 1 hélicoptère médicalisé de transport à l'arrivée du Secteur Sélectif, sauf dans le cas où l'arrivée du Secteur Sélectif correspond au bivouac.
- 1 poste médical de bivouac.

6.5.8 - Organisation des interventions médicales:

Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin désigné à ce titre par l'organisateur. Le personnel médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de sa voiture d'intervention médicale.

de intervenção médica.

6.5.9 - Recomendações para o desencadeamento das operações de socorro:

Mais frequentemente instalado no helicóptero médico, o Médico-Chefe recebe as informações transmitidas, ou pelas equipas de vigilância ou por uma viatura 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 de Prova.

O Médico-Chefe deverá igualmente organizar o transporte para o hospital local previsto, para cada etapa ou para o Bivouac medicalizado. Este também organiza os transportes secundários para o país de origem do ferido.

6.5.9 - Recommandations pour le déclenchement des secours :

Le plus souvent installé dans l'hélicoptère médicalisé, le Médecin- Chef reçoit les informations transmises soit par les équipes de surveillance soit par une voiture d'intervention médicale, et prend les décisions qui s'imposent.

Des moyens de liaison suffisamment performants doivent être prévus entre les différents éléments du service médical, le Médecin- Chef et la Direction de Course.

Le Médecin-Chef devra également organiser le transport vers l'hôpital local prévu, et ce pour chaque étape ou vers le bivouac médicalisé. Il organise également les transports secondaires vers le pays d'origine du blessé.

ARTIGO 7 - CORRIDAS DE MONTANHA

7.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL

A organização dos serviços de segurança deverá ser em geral similar à recomendada no Artigo 2 na medida em que esta for apropriada para a montanha. O percurso e a organização devem ser aprovados pela ADN.

O chefe de segurança e / ou o Director de Prova deverá efectuar a inspecção da competição e certificar-se da sua conformidade com o plano de segurança antes da passagem do primeiro concorrente.

7.2 - VIGILÂNCIA DA ESTRADA

7.2.1 - Postos dos comissários:

Para cada posto, deverão ser respeitadas as seguintes condições:

- contacto visual com o posto anterior e o seguinte;
- ligação rádio ou telefónica permanente com a direcção de prova.

7.2.2 - Deveres:

Os deveres e as intervenções dos comissários

ARTICLE 7 - COURSES DE COTE

7.1 - ORGANISATION GÉNÉRALE

L'organisation des services de secours devrait être semblable en général à celle recommandée à l'Article 2 dans la mesure où elle est appropriée aux courses de côte. Le parcours et l'organisation doivent être approuvés par l'ASN.

Le chef de sécurité et/ou le Directeur de Course devrait effectuer l'inspection de la compétition et certifier sa conformité au plan de sécurité avant le passage du premier concurrent.

7.2 - SURVEILLANCE DE LA ROUTE

7.2.1 - Postes des commissaires:

Pour chaque poste, les conditions suivantes devraient être respectées:

- contact visuel avec le poste qui précède et celui qui suit;
- liaison radio ou téléphone continue avec la direction de course.

7.2.2 - Devoirs:

Les devoirs et les interventions des commissaires

são, em geral, similares às explicadas no Artigo 2.3.5, tendo em conta que são apropriadas para as corridas de montanha.

7.2.3 - Equipamento:

- as bandeiras de sinalização descritas no Artigo 2.5.3;
- de um recipiente de 15 litros cheio de carbonato de cálcio ou de qualquer outro produto destinado à absorção de óleo;
- de uma ou duas vassouras muito duras e uma pá;
- dois extintores portáteis de 6 Kg de conteúdo, que utilizem um produto extintor aprovado pela ADN;
- ferramentas que permitam virar uma viatura capotada
- uma cobertura ignífuga para extinguir um incêndio;
- luvas ignífugas;
- os Comissários deverão estar equipados para cortar os cintos, as redes de segurança, etc.
- um conjunto de bandeiras de sinalização incluindo:
 - 2 Amarelas;
 - 1 Amarela com riscas vermelhas;
 - 1 Azul;
 - 1 Branca;
 - 1 Verde
 - 1 Vermelha (nos postos designados).

7.2.4 - Sinalização:

As bandeiras e / ou sinais luminosos deverão ser utilizados de acordo com o descrito no Artigo 2.5.5, sob reserva das seguintes condições:

Bandeira amarela: é sinal de perigo e deve ser apresentada aos condutores de duas maneiras, com significados diferentes:

- Uma única bandeira agitada: Reduza a velocidade e esteja apto a mudar de direcção. Há um perigo no bordo ou em parte da pista.
- Duas bandeiras agitadas: reduza a velocidade e esteja apto a mudar de direcção ou a parar. Um perigo obstrui totalmente ou parcialmente a pista.

Normalmente, as bandeiras amarelas devem apenas ser mostradas no posto de comissários que se encontre imediatamente antes do incidente.

Todavia, em certos casos, o Director de Prova

sont, de façon générale, semblables à ceux expliqués à l'Article 2.3.5 dans la mesure où ils sont appropriés aux courses de côte.

7.2.3 - Équipement:

- des drapeaux de signalisation décrits à l'Article 2.5.3;
- d'un récipient de 15 litres rempli de carbonate de calcium ou de tout autre produit destiné à absorber l'huile;
- d'un ou deux balais très durs et une pelle;
- de deux extincteurs portatifs de 6 kg de contenance, utilisant un produit extincteur approuvé par l'ASN;
- des outils pour redresser une voiture renversée;
- d'une couverture ignifugée pour étouffer un incendie;
- de gants ignifugés;
- les commissaires devraient être équipés pour couper les harnais, les filets de sécurité, etc.
- un ensemble de drapeaux de signalisation comprenant:
 - 2 Jaunes
 - 1 Jaune à bandes rouges
 - 1 Bleu
 - 1 Blanc
 - 1 Vert
 - 1 Rouge (aux postes désignés).

7.2.4 - Signalisation :

Des drapeaux et/ou des signaux lumineux devraient être utilisés comme décrit à l'Article 2.5.5, sous réserve des précisions suivantes.

Drapeau jaune: c'est un signal de danger et il devrait être présenté aux pilotes de deux façons avec les significations suivantes :

- Un seul drapeau agité: Réduisez votre vitesse et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.
- Deux drapeaux agités: Réduisez votre vitesse et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.

Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.

Toutefois, dans certains cas, le Directeur de

pode dar ordem que estas sejam apresentadas em mais que um posto de comissários que antecedam o incidente.

Bandeira vermelha: apresentada unicamente com instrução do Director de Prova - parar os treinos ou a corrida. Os condutores devem parar onde se encontrem e aguardar as instruções dos comissários. É recomendado que o briefing dos condutores (ou as notas) inclua a sinalização que será utilizada.

7.3 - SERVIÇOS MÉDICOS

7.3.1 - Conceção Geral

Os serviços médicos abaixo descritos deverão ser aplicados a todas as corridas de montanha inscritas no Calendário Internacional da FIA. Estes Serviços devem ser concebidos respeitando as prescrições estipuladas no Artigo 2.8. Por outro lado, para cada país em questão, deverão ainda respeitar as disposições legais em vigor.

Por ocasião de toda a competição internacional, a FIA tem a faculdade a todo o momento de proceder ao controlo da organização dos serviços médicos.

Um quadro recapitulativo da organização destes serviços, disciplina por disciplina, está disponível no final do presente Anexo H.

7.3.2 - Composição dos Serviços Médicos:

- Um Médico-Chefe

- Médicos ou paramédicos «a pé»:

- segundo apreciação dos Médico-Chefe;

- Viaturas de Intervenção Médica:

- pelo menos uma que tenha a bordo um médico competente em reanimação e experiência no tratamento pré-hospitalar de vítimas de acidentes.

Disposições particulares para os Campeonatos da FIA (recomendadas nos outros casos):

O seu equipamento deverá estar de acordo com o Suplemento 3 (ponto 4).

Para todas as competições, o número de veículos deverá ser de 2 (dois) para os percursos com uma extensão máxima de 10 km; deverá ser previsto um veículo suplementar por sector de 5 km para além desta distância.

- equipas de Extracção:

- pelo menos uma (ver Suplemento 7);

Course peut ordonner qu'ils soient présentés à plus d'un poste de commissaires en amont d'un incident.

Drapeau rouge: présenté uniquement sur instruction du Directeur de Course - arrêter les essais ou la course. Les pilotes doivent s'arrêter où ils se trouvent et attendre les instructions des commissaires.

Il est recommandé que le briefing des pilotes (ou les notes) inclue la signalisation qui sera utilisée.

7.3 - SERVICES MÉDICAUX

7.3.1 - Conception générale

Les services médicaux décrits ci-dessous devraient s'appliquer à toutes les courses de côte inscrites au Calendrier international de la FIA. Ils doivent être conçus dans le respect des prescriptions stipulées à l'Article 2.8. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur.

A l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Un tableau récapitulatif de l'organisation des services médicaux, discipline par discipline, est placé à la fin de la présente Annexe H.

7.3.2 - Composition des services médicaux:

- un Médecin-Chef

- des médecins ou paramédicaux «à pied»:

- à l'appréciation du Médecin-Chef.

- des voitures d'intervention médicale :

- au moins une avec, à son bord, un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents.

Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA (recommandées dans les autres cas):

Leur équipement devrait être conforme au Supplément 3 (point 4).

Pour toutes les compétitions, le nombre de véhicules devrait être de 2 pour les parcours d'une longueur maximale de 10 km; un véhicule supplémentaire devrait être prévu par secteur de 5 km au-delà de cette distance.

- des équipes d'extraction:

- au moins une (voir le Supplément 7);

Disposições particulares para os Campeonatos da FIA (recomendadas nos outros casos):

Para cada extensão de 5 Km de percurso, deverá ser prevista uma equipa de extracção suplementar.

- uma unidade de reanimação (Centro Médico Temporário):

- que deverá ter capacidade para receber em simultâneo feridos para cuidados ligeiros e os feridos que precisem de cuidados intensivos, sob forma de uma unidade móvel, no mínimo (ambulância equipada para cuidados intensivos). Isto requer a presença de um médico competente em reanimação, com conhecimentos e experiência para assegurar o tratamento inicial a vítimas de acidente e pacientes com outros problemas médicos.

Disposições particulares para os Campeonatos da FIA (recomendadas nos outros casos):

Esta unidade de cuidados intensivos deverá estar equipada de acordo com as prescrições do Suplemento 4 (ponto 2).

- Ambulâncias para o transporte de feridos:

- em conformidade com a legislação do país em questão, com ou sem médico a bordo; o seu número deve ser determinado pela extensão do percurso, por exemplo pelo menos uma ambulância por cada 5 Km.
- Para um ferido que necessite de cuidados intensivos durante o seu transporte, uma ambulância equipada para o efeito de acordo com as prescrições do Suplemento 5, com presença de um médico competente em reanimação podendo ser assistido por um paramédico competente.

Se a ambulância equipada para os cuidados intensivos presente no local como unidade móvel de reanimação for utilizada para efectuar uma evacuação, a competição não poderá ser retomada antes do seu regresso ou da sua substituição por outra ambulância equipada para os cuidados intensivos.

- Helicóptero:

Disposições particulares para os

Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA (recommandées dans les autres cas) :

Pour chaque tranche de 5 km de parcours, une équipe d'extraction supplémentaire devrait être prévue.

- une unité de réanimation (Centre Médical Temporaire):

- qui devrait être capable de recevoir à la fois des blessés pour soins mineurs et des blessés qui relèveraient de soins intensifs, sous forme au moins d'unité mobile (ambulance équipée pour les soins intensifs). Ceci requiert la présence d'un médecin compétent en réanimation, avec des connaissances et une expérience suffisantes pour assurer la prise en charge initiale des victimes d'accidents et des patients avec d'autres problèmes médicaux.

Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA (recommandées dans les autres cas) :

Cette unité de soins intensifs devrait être équipée dans le respect des prescriptions du Supplément 4 (point 2).

- des ambulances pour le transport de blessés:

- conformes à la législation du pays concerné, avec ou sans médecin à bord; leur nombre devrait être déterminé par la longueur du parcours, par exemple au moins une ambulance par tranche de 5 km.
- Pour un blessé nécessitant pendant son transport des soins intensifs, une ambulance équipée à cet effet et conforme aux prescriptions du Supplément 5, avec présence d'un médecin compétent en réanimation pouvant être assisté d'un paramédical compétent.

Si l'ambulance équipée pour les soins intensifs présente sur place à titre d'unité mobile de réanimation est utilisée pour effectuer une évacuation, la compétition ne peut reprendre avant son retour ou son remplacement par une autre ambulance équipée pour les soins intensifs.

- hélicoptère:

Dispositions particulières pour les

Campeonatos da FIA (recomendadas nos outros casos):

Um helicóptero em stand by para o qual deverão ser previstas zonas de aterragem (ver equipamento no Suplemento 5).

7.3.3 - Comunicação:

Todos os elementos do serviço médico deverão poder comunicar entre si por intermédio da rede geral ou de preferência através de uma rede própria.

7.3.4 - Formalidades administrativas:

O plano de segurança da competição deverá mencionar:

- a localização de todos os serviços de urgência e os procedimentos de intervenção correspondentes;
- os itinerários de evacuação;
- a localização e outras informações úteis sobre os hospitais em alerta;
- os serviços das autoridades locais susceptíveis de fornecer uma ajuda suplementar;
- as zonas interditas e/ou autorizadas.

Da mesma forma, os serviços médicos susceptíveis de serem chamados a intervir em caso de acidente (hospitais dos arredores, hospitais especializados, centros de socorro, etc.) deverão estar clara e previamente informados da realização da competição a fim de permitir que estejam alerta em caso de necessidade.

Em ligação com as autoridades locais, preparar o procedimento em caso de acidente grave ou de ocorrência que ultrapasse as possibilidades dos serviços de emergência da competição.

7.3.5 - Segurança dos espectadores:

O organizador deverá assegurar:

- as instruções claras para o acesso aos recintos fechados e parques reservados aos espectadores (bem antes da chegada do público);
- as zonas interditas claramente identificadas e marcadas;
- estrito controlo dos locais atravessados pela competição;
- presença de pessoal de segurança nas zonas com grande densidade;
- serviços médicos apropriados para o público.

Mesmo que o serviço médico destinado ao público seja organizado por uma entidade diferente, o médico responsável por este

Championnats de la FIA (recommandées dans les autres cas) :

Un hélicoptère en stand-by, pour lequel des zones d'atterrissage devraient être prévues (voir équipement au Supplément 5).

7.3.3 - Communication:

Tous les éléments du service médical devraient pouvoir communiquer entre eux par l'intermédiaire du réseau général ou de préférence par un réseau propre.

7.3.4 - Formalités administratives:

Le plan de sécurité de la compétition devrait préciser:

- l'emplacement de tous les services d'urgence et les procédures d'intervention correspondantes;
- les itinéraires d'évacuation;
- l'emplacement et autres informations utiles sur les hôpitaux mis en alerte;
- les services des autorités locales susceptibles de fournir une aide supplémentaire;
- les zones interdites et/ou autorisées.

De même, les services médicaux susceptibles d'être mis à contribution en cas d'accident (hôpitaux de proximité, hôpitaux spécialisés, centres de secours, etc.) devraient être préalablement clairement informés du déroulement de la compétition afin de permettre une mise en alerte le cas échéant.

En liaison avec les autorités locales, préparer la procédure en cas d'accident massif ou d'un événement débordant les possibilités des services d'urgence de la compétition.

7.3.5 - Sécurité des spectateurs:

L'organisateur devrait garantir :

- des instructions claires pour l'accès aux enceintes fermées et parkings réservés aux spectateurs (bien avant l'arrivée du public);
- des zones interdites clairement identifiées et marquées;
- un contrôle strict des lieux traversés lors de la compétition;
- la présence de personnel de sécurité dans les zones à forte densité;
- des services médicaux appropriés pour le public.

Même si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, le médecin responsable de ce service devrait établir et

serviço deve estabelecer e manter uma boa relação profissional com o Médico Chefe.

7.3.6 - Organização das intervenções médicas:

- O médico assistente deverá dirigir a intervenção médica nos locais de incidente.
- O pessoal a bordo do veículo de intervenção deverá ter formação e habituado a utilizar o equipamento.
- O uso pelos médicos do vestuário médico é recomendado, devem ser de preferência anti-fogo, e devem indicar a menção «DOCTOR» nas costas e no peito.

7.4 - SERVIÇOS DE LUTA CONTRA OS INCÊNDIOS E DE SOCORRO

7.4.1 - Conceção geral

Estes serviços deverão estar concebidos de maneira a que as intervenções e o combate a incêndios possam estar ao nível das prestações recomendadas no Artigo 2.6.

7.4.2 - Postos dos comissários

- equipamento de acordo com o Artigo 7.2.3;
- se os postos estiverem separados por uma distância superior a 200 m, deverá ser colocado um extintor a cada 100 m aproximadamente;

7.4.3 - Veículos de intervenção médica

Cada veículo deverá estar equipado com o seguinte equipamento:

- vestuário resistente ao fogo para todo o pessoal;
- uma cobertura resistente ao fogo;
- gancho;
- tesouras;
- dois extintores portáteis;
- outro equipamento considerado útil para uma intervenção.

7.4.4 - Médico

A bordo do veículo de intervenção médica ou de um veículo específico, deverá estar a bordo um Médico especializado em reanimação.

7.4.5 - Outros equipamentos

Igualmente, outros equipamentos de intervenção deverão ser colocados nos postos de comissários, escolhidos de acordo com a extensão do percurso; no mínimo, 1 por cada 3 km com 2 elementos no mínimo.

maintenir de bonnes relations de travail avec le Médecin-Chef.

7.3.6 - Organisation des interventions médicales:

- Le médecin en poste devrait diriger l'intervention médicale sur les lieux d'un incident.
- Le personnel à bord du véhicule d'intervention devrait être formé et habitué à utiliser l'équipement.
- Le port par les médecins de combinaisons médicales est recommandé, elles devraient de préférence être ignifugées et porter la mention «DOCTOR» dans le dos et sur la poitrine.

7.4 - SERVICES DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES ET DE SECOURS

7.4.1 - Conception générale

Ces services devraient être conçus de sorte que les interventions et la lutte contre les incendies puissent être l'équivalent des prestations recommandées à l'Article 2.6.

7.4.2 - Postes de commissaires

- équipement conforme à l'Art. 7.2.3;
- si les postes sont séparés d'une distance supérieure à 200 m, un extincteur devrait se trouver tous les 100 m approximativement.

7.4.3 - Véhicules d'intervention médicale

Chaque véhicule devrait être doté des équipements suivants :

- vêtement résistant au feu pour le personnel;
- couverture résistant au feu;
- crampon;
- cisailles;
- deux extincteurs portatifs;
- autre matériel considéré essentiel à une intervention.

7.4.4 - Médecin

Un médecin compétent en réanimation devrait se trouver à bord du véhicule d'intervention médicale ou d'un véhicule spécifique.

7.4.5 - Autres équipements

Egalement, d'autres équipements d'intervention devraient être placés dans des postes de commissaires choisis selon la longueur du parcours, au moins un tous les 3 km approximativement avec 2 personnes au minimum.

7.5 - EVACUAÇÃO

7.5.1 - Um(ns) Itinerário (s) de evacuação deverá (ão) estar previsto (s) e as forças policiais deverão estar informadas a fim de prestarem uma ajuda em caso de problemas de circulação.

7.5.2 - Os serviços de emergência dos hospitais em alerta devem ser imediatamente informados do início de uma evacuação.

7.5 - EVACUATION

7.5.1 - Un(des) itinéraire(s) d'évacuation devrai(en)t être prévu(s) et les forces de police devraient être informées afin de fournir une aide en cas de problèmes de circulation.

7.5.2 - Les services d'urgence des hôpitaux en stand-by doivent être informés immédiatement du début d'une évacuation.

QUADRO DE CONSULTA RÁPIDA das exigências para cada disciplina**TABLEAU DE CONSULTATION RAPIDE des exigences dans chaque discipline.**

DISPOSITIVOS	CAMP. FIA F1, WEC, <i>WTCR et EE</i>	Outras Competições Internacionais (em asfalto)	Campeonato da Europa de Ralicross e Autocross FIA	CAMPEONATO DO MUNDO DE RALLYCROSS DA FIA
DISPOSITIFS	CHAMP. FIA F1, WEC, <i>WTCR et EE</i>	Autres compétitions internationales (sur asphalte)	«Championnats d'Europe de Rallycross et Autocross de la FIA»	«CHAMPIONAT DU MONDE DE RALLYCROSS DE LA FIA
Plano de Socorro /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
Plan de secours				
Questionário médico /	sim / oui	não / non	não / non	sim / oui
Questionnaire médical				
Médico-Chefe /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
Médecin-Chef				
Inglês Falado /	sim / oui			sim / oui
Maîtrisant l'anglais				
Acreditação da FIA /	sim / oui	não / non	não / non	sim / oui
Accréditation de la FIA				
Médico-Chefe Adjunto /	sim / oui			sim / oui

Médecin-Chef adjoint				
Inglês Falado /	sim / oui			sim / oui
Maîtrisant l'anglais				
Acreditação da FIA /	sim <i>WTCR e FE somente acordo / oui WTCR et FE accord seulement</i>	não / non	não / non	sim / oui
Accréditation de la FIA				
Viatura médica da FIA */		não / non	não / non	não / non
Voiture médicale de la FIA*				
Viatura de intervenção médica capaz de acompanhar a primeira volta */		sim / oui	não / non	não / non
Voiture d'intervention médicale, capable de suivre le 1 ^{er} tour *				
Viatura de intervenção médica */	sim / oui	sim / oui	ou ambulância de reanimação /	ou ambulância de reanimação /
Voiture d'intervention médicale*			ou ambulance de réanimation	ou ambulance de réanimation
			sim / oui	sim (uma) / oui (une)
Equipa de extração /	sim / oui	sim / oui	Tolerada uma composição reduzida	Tolerada uma composição reduzida
Equipe d'extraction			Composition réduite tolérée	Composition réduite tolérée
			sim / oui	sim / oui
Exercícios de extração /	sim / oui	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés	sim / oui
Exercices d'extraction				
Cento médico de acordo com o Supl. 6	Sim (permanente ou temporário se houver acordo da FIA) - Possível derrogação se um hospital muito próximo (nesta eventualidade, presença obrigatória de uma unidade médica simplificada)	Sim (permanente ou temporário de acordo com o Supl. 6 Art. 4) - Possível derrogação se um hospital muito próximo (nesta eventualidade, presença obrigatória de uma unidade médica simplificada)	Sim (permanente ou temporário de acordo com o Supl. 6 Art. 4) - Possível derrogação se um hospital muito próximo (nesta eventualidade, presença obrigatória de uma unidade médica simplificada)	Sim (permanente ou temporário de acordo com o Supl. 6 Art. 4) - Possível derrogação se um hospital muito próximo (nesta eventualidade, presença obrigatória de uma unidade médica simplificada)
Centre medical conforme au Supl. 6	Oui (permanent ou temporaire si accord FIA) - Dérogation éventuelle si hôpital très proche (dans cette éventualité, présence obligatoire d'une unité médicale simplifiée)	Oui (permanent ou temporaire, conforme au Supl. 6, Art. 4) - Dérogation éventuelle si hôpital très proche (dans cette éventualité, présence obligatoire d'une unité médicale simplifiée)	Oui (permanent ou temporaire, conforme au Supl. 6, Art. 4) - Dérogation éventuelle si hôpital très proche (dans cette éventualité, présence obligatoire d'une unité médicale simplifiée)	Oui (permanent ou temporaire, conforme au Supl. 6, Art. 4) - Dérogation éventuelle si hôpital très proche (dans cette éventualité, présence obligatoire d'une unité médicale simplifiée)
Acordo da FIA /	sim / oui	não / non		sim / oui
Accord de la FIA				
Equipas especializadas para centro médico /	sim <i>reduzido para a FE</i> / oui <i>réduite pour</i>	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés	sim <i>reduzido para a FE</i> / oui <i>réduite</i>

Equipes spécialisées pour centre médical	<i>la FE</i>			<i>pour la FE</i>
Ambulância (com ou sem médico) *	Pelo menos 2 ambulâncias de reanimação com médico. Em caso de derrogação se o hospital for bastante próximo, uma ambulância de reanimação suplementar sim / oui	Em caso de derrogação se o hospital for bastante próximo, uma ambulância de reanimação suplementar sim / oui	Em caso de derrogação se o hospital for bastante próximo, uma ambulância de reanimação suplementar sim / oui	Pelo menos 2 ambulâncias de reanimação com médico. Em caso de derrogação se o hospital for bastante próximo, uma ambulância de reanimação suplementar sim / oui
Ambulance (avec ou sans médecin) *	Au moins 2 ambulances de réanimation avec médecin. En cas de dérogation si hôpital très proche, une ambulance de réanimation supplémentaire	En cas de dérogation si hôpital très proche, une ambulance de réanimation supplémentaire	En cas de dérogation si hôpital très proche, une ambulance de réanimation supplémentaire	Au moins 2 ambulances de réanimation avec médecin. En cas de dérogation si hôpital très proche, une ambulance de réanimation supplémentaire
Helicoptero *	derrogação eventual			derrogação eventual
/	sim / oui	eventual	eventual	sim / oui
Hélicoptère *	dérogation éventuelle			dérogation éventuelle
Médico a pé	eventual / éventuel	eventual / éventuel	eventual / éventuel	eventual / éventuel
Médecin à pied				
Médico/pessoal paramédico para a via das boxes	sim / oui	aconselhado / conseillés	não / non	não / non
Médecin / personnel paramédical pour la voie des stands				

Vestuário regulamentar para médicos de pista (excepto ambulância) /	sim / oui	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés	sim / oui
Combinaison réglementaire pour médecins de piste (ambulance exceptée)	<i>FE não/FE non</i>			
Serviço médico para o público /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
Service médical pour le public				
Contacto permanente com os hospitais /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
Contact préalable avec les hôpitaux				

*Nota: Para todos os veículos de intervenção médica, um médico competente e com experiência em tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes. Para toda a evacuação sob cuidados intensivos, um médico competente em reanimação.

*Note: pour tous les véhicules d'intervention médicale, un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents. Pour toute évacuation sous soins intensifs, un médecin compétent en réanimation.

ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO MÉDICO PARA AS COMPETIÇÕES EM RAUIS, CORRIDAS DE MONTANHA E DRAGSTERS

As disciplinas sublinhadas são sempre sujeitas a controle

ORGANISATION DU SERVICE MÉDICAL POUR LES COMPÉTITIONS EN RALLIES, COURSES DE CÔTES ET DRAGSTERS

Les disciplines soulignées sont toujours soumises à controle

- os casos em branco são deixados à apreciação do Organizador

- les cases en blanc sont laissées à l'appréciation de l'organisateur

DISPOSITIVOS / DISPOSITIFS	Campeonato do Mundo de Ralis / WRC	Ralis 1ª Categoria / Rallyes de première catégorie	Corridas de Montanha / Courses de côte	Corridas-de Montanha Campeonatos FIA / Courses de côte des championnats FIA	Corridas de Dragsters / Courses de côte des championnats FIA	Ralis Todo-o- Terreno e Bajas / Rallyes tout-terrain et bajas	Ralis Todo-o- Terreno da Taça FIA / Rallyes tout- terrain de la Coupe FIA
Médico-Chefe / Médecin-Chef	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
Inglês falado / Maîtrisant l'anglais	sim / oui	aconselhado / conseillés					
Acreditação FIA / FIA Accreditation	sim / oui	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non
Médico Chefe- Adjunto / Médecin- Chef adjoint	sim / oui	sim / oui					
Inglês falado / Maîtrisant l'anglais	sim / oui	aconselhado / conseillés					
<u>Acreditação da FIA /</u> <u>Accréditation FIA</u>	sim / oui	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non
Dossier de socorro / Dossier de secours	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non	sim / oui	sim / oui
Plano de segurança	Para cada prova especial	Para cada prova especial				Para cada etapa	Para cada etapa
/	sim / oui	sim / oui				sim / oui	sim / oui
Plan de sécurité	pour chaque épreuve spéciale	pour chaque épreuve spéciale				pour chaque étape	pour chaque étape
Veículos de intervenção médica *	No mínimo 1 (um) por 15 km de prova especial e 10 minutos para ir de um posto ao outro	No mínimo 1 (um) por 15 km de prova especial e 10 minutos para ir de um posto ao outro				Conforme a extensão da etapa e o trajecto nocturno	Conforme a extensão da etapa e o trajecto nocturno
	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui		sim / oui	sim / oui
Véhicules d'intervention médicale*	Au minimum un par 15 km d'épreuve spéciale et 10 minutes pour aller d'un poste à un autre	Au minimum un par 15 km d'épreuve spéciale et 10 minutes pour aller d'un poste à un autre				selon la longueur de l'étape et le trajet de nuit	selon la longueur de l'étape et le trajet de nuit
Ambulância especializada para	Para cada prova especial	Para cada prova especial				Viatura de intervenção médica equipada	Viatura de intervenção médica equipada

reanimação*						para este efeito	para este efeito
/	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	/	/
Ambulance spécialisée pour réanimation*	pour chaque épreuve spéciale	pour chaque épreuve spéciale				Voiture d'intervention médicale équipée à cet effet	Voiture d'intervention médicale équipée à cet effet
Equipa de extração / Equipe d'extraction	não / non	não / non	sim / oui	Sim, uma por 5 Km / Oui, une pour 5 km	sim / oui	não / non	não / non
Pessoal formado para a prática de intervenções em acidentados / Personnel formé à la pratique des interventions sur les accidentés	sim / oui	aconselhado / conseillés	não / non	não / non	não / non	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés
unidade de cuidados intensivos	No parque de assistência	No parque de assistência	Ambulância de reanimação ou estrutura desmontável ou edifício fixo	Ambulância de reanimação ou estrutura desmontável ou edifício fixo	Ambulância de reanimação ou estrutura desmontável ou edifício fixo	Ambulância de reanimação ou estrutura desmontável (bivouac médico)	Ambulância de reanimação ou estrutura desmontável (bivouac médico)
/	sim / oui	aconselhado / conseillés	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui

Unité de soins réanimation	Au parc d'assistance	Au parc d'assistance	Ambulance réanimation ou structure démontable ou bâtiment fixe	Ambulance réanimation ou structure démontable ou bâtiment fixe	Ambulance réanimation ou structure démontable ou bâtiment fixe	Ambulance réanimation ou structure démontable (bivouac médical)	Ambulance réanimation ou structure démontable (bivouac médical)
Helicóptero* / Hélicoptère*	sim / oui	aconselhado / conseillés		sim / oui		sim / oui	sim / oui
Ambulância						Viatura de intervenção médica equipada para este efeito	Viatura de intervenção médica equipada para este efeito
/	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
Ambulance*						Voiture d'intervention médicale équipée à cet effet	Voiture d'intervention médicale équipée à cet effet
cirurgião consultor/ Chirurgien consultant	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés
Serviço médico	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui

para o público para cada zona fechada ou de acesso pago / Service médical pour le public pour chaque zone fermée ou payante							
---	--	--	--	--	--	--	--

* Nota:

Para todas as primeiras intervenções no terreno (excepto ambulância normal), um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes.

Para toda a evacuação sob cuidados intensivos, um médico competente em reanimação

*Note:

Pour toutes les premières interventions sur le terrain (sauf ambulance normale), un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents.

Pour toute évacuation sous soins intensifs, un médecin compétent en réanimation.

SUPLEMENTO 1

RECOMENDAÇÕES RELATIVAS AOS TREINOS PARA COMPETIÇÕES FIA EM CIRCUITOS AUTOMÓVEIS

FIA deseja recomendar que uma série de medidas mínimas de segurança sejam estabelecidas com o proprietário do circuito ou seu representante no que se refere ao teste de veículos que tenham participado ou devam vir a participar em data posterior nos Campeonatos, Série ou Taças da FIA.

As seguintes disposições devem ser consideradas como recomendações e não devem de modo algum ser interpretadas como normas de segurança, nem devem substituir uma avaliação adequada feita de acordo com as especificidades de cada circuito, bem como o tipo e número de veículos que participam ensaios.

A decisão e a responsabilidade últimas sobre a organização do teste e as medidas relativas aos testes são o resultado de uma consulta entre o proprietário do circuito e o organizador designado da atividade do desporto automóvel correspondente no âmbito de uma relação contratual.

SUPPLEMENT 1

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR COMPETITIONS FIA SUR CIRCUITS AUTOMOBILE

La FIA souhaite recommander qu'une série de mesures de sécurité minimales soient établies avec le propriétaire du circuit ou son représentant concernant les essais de véhicules ayant participé ou devant participer ultérieurement à des Championnats, Séries ou Coupes de la FIA.

Les dispositions suivantes devraient être considérées comme des recommandations et ne sauraient en aucun cas être interprétées comme des normes de sécurité, ni se substituer à une évaluation appropriée réalisée en fonction des spécificités de chaque circuit, ainsi que du type et du nombre de véhicules participant aux essais.

La décision et la responsabilité ultimes concernant l'organisation de l'essai et les mesures relatives aux essais relèvent d'une concertation entre le propriétaire du circuit et l'organisateur désigné de l'activité de sport automobile correspondante dans le cadre d'une relation contractuelle.

Portanto, a FIA declina expressamente qualquer responsabilidade por perda, dano ou despesa de qualquer tipo, incluindo, sem limitação, qualquer perda ou dano, direto ou indireto, incorrido ou sofreu como resultado ou em conexão com o uso ou dependência do conteúdo das seguintes recomendações.

Recomendações médicas:

- um médico competente em reanimação que será responsável da organização dos serviços de socorro;
- um diretor de corrida experiente em matéria de comunicação com todas as unidades de intervenção de urgência (por exemplo, médico, fogo, resgate / extração, recuperação de veículos);
- pelo menos um veículo de intervenção médica;
- uma equipa de extracção;
- uma estrutura de reanimação no local;
- pelo menos uma ambulância equipada para cuidados intensivos (com médico de reanimação e paramédico);
- instalação de um serviço de urgência à noite;
- alerta dos hospitais de referência para atividades de treinos a alta velocidade;
- um helicóptero equipado para cuidados intensivos, a menos que o hospital não esteja suficiente próximo para ser facilmente acessível por via rodoviária;

Recomendações para os circuitos:

- um oficial com experiência baseado na direção de corrida e em comunicação com todos os comissários de pista;
- os comissários de pista em número suficiente para que possam cobrir visualmente todo o circuito incluindo a saída das boxes. Estes comissários estarão em princípio nos postos de sinalização de bandeiras munidos de bandeiras amarelas e vermelhas. Estes postos deverão estar também equipados com extintores.
- bombeiros em número suficiente na via de boxes (pit-lane) para cobrir o número de veículos que efectuam os treinos;
- um veículo de luta contra incêndios rápido que estará normalmente localizado na via de boxes (Pit-lane);
- reboques apropriados para o número e tipo de veículos em competição e o traçado do circuito (por ex., reboque de plataforma com grua, camião grua, grua telescópica);

Par conséquent, la FIA décline expressément toute responsabilité en cas de perte, dommage ou frais de quelque nature que ce soit comprenant, sans s'y limiter, toute perte ou tout dommage direct(e) ou indirect(e), encouru(e) ou subi(e) suite à ou en lien avec l'utilisation ou la confiance accordée au contenu des recommandations ci-après.

Recommandations médicales:

- un médecin compétent en réanimation qui sera responsable de l'organisation des secours;
- un officiel expérimenté en matière de direction de course et en communication avec toutes les unités d'intervention d'urgence (par ex. médical, incendie, secours/extraction, récupération du véhicule);
- au moins un véhicule d'intervention médicale;
- une équipe d'extraction;
- une structure de réanimation sur place;
- au moins une ambulance équipée pour les soins intensifs (avec médecin réanimateur et paramédical);
- un service d'urgence pour l'installation et la nuit;
- l'alerte des hôpitaux de référence pour des activités d'essais à haute vitesse;
- un hélicoptère équipé pour les soins intensifs à moins que l'hôpital ne soit suffisamment proche pour être facilement accessible par la route.

Recommandations pour les circuits:

- un officiel expérimenté basé à la direction de course et en communication avec tous les commissaires de bord de piste;
- des commissaires de bord de piste en effectif suffisant pour couvrir visuellement l'intégralité du circuit, y compris la sortie des stands. Ces commissaires seront basés en principe aux postes de signalisation par drapeaux et munis de drapeaux jaunes et rouges. Ces postes devraient également être équipés d'extincteur.
- des commissaires de lutte contre l'incendie en effectif suffisant dans la voie des stands pour couvrir le nombre de véhicules effectuant des essais;
- un véhicule rapide de lutte contre l'incendie qui serait normalement basé dans la voie des stands;
- des dépanneuses appropriées pour le nombre et le type de véhicules en compétition et le tracé du circuit (par ex. grue à plate-forme, camion-grue, grue télescopique);

- um veículo para os membros da equipa conduzido por um oficial em comunicação com a direção de corrida.

Recomendações médicas e de segurança:

- Todas as equipas de serviço à pista e de socorro devem dispor do equipamento de proteção e de extração necessários e adaptados ao tipo de viaturas efetuando os treinos (exemplo: proteção elétrica para as viaturas híbridas, material para cortar os arcos de segurança e de proteção frontal adicional («Halo»), etc.).
- Também é desejável que um exercício de resgate e extração seja realizado antes do início dos treinos, a fim de garantir que o pessoal de resgate tenha um nível de formação adaptada aos tipos de veículos em questão.

Nota:

- Este documento é baseado nos melhores dados e conhecimentos disponíveis no momento em que essas recomendações foram preparadas. Os resultados de futuros estudos e análises podem exigir uma revisão dessas recomendações.
- A fim de evitar a suspensão das atividades de teste, os recursos adicionais devem ser planeados e implementados antecipadamente para garantir que os recursos de emergência necessários (incluindo médicos, por exemplo, transferência hospitalar) não será inferior ao mínimo exigido no caso de um incidente
- É fortemente recomendado às equipas / organizadores, estabelecerem com os circuitos um contrato que inclua os pontos acima descritos.

- un véhicule pour les membres d'équipe, conduit par un officiel en communication avec la direction de course.

Recommandations médicales et de sécurité:

- Toutes les équipes préposées à la piste et aux secours devraient disposer des équipements de protection et d'extraction nécessaires et adaptés au type de voitures effectuant les essais (exemple: protection électrique pour les voitures hybrides, matériel pour sectionner les arceaux de sécurité et protection frontale additionnelle («Halo»), etc.).
- Il est également souhaitable qu'un exercice de secours et d'extraction soit réalisé avant le début des essais afin de s'assurer que le personnel de secours dispose d'un niveau de formation adapté aux types de véhicules concernés.

Note:

- Le présent document se fonde sur les meilleures données et connaissances disponibles au moment où ces recommandations ont été préparées. Les résultats des études et analyses futures pourront nécessiter une révision de ces recommandations.
- Afin d'éviter la suspension des activités d'essai, il convient de prévoir et de mettre en place à l'avance des ressources supplémentaires pour s'assurer que les ressources d'urgence nécessaires (y compris médicales, par ex. transfert hospitalier) ne seront pas inférieures au minimum requis en cas d'incident.
- Il est vivement conseillé aux équipes/organismes d'établir avec les circuits sollicités un contrat précisant les points décrits ci-dessus.

SUPLEMENTO 2

PROCEDIMENTO DE ACREDITAÇÃO DOS MÉDICOS-CHEFES E DOS MÉDICOS ADJUNTOS PARA OS CAMPEONATOS DO MUNDO FIA

- 1 - ACREDITAÇÃO DOS MÉDICOS-CHEFES E MÉDICOS CHEFES ADJUNTOS QUE TENHAM EXERCIDO ESSA FUNÇÃO NO QUADRO DE UMA COMPETIÇÃO DO CAMPEONATO DO MUNDO DA FIA DURANTE OS 12 MESES SEGUINTE AO ÚLTIMO SEMINÁRIO BIENAL DOS MÉDICOS-CHEFES E / OU AOS 12 MESES ANTERIORES AO PRÓXIMO SEMINÁRIO BIENAL DE MÉDICOS-CHEFES**

Para os Médicos-Chefes e Médicos-Chefes adjuntos, a acreditação será condicionada à participação numa (meia) jornada suplementar de formação adicional em cada Seminário bienal dos Médicos-Chefes da FIA.

1.1 - Derrogação transitória para 2018

Os Médicos-Chefe e os Médicos-Chefe adjuntos

SUPPLÉMENT 2

PROCÉDURE D'ACCREDITATION DES MÉDECINS-CHEFS ET DES MÉDECINS- CHEFS ADJOINTS POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE LA FIA

- 1 - ACCRÉDITATION DES MÉDECINS-CHEFS ET MÉDECINS-CHEFS ADJOINTS AYANT EXERCÉ CETTE FONCTION DANS LE CADRE D'UNE COMPÉTITION DE CHAMPIONNAT DU MONDE DE LA FIA PENDANT LES 12 MOIS SUIVANT LE DERNIER SÉMINAIRE BIENNAL DES MÉDECINS-CHEFS ET/OU LES 12 MOIS PRÉCÉDANT LE PROCHAIN SÉMINAIRE BIENNAL DES MÉDECINS-CHEFS.**

Pour les Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints concernés, l'accréditation sera conditionnée à la participation à une (demi-) journée supplémentaire de formation lors de chaque Séminaire bienal des Médecins-Chefs de la FIA.

1.1 - Mesure dérogatoire transitoire pour 2018

Les Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints ayant

que ocuparam esse cargo no âmbito de uma competição do Campeonato do Mundo da FIA em 2016 e / ou 2017 serão autorizados a título transitório excepcional a desempenhar a mesma função em 2018 sem ser ainda credenciados.

2 - Acreditação de novos médicos-chefes e médicos-chefes adjuntos do campeonato do mundo da FIA

O credenciamento dos novos Médicos-Chefe e os Médicos-Chefes adjuntos é descrito abaixo. Ele é válido até ao Seminário Bienal dos Médicos-Chefe seguinte à acreditação e, em seguida os Médicos-Chefes e os Médicos-Chefes adjuntos recém-acreditados deverão participar em cada Seminário Bienal dos Médicos-Chefe, na (meia) jornada suplementar de formação descrita no artigo 1

3 - PROCESSOS DE CANDIDATURA

Qualquer proposta de um novo Médicos-Chefe ou de um novo Médico-Chefe adjunto deve ser enviada pela ADN em questão à Comissão Médica da FIA para o seguinte endereço: medical@fia.com o mais tardar seis meses antes da competição em causa, para estar sujeito aos pareceres conjuntos:

- do Presidente da Comissão Médica da FIA; e
- do Delegado Médico do Campeonato em questão

Cada candidatura deve ser acompanhada:

- de um curriculum vitae profissional,
- de um curriculum vitae do «Desporto Automóvel» mencionando as funções e as responsabilidades neste desporto.

Todo o candidato deve ser autorizado a exercer medicina no país onde se vai desenrolar a competição em causa.

Uma vez que o pedido tenha sido aceite pela FIA, o secretariado médico enviará ao requerente:

- o programa da sua formação
- as coordenadas:
 - do formador encarregado da sua formação, e
 - do delegado Médico FIA

4 - VALÊNCIAS

Para os Médicos-Chefes e Médicos-Chefes adjuntos, a acreditação possui três valências distintas:

- Circuito (incluindo ralicross)
- Ralie;
- Circuito e Rali.

exercé cette fonction dans le cadre d'une compétition de Championnat du Monde de la FIA en 2016 et/ou 2017 seront autorisés à titre transitoire exceptionnel à exercer cette même fonction en 2018 sans être encore accrédités.

2 - Accréditation des nouveaux médecins- chefs et médecins-chefes adjoints de championnat du monde de la fia

L'accréditation des nouveaux Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints est décrite ci-dessous. Elle est valable jusqu'au Séminaire biennal des Médecins-Chefs suivant l'accréditation, puis les Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints récemment accrédités devront participer, à chaque Séminaire biennal des Médecins-Chefs, à la (demi-) journée supplémentaire de formation décrite à l'article 1.

3 - PROCESSUS DE CANDIDATURE

Toute proposition d'un nouveau Médecin-Chef ou d'un nouveau Médecin- Chef adjoint doit être adressée par l'ASN concernée à la Commission Médicale de la FIA à l'adresse suivante: medical@fia.com au plus tard six mois avant la compétition concernée, pour être soumise aux avis conjoints:

- du Président de la Commission Médicale de la FIA; et
- du Délégué Médical du Championnat concerné.

Chaque candidature doit être accompagnée:

- d'un curriculum vitae professionnel,
- d'un curriculum vitae «Sport Automobile», mentionnant les fonctions et les responsabilités antérieures dans ce sport.

Tout candidat doit être autorisé à exercer la médecine dans le pays où doit se dérouler la compétition concernée.

Une fois sa candidature retenue par la FIA, le secrétariat médical adressera au postulant:

- le programme de sa formation,
- les coordonnées:
 - du formateur en charge de sa formation, et
 - du Délégué Médical FIA.

4 - VALENCES

Pour les Médecins-Chefs et les Médecins-Chefs adjoints, l'accréditation comporte trois valences distinctes:

- Circuit (incluant ralicross);
- Rallye;
- Circuit et rallye.

5 - PROGRAMA DA FORMAÇÃO

Antes de serem credenciados pela FIA, os candidatos Médicos-Chefes e Médicos-Chefes adjuntos devem ter de seguir uma formação. As condições em que se desenrolará tal formação serão definidas após concertação entre o formador (ver artigo 5.1), o Delegado Médico da FIA e o candidato.

Incluirá uma formação teórica e uma formação prática descritas abaixo.

Seja qual for o Campeonato do Mundo para o qual o candidato se candidate, a formação teórica é idêntica.

Se o nível de inglês do candidato for considerado muito baixo, o candidato será responsável por aperfeiçoá-lo posteriormente e, em paralelo com a formação, é indispensável um bom conhecimento do inglês falado e escrito para a entrega de um Credenciamento da FIA.

5.1 - Os formadores

Os formadores serão nomeados pelo Presidente da Comissão Médica da FIA, dependendo da sua experiência como Médico-Chefe do Campeonato do Mundo da FIA (ainda ativo ou não), as suas competências de ensino e a localização da sua residência (para garantir a melhor cobertura geográfica desses formadores).

5.2 - Formação teórica

Esta formação teórica é da responsabilidade do formador.

Pode ocorrer tanto a distância como no país do formador ou no país do candidato, conforme acordado entre o formador e o candidato.

Ela incluirá os seguintes pontos:

- a)** os regulamentos referentes a todos os Campeonatos Mundiais da FIA (F1, WEC, WorldRX e WRC), bem como os específicos para cada um desses Campeonatos Mundiais;
- b)** os meios médicos humanos e materiais utilizados para os vários Campeonatos do Mundo da FIA;
- c)** a organização prática, incluindo o trabalho preliminar no ano anterior da competição;
- d)** o desenrolar de uma competição;
- e)** o conhecimento das tarefas exigidas no

5 - PROGRAMME DE FORMATION

Avant leur accréditation par la FIA, les candidats Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints devront avoir suivi une formation. Les conditions dans lesquelles se déroulera cette formation seront définies après concertation entre le formateur (voir article 5.1), le Délégué Médical FIA et le postulant.

Elle comprendra une formation théorique et une formation pratique décrites ci-dessous.

Quel que soit le Championnat du Monde auquel le candidat postule, la formation théorique est identique.

Si le niveau d'anglais du postulant est jugé trop faible, celui-ci aura la responsabilité de le perfectionner en amont et en parallèle à la formation, car une bonne maîtrise parlée et écrite de la langue anglaise est indispensable pour la délivrance d'une accréditation FIA.

5.1 - Les formateurs

Des formateurs seront nommés par le Président de la Commission Médicale de la FIA, en fonction de leur expérience en tant que Médecin-Chef de Championnat du Monde de la FIA (encore en activité ou non), de leurs compétences pédagogiques et de leur lieu de résidence (pour assurer la meilleure couverture géographique de ces formateurs).

5.2 - Formation théorique

Cette formation théorique est placée sous la responsabilité du formateur.

Elle pourra se dérouler soit à distance, soit dans le pays du formateur, soit dans le pays du postulant, selon ce qui sera convenu entre le formateur et le postulant.

Elle portera notamment sur les points suivants:

- a)** les réglementations relatives à tous les Championnats du Monde FIA (F1, WEC, WorldRX et WRC) ainsi que celles spécifiques à chacun de ces Championnats du Monde;
- b)** les moyens médicaux humains et matériels mis en oeuvre pour les différents Championnats du Monde FIA;
- c)** l'organisation pratique y compris le travail préalable dans l'année précédant la compétition;
- d)** le déroulement d'une compétition;
- e)** la connaissance des tâches requises au moment de

momento da competição, em particular no que se refere à Base de Dados Mundial de Acidentes e às relações com os média;

- f)** a participação nas atividades da direção de corrida;
- g)** a formação das equipas de extração.

Esta formação também inclui os exercícios de simulação

As ferramentas necessárias para esta formação teórica estão disponíveis na FIA através do medical@fia.com.

5.3 - Formação prática

Esta formação prática é colocada sob a responsabilidade do formador e do Delegado Médico da disciplina em que a formação prática é realizada.

As modalidades de formação prática variam de acordo com a categoria solicitada (cf artigo 4).

5.3.1 - Para a categoria "Circuito (incluindo ralicross)"

Exceto no caso de isenções indicadas no artigo 6, a formação prática é dada durante um evento do Campeonato do Mundo da FIA num circuito ou ralicross, idealmente da mesma disciplina para a qual é necessária a acreditação solicitada.

O candidato terá de se familiarizar com:

- A composição e a colocação do pessoal médico;
- As inspeções médicas da pista;
- Os briefings médicos, os exercícios médicos de extração respeitando as exigências da FIA e eventualmente os exercícios de simulação;
- o layout, o equipamento e o funcionamento do centro médico;
- o funcionamento da direção de corrida, a interação dos vários participantes, o desencadeamento e o desenrolar das eventuais intervenções

5.3.2 - Para a categoria "Rali"

Exceto no caso de isenções indicadas no artigo 6, a formação prática é dada durante uma prova do CMR

O candidato terá de se familiarizar com:

- A composição e a colocação do pessoal médico;
- As inspeções médicas das provas «especiais»
- Os eventuais briefings médicos;
- Os exercícios de extração e de formação destinados ao pessoal;

la compétition, notamment relatives à la World Accident Database et aux rapports avec les media;

- f)** la participation aux activités de la direction de course;
- g)** la formation des équipes d'extraction.

Cette formation comprendra aussi des exercices de simulation.

Les outils requis pour cette formation théorique sont disponibles auprès de la FIA via medical@fia.com.

5.3 - Formation pratique

Cette formation pratique est placée sous la responsabilité du formateur et du Délégué Médical de la discipline dans laquelle la formation pratique est réalisée.

Les modalités de formation pratique varient selon la valence demandée (cf article 4).

5.3.1 - Pour la valence "Circuit (incluant rallycross)"

Sauf en cas de dispense indiquée à l'article 6, la formation pratique est prodiguée à l'occasion d'une épreuve de Championnat du Monde de la FIA sur circuit ou ralicross, idéalement de la même discipline que celle pour laquelle l'accréditation est demandée.

Le candidat devra se familiariser notamment avec:

- la composition et la mise en place du personnel médical;
- les inspections médicales de la piste;
- les briefings médicaux, les exercices médicaux d'extraction respectant les exigences de la FIA et éventuellement les exercices de simulation;
- l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement du centre médical;
- le fonctionnement de la direction de course, l'interaction des différents intervenants, le déclenchement et le déroulement des interventions éventuelles.

5.3.2 - Pour la valence "Rallye"

Sauf en cas de dispense indiquée à l'article 6, la formation pratique est prodiguée à l'occasion d'une épreuve WRC.

Le candidat devra se familiariser notamment avec:

- la composition et la mise en place du personnel médical;
- les inspections médicales des épreuves «spéciales»;
- les éventuels briefings médicaux;
- les exercices d'extraction et de formation destinés au personnel;

- a formação dos primeiros socorros dos condutores e 2ºs condutores / navegadores;
- o planeamento, o equipamento e o funcionamento da unidade médica do parque de assistência
- o funcionamento do PC de corrida, a interação dos vários participantes, o desencadeamento e o desenrolar das possíveis intervenções

5.3.3 - Para a categoria “Circuito e rali”

Exceto no caso de isenções indicadas no artigo 6, são acumulativas as exigências indicadas nos artigos 5.3.1 e 5.3.2

5.3.4 - Esta formação é normalmente prevista para uma única competição (artigos 5.3.1 e 5.3.2) ou duas competições (Artigo 5.3.3). É inteiramente dedicada à aprendizagem prática da função do Médico-Chefe ou do Médico-Chefe Adjunto, e não diz respeito à possível aprendizagem de eventual socorro destinado ao público.

Se necessário, a pedido do formador ou do Delegado Médico da FIA, pode ser repetido, nas mesmas condições, noutra competição internacional.

5.4 - Campo de aplicação

O programa de formação estabelecido acima deve ser aplicado a todos os candidatos para o cargo de Médico-Chefe ou Médico-Chefe Adjunto. O programa de formação acima estabelecido deve-se aplicar a todos os candidatos para o cargo de Médico-Chefe ou Médico-Chefe Adjunto.

Contudo, os candidatos que possuam já uma experiência julgada suficiente podem ser dispensados:

- ou parcialmente (esta dispensa pode referir-se à parte teórica ou à parte prática);
- seja na totalidade, após acordo do formador do Delegado Médico da FIA da disciplina em causa e do Presidente da Comissão Médica da FIA.

6 - ENTREGA DE ACREDITAÇÃO

A acreditação é concedida pelo Presidente da Comissão Médica da FIA, tendo em vista a observância do programa de formação, sob proposta:

- do formador; e
- do Delegado Médico da FIA.

Os candidatos devem ter recebido sua acreditação antes de assumir seu papel.

7 - PARTICIPAÇÃO DE UM NOVO MÉDICO-CHEFE

- la formation aux premiers secours des pilotes et copilotes;
- l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement de l'unité médicale du parc d'assistance ;
- le fonctionnement du PC de course, l'interaction des différents intervenants, le déclenchement et le déroulement des interventions éventuelles.

5.3.3 - Pour la valence “Circuit et rallye”

Sauf en cas de dispense indiquée à l'article 6, les exigences indiquées aux articles 5.3.1 et 5.3.2 sont cumulées.

5.3.4 - Cette formation est normalement prévue sur une seule compétition (articles 5.3.1 et 5.3.2) ou deux compétitions (article 5.3.3). Elle est entièrement consacrée à l'apprentissage pratique de la fonction de Médecin-Chef ou de Médecin-Chef adjoint, et ne concerne pas l'apprentissage éventuel des secours destinés au public.

En cas de besoin, sur demande du formateur ou du Délégué Médical FIA, elle pourra être répétée, dans les mêmes conditions, sur une autre compétition internationale.

5.4 - Champ d'application

Le programme de formation établi ci-dessus doit s'appliquer à tous les candidats à la fonction de Médecin-Chef ou de Médecin-Chef adjoint. Le programme de formation établi ci-dessus doit s'appliquer à tous les candidats à la fonction de Médecin-Chef ou de Médecin-Chef adjoint.

Cependant, les postulants possédant déjà une expérience jugée suffisante peuvent en être dispensés:

- soit partiellement (cette dispense pouvant porter sur la partie théorique ou la partie pratique);
- soit en totalité, après accord du formateur, du Délégué Médical FIA de la discipline concernée et du Président de la Commission Médicale FIA.

6 - DELIVRANCE DE L'ACCRÉDITATION

L'accréditation est accordée par le Président de la Commission Médicale de la FIA au vu de l'observance du programme de formation, sur proposition:

- du formateur; et
- du Délégué Médical FIA.

L'accréditation précédera toute prise de fonction du postulant.

7 - PARTICIPATION À UNE PREMIÈRE COMPÉTITION

(ADJUNTO) NUMA PRIMEIRA COMPETIÇÃO FIA

Durante a primeira competição em que ele participa a título oficial, o Médico-Chefe credenciado (ou, se for o caso, o Médico-Chefe Adjunto) será assistido em todas as funções pelo formador e / ou pelo Delegado Médico da FIA da competição

8 - EXAME DE SITUAÇÕES PARTICULARES OU SUBOPTIMAS

Qualquer problema particular suscetível de colocar em causa uma acreditação da FIA já concedida, observado em particular pelo Delegado Médico da FIA ou pelo formador, deve ser apresentado pela pessoa que tenha conhecimento ao Presidente da Comissão Médica da FIA para que ele tome todas as disposições necessárias

Esses problemas potenciais incluem um desempenho subótimo do Médico-Chefe, do seu adjunto ou do pessoal responsável encarregado da extração durante um evento do Campeonato do Mundo da FIA.

D'UN NOUVEAU MÉDECIN-CHEF (ADJOINT) FIA

Au cours de la première compétition à laquelle il participe à titre officiel, le Médecin-Chef accrédité (ou s'il y a lieu le Médecin-Chef adjoint accrédité) sera assisté pour l'ensemble de ses fonctions par le formateur et/ou le Délégué Médical FIA de la compétition.

8 - EXAMEN DES SITUATIONS PARTICULIÈRES OU SUBOPTIMALES

Tout problème particulier susceptible de remettre éventuellement en cause une accréditation FIA déjà accordée, relevé notamment par le Délégué Médical FIA ou le formateur, doit être soumis par celui qui en a connaissance au Président de la Commission Médicale de la FIA afin qu'il prenne toutes les dispositions nécessaires.

Ces problèmes potentiels concernent notamment une performance suboptimale du Médecin-Chef, de son adjoint ou du personnel en charge de l'extraction lors d'une épreuve de Championnat du Monde de la FIA.

SUPLEMENTO 3**EQUIPAMENTO DE INTERVENÇÃO MÓVEL****CONTEÚDO****1 - Objectivos****2 - Viaturas de Intervenção****3 - Equipamento de Combate a Incêndio****4 - Equipamento de Intervenção Médica****5 - Equipamento de Desencarceramento****1 - Objectivos**

Qualquer que seja a natureza da competição, o principal objectivo é estabelecer as condições que permitam o acesso aos ocupantes de uma viatura acidentada, afim de lhes proporcionar os primeiros socorros de urgência e permitir a posterior extração com um grau de segurança máximo.

SUPPLÉMENT 3**ÉQUIPEMENT D'INTERVENTION MOBILE****SOMMAIRE****1 - Objectifs****2 - Voitures d'intervention****3 - Équipement de lutte anti-incendie****4 - Matériel d'intervention médicale****5 - Équipement de désincarcération****1 - Objectifs**

Quelle que soit la nature de la compétition, l'objectif premier est d'établir les conditions permettant d'accéder aux personnes à bord d'une voiture accidentée pour leur apporter les premiers soins d'urgence et rendre une extraction ultérieure possible avec un degré de sécurité maximum.

Os meios específicos para atingir este objectivo poderão necessitar do conjunto ou de parte dos elementos descritos nos pontos 3, 4 e 5 abaixo.

A acessibilidade ao material, variável de acordo com as circunstâncias locais (tipo de terreno, distância a percorrer, etc.) condicionará a quantidade e a disposição destes equipamentos e o modo de transporte até ao local do acidente.

Para os ralis, o material indicado nos pontos 3 e 5 deverá estar presente na partida das provas especiais no mesmo veículo ou em dois veículos separados. Esta regra é obrigatória no CMR.

2 - VIATURAS DE INTERVENÇÃO

Para todas as disciplinas em pista, em estrada e todo-terreno, as viaturas de intervenção têm como missão principal, em caso de acidente, de conduzir ao local e no mais breve espaço de tempo possível, um médico competente em reanimação, segundo as normas do país em causa e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes. Deverão dispor de uma ligação rádio móvel com a Direcção de Prova. Podem destinar-se especificamente a uso médico (a melhor solução para os circuitos) ou a uso médico misto com material de extracção, de desencarceramento e/ou Anti-fogo.

A potência, o número de portas, a disposição do habitáculo, são livres. O arco de segurança continua a ser recomendado (sobretudo em circuitos), assim como a utilização de capacete (em todos os casos), por toda a equipa que se encontra a bordo.

No caso de viaturas munidas de dispositivos eléctricos de recuperação de energia que participem numa competição, a FIA concederá recomendações no que diz respeito à protecção individual. Estas recomendações serão actualizadas em função dos conhecimentos destes sistemas.

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

Em particular:

Competições em **circuito**: uma das viaturas de intervenção médica deverá ser suficientemente rápida para seguir a 1ª volta de cada competição.

A viatura médica da FIA deve estar em conformidade com especificações precisas (ver ponto 2.8.3.2).

Ralis dos campeonatos da FIA:

Se a viatura de intervenção médica se destinar a utilização médica específica, deverá possuir a bordo:

Les moyens spécifiques pour atteindre cet objectif peuvent nécessiter l'ensemble ou une partie des éléments décrits aux points 3, 4 et 5 ci-dessous.

L'accessibilité du matériel, variable selon les circonstances locales (type de terrain, distance à parcourir, etc.), conditionnera la quantité et la disposition de ces équipements et le mode de transport jusqu'au site de l'accident.

Pour le rallye, le matériel indiqué aux points 3 et 5 devrait être présent au départ des épreuves spéciales dans le même véhicule ou dans deux véhicules séparés. Ceci est obligatoire en WRC.

2 - VOITURES D'INTERVENTION

Pour toutes les disciplines sur la piste, la route et le tout-terrain, les voitures d'intervention ont pour mission première, en cas d'accident, d'amener sur place et dans les meilleurs délais un médecin compétent en réanimation selon les normes du pays concerné et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents. Elles devraient disposer d'une liaison radio mobile avec la Direction de Course. Elles peuvent être à usage médical spécifique (meilleure solution pour les circuits) ou à usage médical mixte avec matériel d'extraction, de désincarcération et/ou antifeu.

La puissance, le nombre de portes, l'aménagement de l'habitacle sont libres. L'arceau de sécurité étant toutefois toujours conseillé (en particulier pour les circuits), le port du casque, également (dans tous les cas), pour l'ensemble de l'équipe à bord.

Lorsqu'une ou plusieurs voitures propulsées totalement ou partiellement par l'énergie électrique ou munies de dispositifs électriques de récupération d'énergie participent à une compétition, la FIA fournit des recommandations concernant la protection individuelle. Ces recommandations sont mises à jour en fonction des connaissances de ces systèmes.

Le véhicule devrait être avant tout adapté au terrain et au type de compétition.

En particulier:

Compétitions **sur piste**: l'une des voitures d'intervention médicale devrait être suffisamment rapide pour suivre le 1^{er} tour de chaque compétition.

La voiture médicale FIA doit répondre à des spécifications précises (voir le point 2.8.3.2).

Rallyes des championnats de la FIA:

Si la voiture d'intervention médicale est à usage médical spécifique, elle devrait avoir à son bord :

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

Ralis Todo-o-Terreno:

A viatura médica pode ser equipada para o transporte de um ferido.

Qualquer viatura de intervenção médica deverá estar equipada com um sistema eficaz de transmissão emissor - receptor e do material da lista que se segue (não limitativa).

3 - EQUIPAMENTO DE COMBATE A INCÊNDIO

- Equipamento necessário para a extinção total de um incêndio de pelo menos 180 litros de gasolina (isto implica um débito contínuo suficiente, não só para extinguir o fogo, mas também para evitar um reacendimento);
- Utensílios que permitam virar uma viatura que tenha capotado: cordas, ganchos e alavancas longas;
- Coberturas resistentes ao fogo (1,80 x 1,80 cm - mínimo);
- Luvas resistentes ao fogo, forradas de alumínio;
- Corta-metals ou aparelhagem hidráulica para dobrar a chapa e outras ferramentas adequadas à libertação das pessoas presas na carroçaria danificada.

4 - EQUIPAMENTO DE INTERVENÇÃO MÉDICA

Este ponto diz respeito ao equipamento para todas as competições inscritas no Calendário Internacional da FIA.

A implementação dos requisitos abaixo descritos, é obrigatória para os Campeonatos de F1, [WTCR](#), WEC, WRC, WorldRX assim como na Taça do Mundo de Rallys Todo o Terreno. Nos outros casos é fortemente recomendado.

A escolha do equipamento médico deve ser determinada pelas preferências e práticas locais. Em todos os casos, todo o pessoal de socorro deverá estar familiarizado e formado para o uso do equipamento escolhido.

A lista abaixo apresentada equivale ao mínimo exigido. Esta lista não é limitativa.

i) equipamento para assegurar as vias respiratórias superiores:

- máscaras com válvula unidireccional com uma fonte de oxigénio de alto débito (para os pacientes com respiração espontânea);
- cânulas Orofaríngeas de tamanhos 3 e 4,
- material para a intubação endotraqueal de rotina:

- Un extincteur
- Un matériel de désincarcération léger pouvant sectionner les arceaux de sécurité (également conseillé pour tous les autres rallyes).

Rallyes tout-terrain:

La voiture médicale peut être aménagée pour le transport d'un blessé.

Toute voiture d'intervention médicale devrait être équipée d'un système efficace de transmission émetteur et récepteur et de matériel dont la liste suit (non limitative).

3 - ÉQUIPEMENT DE LUTTE ANTI-INCENDIE

- équipement nécessaire à la maîtrise complète d'un incendie d'au moins 180 litres d'essence (ceci implique un débit continu qui devrait, non seulement éteindre le feu, mais également protéger contre un réallumage);
- des outils pour remettre une voiture sur ses roues: cordes, crochets, leviers longs;
- des couvertures résistant au feu (180 x 180 cm min.);
- des gants résistant au feu, doublés d'aluminium;
- des cisailles ou des vérins hydrauliques pour plier la tôle et d'autres outils spécialisés pour dégager les personnes emprisonnées dans la carrosserie endommagée.

4 - MATÉRIEL D'INTERVENTION MÉDICALE

Sont concernées toutes les compétitions inscrites au calendrier international de la FIA.

Le respect des prescriptions décrites ci-dessous est obligatoire pour les championnats de F1, [WTCR](#), WEC, WRC, WorldRX et la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain. Il est vivement conseillé dans tous les autres cas.

Le choix du matériel médical devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. Tout le personnel de secours doit être familiarisé et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

La liste présentée ci-dessous est le minimum requis. Elle n'est pas limitative.

i) équipement pour sécuriser les voies aériennes supérieures:

- masques sans réinspiration avec une source d'oxygène à fort débit (pour patients avec ventilation spontanée),
- canules oropharyngées de tailles 3 et 4,
- matériel pour intubation endotrachéale de routine:

- laringoscópio para adulto com pilhas/lâmpadas de substituição,
- tubos orotraqueais de tamanho 7 e 8, com ligações apropriadas e dispositivo insuflador inflável,
- sondas nasofaríngeas de tamanho 7 e 8,
- no caso de intubação difícil:
 - equipamento supraglótico avançado (p. ex., máscara laríngea, Fastrach® ou Combitube®)
 - e laringoscópio com dispositivo óptico (p. ex. Airtraq®) ou com fibra óptica para facilitar a intubação
- na eventualidade de «entubação impossível E ventilação impossível», material para:
 - cricotirotomia imediata (por exemplo Quicktrack®)
 - ou obtenção de via aérea cirúrgica (tubos de traqueostomia tamanhos 6 e 7)

Nota: O correcto posicionamento do tubo endotraqueal deve ser confirmado por dispositivo colorimétrico descartável, capnografia ou monitorização contínua de capnometria.

- dispositivo de medida de saturação do oxigénio,

ii) Ventilação:

- um aspirador portátil (300 mmHg de pressão),
- um conjunto completo de sondas de aspiração + 1 sonda rígida de Yankauer,
- uma bolsa auto-insuflável com reservatório de O₂ e máscara,
- garrafa de O₂ portátil com válvula redutora e ligações apropriadas,

Medidas Particulares - F1:

Dois garrafas de O₂ portátil com válvula redutora e ligações apropriadas, para a viatura médica FIA.

- material para a descompressão torácica.

iii) Suporte Circulatório:

- diversos garrots, como por ex: Combat Application Tourniquet®,
- material para preparar o acesso intravenoso,
- material necessário à infusão IV x4,
- cateteres IV - tamanho 14 x 3 / tamanho 16x3,
- kit de perfusão intra-óssea:
- reserva suficiente de expansores de volume,

- laryngoscope standard pour adulte et batteries/ampoules de rechange,
- sondes orotrachéales de tailles 7 et 8, avec raccords appropriés et dispositif gonflable,
- sondes nasopharyngiennes de tailles 7 et 8,
- en cas d'intubation difficile:
 - dispositif supraglottique perfectionné (par exemple masque laryngé, Fastrach® ou Combitube®),
 - et laryngoscopes avec dispositif optique (par exemple Airtraq®) ou fibres optiques pour faciliter l'intubation,
- en cas d'«intubation impossible ET ventilation impossible», matériel pour:
 - cricothyroïdotomie immédiate (par exemple Quicktrack®)
 - ou réalisation d'une trachéotomie chirurgicale (et sondes de tailles 6 et 7).

Note: le placement correct d'une sonde endotrachéale devrait être confirmé par système de colorimétrie à usage unique, capnographie ou capnométrie continue.

- dispositif de mesure de la saturation d'oxygène.

ii) Ventilation:

- aspirateur portable (300 mm Hg de pression),
- un choix complet de sondes d'aspiration +1 sonde rigide de Yankauer,
- un sac auto-gonflant avec réservoir d'O₂ et masque,
- bouteille d'O₂ portable avec détendeur et raccords appropriés,

Dispositions particulières - F1:

Deux bouteilles d'O₂ portables avec détendeur et raccords appropriés destinées à la voiture médicale FIA.

- matériel pour décompression thoracique.

iii) Assistance circulatoire:

- divers garrots, tels que Combat Application Tourniquet®,
- matériel pour préparer l'accès intraveineux,
- nécessaire à perfusion IV x 4,
- cathéters IV - taille 14 x 3/taille 16 x 3,
- nécessaire pour accès intra-osseux,
- un stock suffisant d'expansors volémiques,

- monitor cardíaco,
- um desfibrilador (é admitido desfibrilador automático externo (DAE)). Deve estar presente em qualquer viatura de intervenção médica para todas as competições em circuito, estrada e off-road

Medidas particulares:

É obrigatório para todas as viaturas médicas que façam parte do dispositivo de socorro:

- quando um ou mais veículos, totalmente ou em parte, alimentados por energia eléctrica ou equipados com um dispositivo de recuperação de energia eléctrica, participam na competição em questão;
- no CMR e na Taça do Mundo de Ralis Todo o Terreno

É obrigatório, pelo menos, para a viatura Médica designada para acompanhar a primeira volta:

- para todos os Campeonatos do Mundo da FIA que tenham lugar em circuitos, sem a presença de viaturas munidas total ou parcialmente por energia eléctrica ou equipados com um sistema de recuperação de energia.

- Esfigmomanómetro e estetoscópio,

iv) Coluna Cervical:

- colar cervical rígido para adulto x2,
- extrator vertebral de um tipo recomendado pela FIA (na ausência de equipa de extracção).

v) Pensos

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

vi) Medicamentos:

- medicamentos de reanimação utilizados no país em questão.

A título indicativo e não limitativo, são exigidas as substâncias seguintes:

- medicamentos para problemas respiratórios,
- medicamentos para problemas cardiovasculares,
- medicamentos analgésicos ou espasmolíticos,

- moniteur cardiaque,
- un défibrillateur (défibrillateur externe automatisé (DEA) admis). Il devrait être présent dans toute voiture d'intervention médicale pour toutes les compétitions sur circuit, sur route et en dehors de la route.

Dispositions particulières:

Il est obligatoire pour toutes les voitures médicales participant au dispositif de secours:

- lorsqu'un ou plusieurs véhicules propulsés totalement ou partiellement par une énergie électrique ou munis d'un dispositif électrique de récupération d'énergie participent à la compétition concernée;
- en WRC et pour la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain.

Il est obligatoire au minimum pour la voiture médicale préposée au suivi du premier tour:

- pour tout Championnat du Monde de la FIA se déroulant sur circuit hors présence de véhicules propulsés totalement ou partiellement par une énergie électrique ou munis d'un dispositif électrique de récupération d'énergie.

- sphygmomanomètre et stéthoscope.

iv) Cervicales:

- collier cervical rigide pour adulte x2,

- extracteur vertébral d'un type conseillé par la FIA (en l'absence d'équipe d'extraction).

v) Pansements:

- choix de pansements, dont 10 pansements de grande dimension,
- pansement pour grands brûlés (par ex. paquet Water Gel, couverture isotherme).

vi) Médicaments:

- médicaments de réanimation utilisés dans le pays concerné.

A titre indicatif et non limitatif, les substances suivantes sont requises :

- médicaments à visée respiratoire,
- médicaments à visée cardio-vasculaire,
- médicaments à visée analgésique ou spasmolytique,

- medicamentos sedativos e anti-epilépticos,
- glucocorticóides,
- Medicamentos para entubação e anestesia.

Nota: Em pacientes com risco de hemorragia, deve-se considerar seriamente a administração de Ácido Tranexâmico.

Esta lista não é limitativa e é deixada à apreciação de cada um, mas deve incluir medicamentos de reanimação actualmente recomendados, bem como um conjunto completo de medicamentos.

vii) Diversos:

- tesouras ou outro objecto de corte, para cortar os cintos de segurança e fatos de competição,
- cobertor de sobrevivência,
- peça de tecido negro tipo «fotógrafo» para poder entubar correctamente à luz do dia (aconselhado).
- luvas esterilizadas e não esterilizadas.
- para os ralis todo-o-terreno, uma maca de vácuo e talas diversas.

5 - EQUIPAMENTO DE DESENCARCERAMENTO

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

Equipamento Hidráulico e de corte:

- 1 Cortador grande assistido; ⁽¹⁾
- 1 Separador grande assistido; ⁽¹⁾
- 1 Separador pequeno assistido; ⁽¹⁾
- 1 Escopro pneumático assistido; ⁽¹⁾
- 1 Serra ⁽²⁾ com selecção de lâminas para o corte de materiais compósitos e metálicos;
- 1 Serra oscilante eléctrica para o corte de materiais compósitos; ⁽²⁾
- 1 Macaco de rodízios – 1 ton.

⁽¹⁾ De acordo com a norma EN 13204 ou equivalente (NFPA 1936), o requisito mínimo para o cortador, ferramentas combinadas e espalhador deve ser:

- BC 150 G ou BK 150 H para o cortador
- CC/CK 150 H para «ferramentas combinadas»
- a força mínima de espalhamento (EN

- médicaments à visée sédatif et antiépileptique,
- glucocorticoides,
- médicaments pour intubation et anesthésie.

Note: L'administration d'acide tranexamique devrait être sérieusement envisagée pour les patients présentant un risque d'hémorragie.

Cette liste n'est pas limitative et est laissée à l'appréciation de chacun, mais doit comprendre les médicaments de réanimation actuellement recommandés ainsi qu'un ensemble complet de médicaments.

vii) Divers:

- ciseaux, ou autre, pour couper harnais et combinaison,
- couverture de survie,
- pièce de tissu noir type «photographe» pour pouvoir intuber correctement en lumière vive (conseillé),
- gants stériles et non stériles,
- pour les rallyes tout-terrain, un matelas coquille et des attelles diverses.

5 - EQUIPEMENT DE DESINCARCERATION

Les véhicules d'intervention destinés à entreprendre la libération de personnes des voitures endommagées devraient avoir à bord au moins l'équipement suivant:

Équipement hydraulique et de découpage:

- 1 grand découpeur assisté ⁽¹⁾
- 1 grand écarteur assisté ⁽¹⁾
- 1 petit écarteur assisté ⁽¹⁾
- 1 ciseau assisté ⁽¹⁾
- 1 scie assistée ⁽²⁾ avec assortiment de lames pour la découpe de matériaux composites et métalliques
- 1 scie oscillante électrique pour la découpe de matériaux composites ⁽²⁾
- 1 cric à roulettes: 1 tonne

⁽¹⁾ Conformément à la Norme EN 13204 ou son équivalent (NFPA 1936), la spécification minimum pour le découpeur, l'outil combiné et l'écarteur doit être :

- BC 150 G ou BK 150 H pour le découpeur
- CC/CK 150 H pour «l'outil combine»
- la force d'écartement minimum (EN 13204) = 40

13204) = 40 kN para o espalhador

Nota:

No caso de um novo sistema, é altamente recomendável usar um sistema elétrico que funcione por baterias; a norma EN 13204 não regula o material elétrico, mas cada fabricante poderá fornecer uma ferramenta equivalente

⁽²⁾ *As serras deverão ser de preferência eléctricas, com sistemas de alimentação portáteis (geradores ou baterias) com reservas adequadas.*

Ferramentas/utensílios manuais:

- 1 faca por cada membro da equipa para cortar os cintos de segurança;
- 2 serras para metal com lâminas inquebráveis;
- 1 machado pequeno;
- 2 pares de Tesouras para cortar chapa, uma curva e outra direita;
- 1 par de Tesouras para corte de tecidos em aramida, fibra de vidro ou fibra de carbono;
- 1 par de Pinças;
- 1 alicate grande de pressão Vise-grip;
- 1 (um) pé-de-cabra;
- 3 cordas (18 ft ou 5m) com uma resistência máxima de 3 ton.
- selecção de chaves de caixa - polegadas e métricas, chaves de boca e de luneta;
- 1 jogo de chaves Allen (métrico e polegadas);
- 2 martelos (grandes e pequenos);
- 1 marreta de 2 kg;
- selecção de chaves de fendas (planas, Philips, Pozidrive, Torx, etc.);
- 1 (uma) lâmpada eléctrica portátil;
- 1 (um) par de Luvas de trabalho por membro de equipa.

KN pour l'écarteur

Note :

Dans le cas d'un nouveau système, il est fortement recommandé d'utiliser un système électrique fonctionnant sur batteries, la norme EN 13204 ne prend pas encore en compte les matériels électriques mais chaque constructeur sera en mesure de fournir une équivalence.

⁽²⁾ *Les scies devraient être de préférence électriques, avec sources d'alimentation portatives (générateurs ou batteries) avec réserves adéquates.*

Outils à main:

- 1 couteau par membre d'équipage pour couper les sangles de harnais;
- 2 scies à métaux avec lames incassables;
- 1 petite hache;
- 2 paires de cisailles à tôle, l'une courbée, l'autre droite;
- 1 paire de cisailles pour la découpe de tissus en aramide, en fibres de verre ou fibre de carbone;
- 1 paire de pinces;
- 1 grande pince-étau Vise-grip;
- 1 pied de biche;
- 3 cordes (18 ft ou 5 m), d'une résistance de 3 tonnes;
- Assortiment de douilles AF et métriques, clefs ouvertes et annulaires;
- 1 jeu de clefs Allen (métrique et AF);
- 2 marteaux (grands et petits);
- 1 marteau plat de 2 kg;
- Assortiment de tournevis (plats, Philips, Pozidrive, Torx, etc.);
- 1 lampe électrique portable;
- 1 paire de gants de travail par membre d'équipage.

SUPLEMENTO 4

MATERIAL NECESSÁRIO PARA ÁREAS DE REANIMAÇÃO (CENTROS MÉDICOS, UNIDADES DE TRATAMENTO/REANIMAÇÃO, BIVOUACS, etc.)

1 - GERAL

Este suplemento diz respeito ao material para todas as competições inscritas no calendário internacional da FIA:

- A)** em circuitos com o Grau de licença 1, 2, 3 ou 4 da FIA; excepto derrogação de um centro em conformidade com o suplemento 6 do Anexo H (ver 2.8.3.4.a)

Disposições particulares - F1, WTCR e WEC:

requisitos que devem ser integralmente respeitados e em quantidade suficiente para tratar 2 (duas) vítimas em simultâneo.

- B)** em circuitos com o Grau de licença 5 ou 6 da FIA, autocross, ralicross, corridas de dragsters,

SUPPLÉMENT 4

MATÉRIEL NÉCESSAIRE POUR LES ZONES DE RÉANIMATION (CENTRES MÉDICAUX, UNITÉS DE SOINS / DE RÉANIMATION, BIVOUACS, ETC.)

1 - GÉNÉRAL

Ce supplément concerne le matériel pour toutes les compétitions inscrites au calendrier international de la FIA :

- A)** sur circuits avec le Degré de licence 1, 2, 3 ou 4 de la FIA, sauf dérogation d'un centre conforme au Supplément 6 de l'Annexe H (voir 2.8.3.4.a)

Dispositions particulières - F1, WTCR et WEC:

prescriptions à respecter intégralement et en quantité suffisante pour traiter simultanément deux blessés.

- B)** sur circuits avec le Degré de licence 5 ou 6 de la FIA, autocross, ralicross, courses de dragsters, courses de

montanha, ralis (1ª categoria), ralis todo-o-terreno internacionais e bajas:

Disposições particulares para o Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA

As prescrições devem respeitar integralmente e em quantidade suficiente para tratar 2 (duas) vítimas em simultâneo (ver Artigo 3.3.1 e)). **Um no centro médico, o outro numa ambulância de cuidados intensivos equipada de forma semelhante. Quando um circuito beneficia da derrogação de um centro em conformidade com o suplemento 6 do Anexo H (2.8.3.4.a), a presença de uma ambulância de cuidados intensivos equipada de acordo com a lista padrão (ver abaixo)**

C) para as unidades médicas dos parques de assistência em ralis e bajas.

A respeitar integralmente para o CMR e Taça do Miundo de Ralis Todo-o-Terreno da FIA.

2 - EQUIPAMENTO DE BASE

A) Para os centros médicos dos circuitos com o Grau de licença 1, 2, 3 ou 4 da FIA, para o desenrolar de competições inscritas no calendário internacional da FIA

O material médico abaixo indicado deverá existir em quantidade suficiente para permitir em simultâneo os cuidados intensivos a dois feridos.

i) Equipamento para assegurar as vias respiratórias superiores:

- máscaras sem reinalação com uma fonte de oxigénio de alto débito (para os pacientes com respiração espontânea);
- cânulas orofaríngeas de tamanhos 3 e 4,
- material para a intubação endotraqueal de rotina:
 - laringoscópio para adulto com pilhas/lâmpadas de substituição,
 - tubos orotraqueais de tamanho 7 e 8, com ligações apropriadas e dispositivo insuflador,
 - sondas nasofaríngeas de tamanho 7 e 8,
- no caso de intubação difícil:
 - equipamento supraglótico avançado (p. ex., Máscara Laríngea, Fastrach® ou Combitube®)
 - e laringoscópio com dispositivo óptico (p. ex. Airtraq®) ou com fibra óptica, ou ainda

côte, rallyes (1ère catégorie), rallyes tout-terrain internationaux et bajas:

Dispositions particulières pour le Championnat du Monde de Rallycross de la FIA:

Prescriptions à respecter intégralement et en quantité suffisante pour traiter simultanément deux blessés (voir Article 3.3.2.e)). **L'un dans le centre médical, l'autre dans une ambulance de soins intensifs équipée de façon semblable. Quand un circuit bénéficie de la dérogation d'un centre conforme au Supplément 6 de l'Annexe H (2.8.3.4.a), présence d'une ambulance de soins intensifs équipée suivant la liste type (voir plus loin).**

C) pour les unités médicales des parcs d'assistance en rallye et bajas

A respecter intégralement pour le WRC et la Coupe du Monde des Rallyes Tout- Terrain de la FIA.

2 - ÉQUIPEMENT DE BASE

A) Pour les centres médicaux des circuits avec le Degré de licence 1, 2, 3 ou 4 de la FIA, lors du déroulement des compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA.

Le matériel médical indiqué ci-dessous devrait être en quantité suffisante pour permettre dans le même temps les soins intensifs de deux blessés.

i) Equipement pour sécuriser les voies aériennes supérieures :

- masques sans réinspiration avec une source d'oxygène à fort débit (pour patients avec ventilation spontanée),
- canules oropharyngées de tailles 3 et 4,
- matériel pour intubation endotrachéale de routine:
 - laryngoscope standard pour adulte et batteries/ampoules de rechange,
 - sondes orotrachéales de tailles 7 et 8, avec raccords appropriés et dispositif gonflable,
 - sondes nasopharyngiennes de tailles 7 et 8,
- en cas d'intubation difficile:
 - dispositif supraglottique perfectionné (par exemple masque laryngé, Fastrach® ou Combitube®),
 - et laryngoscopes avec dispositif optique (par exemple Airtraq®) ou fibres optiques ou vidéo-

um laringoscópio vídeo-assistido (Glidescope®) para facilitar a intubação

- na eventualidade de «impossibilidade de entubação e impossibilidade de ventilação», material para:
 - cricotirotomia imediata (por exemplo Quicktrack®)
 - ou obtenção de via aérea cirúrgica (tubos de traqueostomia tamanhos 6 e 7)

Nota: O correcto posicionamento do tubo endotraqueal deve ser confirmado por monitorização contínua de capnometria.

- Dispositivo de medida de saturação do oxigénio,

Nota: É altamente recomendado a existência de um carrinho com a identificação «Via Aérea Difícil» para manter o equipamento organizado e preparado na área de reanimação.

ii) Ventilação:

- um aspirador portátil (300 mmHg de pressão) (deve existir em duplicado),
- um conjunto completo de sondas de aspiração e 1 sonda rígida de Yankauer,
- bolsa auto-insuflável com reservatório de O₂ e máscara,
- ventilação mecânica com a possibilidade de fornecer vários programas de ventilação (deve existir em duplicado),
- fonte de O₂ centralizada ou portátil com válvula redutora e ligações apropriadas,
- drenagem torácica com válvula anti-refluxo.

iii) Suporte Circulatório:

- dispositivos para estancar uma hemorragia em caso de traumatismo grave nas extremidades,

Nota: A utilização de abraçadeiras cirúrgicas NÃO É recomendada neste caso. A utilização de garrotes válidos concebidos para tal efeito deverá ser seriamente encarada, tal como o uso de substâncias hemostáticas (Celox®, Quick Clot®, etc.).
- dispositivo de estabilização não evasiva das fracturas pélvicas,
- material para preparar o acesso intravenoso,
- material necessário para infusão IV x4,
- catéteres IV - tamanho 14 x 3/tamanho 16x3,

assistance (par exemple Glidescope®) pour faciliter l'intubation,

- en cas d'«intubation impossible ET ventilation impossible», matériel pour:
 - cricothyroïdotomie immédiate (par exemple Quicktrack®)
 - ou réalisation d'une trachéotomie chirurgicale (et sondes de taille 6 et 7).

Note: le placement correct d'une sonde endotrachéale devrait être confirmé par capnométrie continue.

- dispositif de mesure de la saturation d'oxygène.

Note: il est fortement recommandé de prévoir un chariot «Intubation difficile» contenant le matériel perfectionné et de le conserver dans la zone de réanimation.

ii) Ventilation:

- aspirateur portable (300 mm Hg de pression) (devrait être en double),
- un choix complet de sondes d'aspiration et 1 sonde rigide de Yankauer,
- sac autogonflant avec réservoir d'O₂ et masque,
- ventilation mécanique avec la possibilité de fournir diverses modalités de ventilation (devrait être en double),
- source d'oxygène centralisée ou portable avec détendeur et raccords appropriés,
- drainage thoracique avec valve anti-reflux.

iii) Assistance circulatoire:

- dispositivos para arrêter une hémorragie en cas de traumatisme important aux extrémités,

Note: L'utilisation de clamps chirurgicaux N'EST PAS recommandée dans ce cas. L'utilisation de garrotes validés conçus à cet effet devrait être sérieusement envisagée, tout comme celle de substances hémostatiques (Celox®, Quick Clot®, etc.).
- dispositivo de estabilização não invasiva das fracturas pelviennes,
- matériel pour préparer l'accès intraveineux,
- nécessaire pour perfusion IV x 4,
- cathéters IV - taille 14 x 3/taille 16 x 3,

- Kit de cateterismo venoso central (deve existir em duplicado);
- necessário para acesso intra-osseo,
- reserva suficiente de expansores de volume,
- monitor cardíaco,
- ECG
- desfibrilhador (deve existir em duplicado)
- esfigmomanómetro e estetoscópio,

iv) Medicamentos:

- medicamentos de reanimação actualmente recomendados e utilizados no país em questão.
- A título indicativo e não limitativo, são exigidas as seguintes substâncias:
- medicamentos para problemas respiratórios,
 - medicamentos para problemas cardiovasculares, **incluindo anafilaxia**,
 - medicamentos analgésicos ou espasmolíticos,
 - medicamentos sedativos e anti-epilépticos,
 - glucocorticóides,
 - medicamentos para intubação e anestesia.

Nota: Em pacientes com risco de hemorragia, deve-se considerar seriamente a administração de Ácido Tranexâmico.

Esta lista não é limitativa e é deixada à apreciação de cada um; ela deve ainda incluir um conjunto completo de medicamentos utilizados para fazer face às emergências médicas e traumáticas num quadro pré-hospitalar.

v) Material Suplementar:

Obrigatório em todos os casos:

- reserva de oxigénio;
- colchão de molas: almofada traseira longa ou colchão a vácuo,
- caixa com instrumentos cirúrgicos esterilizados, incluindo material hemostático,
- material necessário para os cuidados primários de um grande queimado,
- dispositivos pneumáticos de redução e contenção das fracturas,
- colares cervicais rígidos (vários tamanhos),
- otoscópio

- kit de cathétérisme veineux central (doit être en double),
- nécessaire pour accès intra-osseux,
- volume suffisant d'expanseurs volémiques,
- moniteur cardiaque,
- ECG,
- défibrillateur (devrait être en double),
- sphygmomanomètre et stéthoscope.

iv) Médicaments:

- médicaments de réanimation actuellement recommandés et utilisés dans le pays concerné.
- A titre indicatif et non limitatif, les substances suivantes sont requises:
- médicaments à visée respiratoire,
 - médicaments à visée cardio-vasculaire, **anaphylaxie comprise**,
 - médicaments à visée analgésique ou spasmolytique,
 - médicaments à visée sédatif et antiépileptique,
 - glucocorticoïdes,
 - médicaments pour intubation et anesthésie.

Note: L'administration d'acide tranexamique devrait être sérieusement envisagée pour les patients présentant un risque d'hémorragie.

Cette liste n'est pas limitative et est laissée à l'appréciation de chacun; elle devrait en outre comprendre un ensemble complet de médicaments utilisés pour faire face aux urgences médicales et traumatiques dans un cadre pré-hospitalier.

v) Matériel supplémentaire:

Obligatoire dans tous les cas :

- réserve d'oxygène,
- matelas coquille: planche dorsale longue ou matelas à dépression,
- boîte contenant des instruments chirurgicaux stérilisés y compris du matériel hémostatique,
- matériel nécessaire pour la prise en charge initiale d'un grand brûlé,
- dispositifs pneumatiques de réduction et de contention des fractures,
- colliers cervicaux rigides (différentes tailles),
- otoscope,

- martelo de reflexos,
- material descartável: cateteres vesicais, equipamento para drenagem gástrica, material de sutura, seringas e agulhas diversas.

Recomendado:

- equipamento de radiografia e de ecografia (para pacientes vítimas de trauma).

Aconselhado:

- oftalmoscópio.
- aquecedor de fluidos para perfusões intravenosas rápidas.

B) Para os centros médicos dos circuitos com o Grau de licença 5 ou 6 da FIA; as unidades de tratamento / reanimação de corridas de montanha, de corridas de Dragsters e dos parques de assistência dos ralis; as ambulâncias de reanimação dos ralis do CMR (WRC); os helicópteros e ambulâncias de reanimação da Taça do Mundo de Ralis Todo Terreno da FIA e os bivouacs de etapa dos ralis todo-o-terreno:

~~Excepto para as ambulâncias de reanimação e os helicópteros,~~ É recomendado prever em duplicado todo o material abaixo indicado para permitir cuidados intensivos a dois feridos em simultâneo. **As unidades médicas dos parques de assistência dos ralis, incluindo o WRC, não são afetadas.**

i) Equipamento para proteger as vias aéreas superiores:

- máscaras com válvula unidirecional com uma fonte de oxigénio de alto débito para os pacientes com respiração espontânea;
- cânulas Orofaríngeas de tamanhos 3 e 4,
- material para a intubação endotraqueal:
 - laringoscópio standard para adulto e pilhas/lâmpadas de substituição,
 - tubos orotraqueais de tamanho 7 e 8, com ligações apropriadas e dispositivo insuflador,
 - sondas nasofaríngeas de tamanho 7 e 8,
- no caso de intubação difícil:
 - equipamento supraglótico avançado (p. ex., Máscara Laríngea, Fastrach® ou Combitube®)
 - e laringoscópio com dispositivo óptico (p.

- marteau à réflexes,
- du matériel jetable: sondes vésicales, matériel pour le drainage gastrique, matériel de suture, seringues et aiguilles diverses.

Recommandé :

- équipement de radiographie et d'échographie (pour patients traumatiques).

Conseillé :

- ophtalmoscope,
- réchauffeur de fluides pour perfusion intraveineuse rapide.

B) Pour les centres médicaux des circuits avec le Degré de licence 5 ou 6 de la FIA; les unités de soins/réanimation des courses de côte, des courses de dragsters et des parcs d'assistance des rallyes; les ambulances de réanimation des rallyes du WRC; les hélicoptères et ambulances de réanimation de la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA; et les bivouacs d'étape des rallyes tout-terrain:

~~Sauf pour les ambulances de réanimation et les hélicoptères.~~ Il est recommandé de prévoir en double tout le matériel indiqué ci-dessous pour permettre dans le même temps les soins intensifs de deux blessés. **Ne sont pas concernées les unités médicales des parcs d'assistance des rallyes, WRC compris.**

i) Equipement pour sécuriser les voies aériennes supérieures:

- masques sans réinspiration avec une source d'oxygène à fort débit (pour patients avec ventilation spontanée),
- canules oropharyngées de tailles 3 et 4,
- matériel pour intubation endotrachéale de routine:
 - laryngoscope standard pour adulte et batteries/ampoules de rechange,
 - sondes orotrachéales de tailles 7 et 8, avec raccords appropriés et dispositif gonflable,
 - sondes nasopharyngiennes de tailles 7 et 8,
- en cas d'intubation difficile:
 - dispositif supraglottique perfectionné (par exemple masque laryngé, Fastrach® ou Combitube®),
 - et laryngoscopes avec dispositif optique (par

ex. Airtraq®) para facilitar a intubação (recomendado).

- no caso de «intubação impossível E ventilação impossível», material para:
 - cricotirotomia imediata (por exemplo Quicktrack®)
 - ou realização de uma traqueostomia cirúrgica (e sondas de tamanhos 6 e 7)

Nota: o correcto posicionamento de uma sonda endotraqueal deve ser confirmado por sistema colorimétrico descartável, capnografia ou monitorização contínua de capnometria.

- Dispositivo de medida de saturação do oxigénio,
Nota: É altamente recomendado a existência de um carrinho com a identificação "Via Aérea Difícil" para manter o equipamento organizado e preparado na área de reanimação.

ii) Ventilação:

- um aspirador portátil (300 mmHg de pressão),
- um conjunto completo de sondas de aspiração e 1 sonda rígida de Yankauer,
- bolsa auto-insuflável com reservatório de O₂ e máscara,
- ventilação mecânica com um ventilador portátil elétrico ou pneumático standard,
- fonte centralizada ou portátil de oxigénio com válvula redutora e ligações apropriadas,
- drenagem torácica com válvula anti-refluxo.

Recomendado: Máscaras de barreira (para a prática eventual de respiração boca-a-boca).

iii) Assistência Circulatória:

- Dispositivos para estancar uma hemorragia em caso de traumatismo sério nas extremidades,

Nota: A utilização de abraçadeiras cirúrgicas NÃO É RECOMENDADA neste caso. A utilização de garrotes apropriados concebidos para esse efeito deverá ser seriamente considerada, tal como a utilização de substâncias hemostáticas (Celox®, Quick Clot®, etc.),

- material para preparar o acesso intravenoso,
- material necessário à infusão IV x4,
- cateteres IV - tamanho 14 x 3/tamanho 16x3,
- kit de cateterismo venoso central;
- stock suficiente de expansores de volume,

exemple Airtraq®) pour faciliter l'intubation (recommandé),

- en cas d'«intubation impossible ET ventilation impossible», matériel pour:
 - cricothyroïdotomie immédiate (par exemple Quicktrack®)
 - ou réalisation d'une trachéotomie chirurgicale (et sondes de tailles 6 et 7).

Note: le placement correct d'une sonde endotrachéale devrait être confirmé par système de colorimétrie à usage unique, capnographie ou capnométrie continue.

- dispositif de mesure de la saturation d'oxygène.

Note: il est fortement recommandé de prévoir un chariot «Intubation difficile» contenant le matériel perfectionné et de le conserver dans la zone de réanimation.

ii) Ventilation:

- aspirateur portable (300 mm Hg de pression),
- un choix complet de sondes d'aspiration et 1 sonde rigide de Yankauer,
- sac autogonflant avec réservoir d'O₂ et masque,
- ventilation mécanique avec un ventilateur portatif électrique ou pneumatique standard,
- source d'oxygène centralisée ou portable avec détendeur et raccords appropriés,
- drainage thoracique avec valve anti-reflux.

Recommandé: masques à barrière (pour la pratique éventuelle du bouche à bouche).

iii) Assistance circulatoire:

- Dispositifs pour arrêter une hémorragie en cas de traumatisme important aux extrémités,

Note: L'utilisation de clamps chirurgicaux N'EST PAS recommandée dans ce cas. L'utilisation de garrotes validés conçus à cet effet devrait être sérieusement envisagée, tout comme celle de substances hémostatiques (Celox®, Quick Clot®, etc.),

- matériel pour préparer l'accès intraveineux,
- nécessaire pour perfusion IV x 4,
- cathéters IV - taille 14 x 3/taille 16 x 3,
- kit de cathétérisme veineux central,
- volume suffisant d'expansors volémiques,

- monitor cardíaco
- ECG
- desfibrilhador
- esfigmomanómetro e estetoscópio,

iv) Medicamentos:

- lista idêntica à do ponto A acima.

v) Material suplementar:

- lista idêntica à do Ponto A acima, com o seguinte acréscimo:
 - Equipamento de radiografia e de ecografia obrigatório para a tenda dos ralis todo-o-terreno sempre que implantada em país desértico e longe de um hospital.

C) para as unidades médicas dos parques de assistência en ralis inclusive para o CMR, estes pelo menos no mínimo devem incluir:

1 - Um consultório médico totalmente equipado que permita o exame e tratamento de vários traumas ou condições médicas, desde os menos complicados aos mais graves:

- Em instalações permanentes ou móveis (casa móvel, tenda, etc.), climatizadas se necessário (quente e frio), totalmente acessíveis a todos e perfeitamente visíveis e sinalizadas.
- Equipamento típico: consultório, mesa de exame, equipamento para exame médico completo e cirurgia básica. O equipamento para suporte avançado de vida está localizado na ambulância de reanimação. Este último deve estar permanentemente localizado nas proximidades da unidade médica.
- Com um médico competente em suporte de vida avançado e em atendimento pré-hospitalar, assistido por um paramédico.
- Configure assim que o parque de serviços for construído e abra até que seja retirado.
- Permanentemente aberto durante os períodos de funcionamento do parque de assistência

2 - Uma ambulância de reanimação (descrita

- moniteur cardiaque,
- ECG,
- défibrillateur,
- sphymomanomètre et stéthoscope.

iv) Médicaments :

- liste identique à celle du point A ci-dessus.

v) Matériel supplémentaire:

- liste identique à celle du point A ci-dessus, avec l'ajout suivant:
 - équipement de radiographie et d'échographie obligatoire pour le bivouac des rallyes tout-terrain lorsqu'il est implanté en pays désertique et loin d'un hôpital.

C) pour les unités médicales des parcs d'assistance en rallye y compris pour le WRC, celles-ci doivent comporter au minimum:

1 - Un bureau médical complet permettant l'examen et la prise en charge de traumatismes ou affections médicales diverses, simples ou graves :

- Dans un local en dur ou mobile (mobile home, tente, etc.) climatisé si nécessaire (chaud et froid), parfaitement accessible par tous et parfaitement visible et signalé.
- Matériel habituel: bureau, table d'examen, matériel de bilan médical complet, de petite chirurgie. L'équipement pour assurer un soutien vital avancé se trouvant dans l'ambulance de réanimation, laquelle doit être présente en permanence à proximité de l'unité médicale.
- Avec un médecin compétent en support vital avancé et en prise en charge pré-hospitalière, assisté d'un paramédical.
 - Mis en place dès la construction du parc d'assistance et jusqu'à sa démolition.
 - Ouvert en permanence pendant les périodes de fonctionnement du parc d'assistance.

2 - Une ambulance de réanimation (décrite au

no Suplemento 4, Artigo 2, parte B) estará permanentemente disponível para realizar tratamento imediato de casos de trauma grave ou emergências médicas e transporte para o hospital designado

- Esta ambulância deve ter um médico e paramédico especializado em suporte de vida avançado.
- Deve ser substituída imediatamente em caso de transferência hospitalar.

Supplément 4, Article 2, partie B) en permanence pour effectuer la prise en charge immédiate d'urgences graves traumatiques ou médicales et le transport vers l'hôpital désigné

- Cette ambulance doit avoir à son bord un médecin et un paramédical spécialisé dans le soutien vital avancé.
- Elle doit être remplacée immédiatement en cas de transfert hospitalier.

SUPLEMENTO 5

EQUIPAMENTO DOS MEIOS DE TRANSPORTE DESTINADOS À EVACUAÇÃO DOS FERIDOS

Para cada disciplina, consultar igualmente o artigo específico do Anexo H:

- Circuitos: 2.8.3.8
- Autocross et rallycross: 3.3
- Ralis: 5.3.7
- Ralis Todo Terreno: 6.3
- Corridas de Montanha: 7.3
- Dragsters: 4.3.1

- A)** Evacuação não medicalizada: por ambulância normalizada, de acordo com a legislação em vigor no país em questão.
- B)** Evacuação medicalizada: terrestre (por ambulância) ou aérea (por helicóptero ou avião)

SUPPLÉMENT 5

ÉQUIPEMENT DES MOYENS MOBILES DESTINÉS À L'ÉVACUATION DES BLESSÉS

Pour chaque discipline, consulter également l'article spécifique de l'Annexe H :

- Circuits: 2.8.3.8
- Autocross et rallycross: 3.3
- Rallyes: 5.3.7
- Rallyes tout-terrain: 6.3
- Courses de côte: 7.3
- Dragsters: 4.3.1

- A)** Évacuation non médicalisée: par ambulance normalisée, conforme à la législation en cours du pays concerné
- B)** Évacuation médicalisée: terrestre (par ambulance) ou aérienne (par hélicoptère ou avion)

O equipamento previsto para as evacuações medicalizadas deve permitir:

- B1** Seja prestar no local os cuidados intensivos necessários para o estado de um ferido, e continuar a fazê-lo até ao local de destino;

O que envolve:

- Ralis: as ambulâncias de reanimação;
- Ralis Todo Terreno e Bajas: os helicópteros de intervenção e as ambulâncias de reanimação.

Disposições particulares para o CRM e Taça do Mundo de Ralis Todo Terreno da FIA:

Tanto para uma ambulância (CRM e ralis todo terreno) como para o helicóptero (ralis todo terreno), o material a bordo deve estar de acordo com a lista do Suplemento 4 (ponto 2.B).

- B2** Seja continuar até ao local de destino os cuidados intensivos iniciados no local numa unidade de cuidados/reanimação (no centro médico do circuito ou da pista de autocross ou ralicross, na ambulância de reanimação dos ralis e montanha, ou no Bivouac dos ralis todo terreno).

O que envolve:

- Circuitos e pista de autocross ou ralicross: pelo menos uma das ambulâncias estacionadas no centro médico e o(s) helicóptero(s) presente(s) no local ou em alerta;
- Corridas de montanha: quando prevista, uma ambulância diferente da que exerce a função de unidade de cuidados intensivos e o(s) helicóptero(s) presente(s) no local ou em alerta;
- Ralis: o(s) helicóptero(s) ou a utilização de uma outra ambulância que não as de reanimação, no local das especiais;
- Ralis Todo terreno e Bajas: os helicópteros ou aviões medicalizados;
- Corridas de Dragsters: uma ambulância ou helicóptero.

- B3** Em caso de dispensa de um centro médico no interior do circuito ou da pista de autocross ou rallycross (ver Anexo H, artigo 2.8.3.4a);

O que envolve:

- Pelo menos uma das ambulâncias estacionadas no circuito ou na pista de autocross ou rallycross.

L'équipement prévu pour les évacuations médicalisées doit permettre:

- B1** Soit d'entreprendre sur place les soins intensifs nécessités par l'état d'un blessé, et les poursuivre jusqu'au lieu de destination;

Sont concernés :

- Rallyes: les ambulances de réanimation;
- Rallyes tout-terrain et bajas: les hélicoptères d'intervention et les ambulances de réanimation.

Dispositions particulières pour le WRC et la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA:

Tant pour une ambulance (WRC et rallyes tout-terrain) que pour un hélicoptère (rallyes tout-terrain), le matériel à bord doit être conforme à la liste du Supplément 4 (point 2.B).

- B2** Soit de poursuivre jusqu'au lieu de destination les soins intensifs entrepris sur place dans une unité de soins/ réanimation (au centre médical du circuit ou de la piste d'autocross ou rallycross, dans l'ambulance de réanimation des rallyes et courses de côte, ou au bivouac des rallyes tout- terrain).

Sont concernés:

- Circuits et pistes d'autocross ou rallycross: au moins une des ambulances stationnées au centre médical et le ou les hélicoptère(s) présent(s) sur place ou en stand-by;
- Courses de côte: lorsqu'elle est prévue, une ambulance différente de celle qui fait fonction d'unité de soins intensifs et le ou les hélicoptère(s) présent(s) sur place ou en stand-by;
- Rallyes: le ou les hélicoptère(s) ou l'utilisation d'une ambulance autre que celles de réanimation en place sur les spéciales;
- Rallyes tout-terrain et bajas: les hélicoptères ou avions medicalisés;
- Courses de Dragsters: une ambulance ou un hélicoptère.

- B3** En cas de dispense de centre médical dans l'enceinte du circuit ou de la piste d'autocross ou rallycross (voir Annexe H, article 2.8.3.4a);

Sont concernées:

- Au moins une des ambulances stationnées sur le circuit ou la piste d'autocross ou rallycross.

Além disso, uma ambulância de reanimação dedicada deve estar prevista para a transferência do circuito ou da pista de autocross ou rallycross para o hospital conectado mais próximo responsável pelo politraumatismo

Tanto para uma ambulância como para um engenho aéreo, o equipamento médico necessário para tratar os distúrbios vitais, que eles sejam neurológicos, respiratórios ou circulatórios, será gerido da seguinte forma:

- a) são admitidas as ambulâncias, helicópteros ou aviões sanitários antecipadamente equipados para o efeito, quer dependam de um serviço público ou de um prestador de serviço aprovado pelo país em questão;
- b) quando o equipamento inicial está ausente ou é insuficiente, o material necessário deverá ser repostado, sob a responsabilidade do Médico-Chefe. Para os campeonatos FIA, este será submetido à aprovação do Delegado Médico.

Disposições particulares para F1, WTCR, WEC, WRC, WorldRX e Taça do Mundo de Ralis Todo Terreno da FIA:

Um controle será sistematicamente efectuado para confirmar a presença dos seguintes elementos:

- aspirador
- material de entubação
- material de perfusão
- ventilador mecânico
- monitor cardíaco
- desfibrilador
- garrafa de O² com redutor
- dispositivo de medida da saturação do oxigênio
- principais medicamentos utilizados em medicina pré-hospitalar

Em nenhum caso, o material acima listado poderá ser retirado ao normalmente previsto para:

- o centro médico de um circuito (fixo ou unidade móvel)
- unidade de cuidados do parque de assistência, viaturas de intervenção médica, ou ambulâncias de reanimação de um rali

En outre, une ambulance de réanimation dédiée doit être prévue pour le transfert du circuit ou de la piste d'autocross ou rallycross à l'hôpital relié le plus proche en charge des polytraumatismes.

Tant pour une ambulance que pour un engin volant, l'équipement médical nécessaire pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires, sera géré de la façon suivante :

- a) sont admis les ambulances, hélicoptères ou avions sanitaires équipés d'avance à cet effet, qu'ils dépendent d'un service public ou d'un prestataire de service agréé pour le pays concerné;
- b) lorsque l'équipement initial est absent ou insuffisant, le matériel nécessaire devrait être rassemblé, sous la responsabilité du Médecin-Chef. Pour les championnats FIA, il sera soumis à l'approbation du Délégué Médical.

Dispositions particulières - F1, WTCR, WEC, WRC, WorldRX et Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA:

Un contrôle sera systématiquement effectuée pour confirmer la présence des éléments suivants:

- aspirateur
- matériel d'intubation
- matériel pour perfusion
- ventilateur mécanique
- moniteur cardiaque
- défibrillateur
- bouteille d'O² avec détendeur
- dispositif de mesure de la saturation d'oxygène
- principaux médicaments utilisés en médecine pré-hospitalière

En aucune façon le matériel détaillé ci-dessus ne peut être prélevé sur celui normalement prévu pour:

- le centre médical d'un circuit (fixe ou unité mobile)
- l'unité de soins du parc d'assistance, les voitures d'intervention médicale ou les ambulances de réanimation d'un rallye

- unidade de cuidados de um Bivouac (ralis todo terreno)

- l'unité de soins d'un bivouac (rallyes tout-terrain)

SUPLEMENTO 6

CONCEPÇÃO E CONSTRUÇÃO DO CENTRO MÉDICO

PRÉÂMBULO:

Como indicado no Art. 2.8.3.4 do Anexo H

- *Um centro médico é obrigatório para qualquer circuito e em qualquer circunstância à exceção de uma eventual derrogação, tal como descrito no artigo 2.8.3.4 a). Além disso, deve ser homologado ou validado.*
- *Dependendo da natureza do circuito, um centro médico pode ser permanente ou não, mas o «espírito» de seu projeto deve ser o mesmo em ambos os casos. O termo permanente refere-se somente às infraestruturas sólidas (paredes, piso, etc.), mas não aos móveis e equipamentos médicos que podem ser trazidos para o circuito por*

SUPPLÉMENT 6

CONCEPTION ET RÉALISATION D'UN CENTRE MÉDICAL

NOTE PRÉALABLE:

Comme signifié dans l'Article 2.8.3.4 de l'Annexe H

- *Un centre médical est, pour tout circuit et dans tous les cas de figure, obligatoire, à l'exception d'une éventuelle dérogation, telle que décrite à l'article 2.8.3.4 a). Il doit en outre être homologué ou validé.*
- *Selon la nature du circuit, un centre médical peut être permanent ou non, mais «l'esprit» de sa conception est dans les deux cas identique. Le terme permanent se réfère aux seules infrastructures solides (murs, sol, etc.) mais pas au mobilier et au matériel médical qui peuvent être apportés au circuit à l'occasion de chaque épreuve.*

ocasião de cada evento.

*As informações e notificações inscritas no presente suplemento 6 aplicam-se na sua totalidade aos seguintes campeonatos mundiais da FIA: F1, **WTCR** e WEC.*

Para os centros médicos destinados ao Campeonato do Mundo Rallycross (WorldRX), e outras competições inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, as obrigações são limitadas e descritas nos termos do Artigo 4 do presente Suplemento 6.

Em qualquer caso, seja qual for a sua natureza (permanente ou provisório), um centro médico deve sempre poder tratar dois pacientes feridos com o equipamento duplicado apropriado e a equipe médica em terapia intensiva capaz de usá-lo.

O centro médico destina-se principalmente a pessoas "expostas" (condutores, mecânicos, pessoal de pista, etc.); O público pode, no entanto, ser admitido.

Caso contrário, é obrigatório um serviço médico separado para uso do público (Artigo 2.8.3.9 do Anexo H).

Para evitar qualquer problema subsequente em caso de uma eventual participação num Campeonato Mundial da FIA, os desenhadores dos centros médicos são fortemente aconselhados a respeitar, desde o início, as obrigações estabelecidas nos artigos 1, 2 e 3 do presente documento.

Qualquer pedido de homologação, independentemente do caso que for, deve ser acompanhado de planos detalhados do centro médico do circuito e das respostas ao questionário padrão elaborado para esse fim. Este questionário está disponível em www.fia.com/circuit-safety. Este documento e as legendas dos planos devem ser redigidos em inglês ou em francês.

Antes de empreender qualquer construção ou modificação, é imperativo enviar esses documentos à Comissão Médica e à Comissão de Circuitos.

1 - LOCALIZAÇÃO

O centro médico deve estar situado dentro do perímetro do circuito de preferência num local relativamente central, eficazmente isolado, e instalado num recinto fechado e vigiado. Em caso algum, salvo para aí receber cuidados, o público pode ser autorizado a entrar ou atravessar a superfície delimitada para esse recinto.

O acesso da pista ao centro médico pode ser efectuado por vários pontos do traçado.

A distância a percorrer a partir da pista deve ser o

*Les informations et notifications inscrites dans le présent Supplément 6 s'appliquent dans leur intégralité aux Championnats du Monde de la FIA suivants: F1, **WTCR** et WEC.*

Pour les centres médicaux destinés au Championnat du Monde de Rallycross (WorldRX), et aux autres compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les obligations sont limitées et précisées dans l'Article 4 du présent Supplément 6.

Dans tous les cas, quelle qu'en soit la nature (qu'il soit permanent ou provisoire), un centre médical doit toujours être en mesure de traiter sous soins intensifs deux blessés à la fois avec le matériel adéquat en double et le personnel médical apte à l'utiliser.

Le centre médical est prioritairement destiné aux personnes "exposées" (pilotes, mécaniciens, personnel de piste etc); le public peut cependant y être admis.

Sinon, un service médical distinct à l'usage du public est obligatoire (article 2.8.3.9 de l'Annexe H).

Pour éviter tout problème ultérieur à l'occasion d'une éventuelle participation à un Championnat du Monde de la FIA, il est fortement conseillé aux concepteurs de centres médicaux de respecter d'emblée les obligations contenues dans les Articles 1, 2, et 3 du présent document.

Toute demande d'homologation, et quel que soit le cas, devra être accompagnée des plans détaillés du centre médical et du circuit et des réponses au questionnaire type rédigé à cet effet. Ce questionnaire est disponible sur www.fia.com/circuit-safety. Ce document et les légendes des plans doivent être rédigés en anglais ou en français.

Avant d'entreprendre toute construction ou modification, il est impératif de soumettre ces documents à la Commission médicale et à la Commission des circuits.

1 - EMPLACEMENT

Le centre médical doit se trouver à l'intérieur de l'enceinte du circuit dans un lieu de préférence central, efficacement isolé et installé dans un espace fermé et gardé. En aucun cas, sauf pour y recevoir des soins, le public ne peut être admis à pénétrer ou à traverser la superficie délimitée par cet espace.

L'accès au centre médical depuis la piste peut se situer en divers points du tracé.

La distance à parcourir depuis la piste devrait être la plus

mais curta possível

Tendo em conta a zonas das boxes:

- a) se acesso para o centro médico está a montante: podemos utilizar o início da via das boxes (pit lane) saindo imperativamente antes das boxes
- b) se o acesso ao centro médico for a jusante: como precaução de segurança, ele deve estar localizado bem além da saída da via das boxes.

Quando um helicóptero for necessário, um heliporto deve ser posicionado de forma adjacente

2 - CONSTRUÇÃO DE UM CENTRO MÉDICO PERMANENTE OU TEMPORÁRIO

O desenho é livre desde que seja acima de tudo funcional e inclua os elementos essenciais abaixo indicados. O plano anexo ao final deste suplemento é um exemplo de um centro existente e é fornecido apenas para fins informativos

Todo o centro médico deve ser na sua totalidade suficientemente vasto e confortável (electricidade, água corrente quente e fria, WC, aquecimento ou climatização se necessário, etc.)

Deve ter uma fonte de energia eléctrica de emergência:

Deve ter três entidades para atendimento

- Para cuidados intensivos, pelo menos duas camas; cada uma dessas duas camas deve ter espaço suficiente em cada lado para permitir que o paciente receba cuidados adequados (área mínima sugerida por cama: 4 m x 3 m);
- um posto de cuidados para os grandes queimados situado, seja num dos locais destinados aos cuidados intensivos, seja num outro local, no mínimo com um duche (com mangueira flexível e escoamento de água);
- dois postos de cuidados gerais. Eles devem estar perfeitamente isolados dos postos de cuidados intensivos/queimados. A separação entre as duas zonas deve ser protegida (bloqueio outro dispositivo). Deve ter uma largura de 1,50 m (uma porta) ou de 2 m (duas portas).
- Se for fornecido um espaço extra para exames adicionais (RaioX ou outro), ele pode ser compartilhado entre as duas partes do centro ou localizado na secção de cuidados intensivos.

O centro médico também deve conter:

- um espaço de arrumação, uma recepção, meios

courte possible.

Concernant la zone des stands:

- a) si l'accès au centre médical est en amont: on peut emprunter la voie des stands à son début à condition d'en sortir impérativement avant les garages
- b) si l'accès au centre médical est en aval: il doit par mesure de sécurité se situer bien au-delà de la sortie de la voie des stands.

Lorsqu'un hélicoptère est requis, un hélipad doit être placé de façon contiguë.

2 - RÉALISER UN CENTRE MÉDICAL PERMANENT OU TEMPORAIRE

La conception est libre à condition qu'elle soit avant tout fonctionnelle et qu'elle intègre les éléments essentiels indiqués ci-après. Le plan annexé à la fin de ce supplément est un exemple d'un centre existant donné uniquement à titre d'information.

Tout centre médical se doit d'être dans sa totalité suffisamment vaste et confortable (électricité, eau courante chaude et froide, WC, chauffage ou climatisation si nécessaire, etc.)

Il doit disposer d'une source d'énergie électrique de secours.

Il comporte trois entités destinées aux soins:

- Pour les soins intensifs, au moins deux postes, chacun devant disposer de suffisamment d'espace sur chaque côté pour permettre de prodiguer des soins adéquats au patient (aire minimale suggérée par lit: 4 m x 3 m);
- Pour les brûlés, un poste de soins situé soit dans le secteur destiné aux soins intensifs, soit dans une pièce différente, avec une douche (avec tuyau flexible et écoulement d'eau).
- Pour les soins courants, deux postes. Ils doivent être parfaitement isolés des postes de soins intensifs / brûlés. La séparation entre les deux parties doit être sécurisée (serrure ou autre dispositif). Elle devrait être large de 1,50m (une porte) ou 2m (deux portes).
- Si une pièce supplémentaire est prévue pour des examens complémentaires (RX ou autres), elle peut être soit commune aux deux parties du centre, soit se trouver dans la partie soins intensifs.

Le centre médical doit aussi comporter :

- un espace de stockage, un accueil, des moyens de

de comunicação interiores e exteriores (como mínimo rádio e telefone internacional);

- um espaço para o pessoal médico
- um espaço reservado para o controlo da dopagem.

Deve incluir no mínimo, uma sala dedicada ao controlo e WC's autónomos no momento do controlo. Não estar localizado no centro médico

Desde o início da competição, o acesso a este espaço deve estar claramente assinalado em inglês e deverá estar disponível um stock suficiente de garrafas de água seladas. Estas disposições aplicam-se igualmente quando o espaço reservado ao controlo da dopagem não está situado no centro médico.

Uma derrogação para que a área reservada para o que controlo antidopagem esteja fora do centro médico, pode ser concedida pela Comissão Médica e pela Comissão de Circuitos somente se as instalações propostas forem facilmente acessíveis para as pessoas a controlar.

É também fortemente recomendado que seja implantado um sistema eficaz de protecção visual desde a entrada de um ferido no centro médico até à sua evacuação.

communication intérieurs et extérieurs (au minimum radio et téléphone international);

- un espace pour le personnel médical;
- un espace réservé pour le contrôle du dopage.

Il doit comporter au minimum une pièce dédiée au contrôle et des WC autonomes au moment du contrôle. n'est pas situé dans le centre médical.

Dès le début de la compétition, l'accès de cet espace doit être clairement signalé en anglais et un stock suffisant de bouteilles d'eau scellées doit y être entreposé. Ces dispositions s'appliquent aussi quand l'espace réservé pour le contrôle du dopage n'est pas situé dans le centre médical.

Une dérogation pour placer l'espace réservé pour le contrôle du dopage hors du centre médical ne pourra être accordée par la Commission médicale et la Commission des circuits que si le local proposé est facilement accessible pour les personnes à contrôler.

Il est en outre recommandé de mettre en place un système de protection visuelle efficace depuis l'entrée d'un blessé au centre médical jusqu'à son évacuation.

3 - PONTOS SUPLEMENTARES APLICÁVEIS NA TOTALIDADE PARA F1, WEC E **WTCR** E PARCIALMENTE PARA WORLDRX E FE

3.1 - (F1, WEC, **WTCR**) A superfície da secção «cuidados intensivos» não deve ser inferior a 30 m², excluindo a possível adição de salas extras.

A área de superfície total da secção de «tratamento geral» deve ser de aproximadamente 60 m².

3.2 - (F1, WEC, **WTCR**) Desde a chegada de uma ambulância da pista, as portas através das quais esta tenha que passar para aceder as áreas de cuidados intensivos e queimadas devem, para centros médicos existentes, ter pelo menos 1,50 metros de largura. Esta largura aumenta para 2 metros para centros médicos construídos ou renovados a partir de 1 de Janeiro de 2016. As outras portas interiores entre as diversas salas, não podem ter menos de 1,2 metros de largura;

3 - POINTS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES EN TOTALITÉ POUR F1, WEC ET **WTCR** ET PARTIELLEMENT POUR WORLDRX ET FE

3.1 - (F1, WEC, **WTCR**) La superficie de la partie «soins intensifs» ne peut être inférieure à 30m² à l'exclusion de l'ajout éventuel de pièces supplémentaires.

La superficie totale de la partie «soins courants» doit se situer autour de 60 m².

3.2 - (F1, WEC, **WTCR**) Depuis l'ambulance venant de la piste, les portes à franchir pour accéder aux postes soins intensifs et brûlés doivent être larges d'au moins 1,50 m pour les centres médicaux existants. Cette largeur est portée à deux mètres pour les centres médicaux construits ou rénovés à partir du 1er janvier 2016. Les autres portes entre les pièces de toute cette zone ne peuvent être inférieures à 1,2 m de large.

3.3 - (F1, WEC, WEC, **WTCR**, FE) O chuveiro deve ser de alto fluxo

3.4 - (F1, WEC, WEC, **WTCR**) O centro médico também deve incluir:

- entradas separadas para tratamento geral e cuidados intensivos; o acesso a este último deve ser exclusivo;
- uma recepção;
- um consultório médico;
- instalações sanitárias para o público;
- de preferência, uma zona para as refeições e área de descanso do pessoal médico, com vestiários, sanitários privados e duchas agregados

3.5 - (F1, WEC, WEC, **WTCR**, WorldRX, FE) Além do telefone internacional e da ligação rádio:

Todo o centro médico, quer seja permanente ou não, deve estar equipado dos seguintes meios de comunicação e de informação interiores e exteriores:

- Computador com ligação segura por WiFi à internet. Uma ligação segura por WiFi também é necessária no espaço reservado para o controlo da dopagem, quando este não está localizado no centro médico.
- material burocrático que permita a impressão, a digitalização e o envio por fax de documentos

Opcionalmente:

- imagens televisadas transmitidas pela Direcção de Prova.

4 - REGRAS A RESPEITAR PARA CONSTRUIR UM CENTRO MÉDICO PERMANENTE OU TEMPORÁRIO SEGUNDO A NATUREZA DA PROVA E O GRAU ATRIBUÍDO AO CIRCUITO

Consulte o Artigo 6 do Anexo O do Código Desportivo Internacional

Nota: uma manga de um dos campeonatos acima pode ser realizada num circuito de grau superior, mas nunca inferior

Para as outras competições inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA:

O grau mínimo, quando existe, está indicado no Anexo O e no regulamento de cada competição.

Regras a respeitar para a construção de um centro médico permanente ou provisório

- a) F1:** aplicação integral de todas as condições descritas nos Artigos 1, 2 e 3 do presente Suplemento 6 (ver acima)

3.3 - (F1, WEC, WEC, **WTCR**, FE) La douche doit être à fort débit.

3.4 - (F1, WEC, WEC, **WTCR**) Le centre médical doit aussi comporter:

- des entrées différentes pour les soins courants et pour les soins intensifs, l'accès à ces derniers devant être exclusif;
- une réception;
- un bureau médical;
- des sanitaires pour le public;
- de préférence, une zone pour les repas et le repos du personnel médical, avec vestiaires, sanitaires particuliers et douches attenants.

3.5 - (F1, WEC, WEC, **WTCR**, WorldRX, FE) En plus du téléphone international et de la liaison radio:

Tout centre médical, qu'il soit permanent ou non, doit être équipé des moyens de communication et d'information intérieurs et extérieurs suivants.

- ordinateur avec connexion internet WiFi sécurisée. L'accès au Wifi sécurisé est également exigé dans l'espace réservé pour le contrôle du dopage quand celui-ci n'est pas situé dans le centre médical.
- matériel bureautique permettant d'imprimer, scanner et faxer des documents.

A titre optionnel:

- images télévisées transmises par la Direction de Course.

4 - RÈGLES À RESPECTER POUR ÉDIFIER UN CENTRE MÉDICAL PERMANENT OU PROVISOIRE EN REGARD DE LA NATURE DE L'ÉPREUVE ET DU DEGRÉ ATTRIBUÉ AU CIRCUIT

Se référer à l'Article 6 de l'Annexe O du Code Sportif International.

Note: une manche d'un des championnats précités peut se dérouler sur un circuit de degré supérieur, jamais inférieur.

Pour les autres compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA:

Le degré minimal, quand il existe, est indiqué dans l'Annexe O et dans le règlement propre à chaque compétition.

Règles à respecter pour édifier un centre médical, permanent ou provisoire:

- a) F1:** application intégrale des conditions énoncées aux Articles 1, 2 et 3 du présent Supplément 6 (voir plus haut);

b) WEC e WTCR: obrigações iguais às da F1 (Artigos 1, 2 e 3)

Todavia, poderão ser admitidos alguns ajustamentos, na condição de que estes sejam apenas relacionados com a estrutura geral do centro, na distribuição das salas e diversas dimensões impostas.

c) WorldRX, FE e toda a competição inscrita no Calendário Desportivo Internacional da FIA num circuito do grau 5 e 6:

- Aplicação em todos os casos das condições enunciadas no artigo 1 deste Suplemento.
- Aplicação apenas ao Campeonato do Mundo WorldRX do artigo 3 deste suplemento.
- No que se refere à aplicação do artigo 2 deste suplemento:
 - as disposições relativas às instalações do controle de doping devem ser sempre respeitadas, seja no próprio centro ou no exterior
 - a realização do centro médico beneficia das condições especiais estabelecidas abaixo:

O centro médico pode ser permanente ou ser montado para a corrida

- quer sob a forma de componentes desmontáveis, caso em que deve ter um piso duro e ser construído com vista a garantir protecção total dos elementos em todos os lados
- ser colocado sob uma tenda e, neste caso, possuir um tapete de chão;

Em qualquer dos casos deve:

- ter uma fonte de energia elétrica de emergência;
- estar devidamente iluminado;
- ter uma reserva de água quente e fria
- Inclua 2 camas de cuidados intensivos com espaço suficiente de cada um dos lados para permitir que o paciente receba cuidados adequados (área mínima sugerida por cama: 4 m x 3 m); um deles pode, no entanto, estar situado numa ambulância móvel de reanimação, que deve estar no local de forma permanente ou substituída se utilizada para transportar um ferido;
- Incluir espaço para trabalhos administrativos e armazenamento de equipamentos;
- Seja devidamente protegido do público

d) Competição do Campeonato do Mundo inscrita no Calendário Desportivo Internacional da FIA que

b) WEC et WTCR: mêmes obligations que pour la F1 (Articles 1, 2 et 3).

Toutefois, des aménagements pourront être admis, à la condition qu'ils se rapportent uniquement à l'agencement d'ensemble du centre, à la distribution des pièces et aux diverses dimensions imposées.

c) WorldRX, FE et toute compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA sur un circuit de degré 5 et 6:

- Application dans tous les cas des conditions énoncées à l'article 1 de ce Supplément.
- Application au seul Championnat du Monde WorldRX de l'article 3 de ce Supplément.
- Concernant l'application de l'article 2 de ce Supplément:
 - les dispositions concernant le local du contrôle du dopage doivent toujours être respectées, soit dans le centre lui-même, soit par défaut à l'extérieur.
 - la réalisation du centre médical bénéficie des conditions particulières énoncées ci-dessous:

Le centre médical peut être permanent ou être monté pour la course.

- soit sous forme d'éléments démontables, et dans ce cas posséder un plancher en dur et être conçu en vue d'assurer une protection totale contre les éléments sur tous les côtés;
- soit être placé sous une tente et dans ce cas posséder un tapis de sol;

Dans tous les cas il doit:

- disposer d'une source d'énergie électrique de secours;
- être correctement éclairé;
- d'une réserve d'eau chaude et froide;
- comporter 2 postes de soins disposant de suffisamment d'espace de chaque côté pour permettre de prodiguer des soins adéquats au patient (aire minimale suggérée par lit: 4m x 3m), l'un d'entre eux pouvant cependant se trouver dans une ambulance de réanimation mobile qui doit être sur place en permanence ou remplacée si utilisée pour transporter un blessé;
- posséder des emplacements pour les travaux administratifs et le stockage des équipements;
- être correctement protégé du public.

d) Compétition hors Championnat du Monde inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA se

se desenrole num circuito de grau 1, 2, 3 ou 4

- Aplicação em todos os casos das condições enunciadas no artigo 1 deste Suplemento.
- Aplicação apenas ao campeonato FE das condições enunciadas no artigo 1 deste Suplemento.
- No que se refere à aplicação do artigo 2 deste suplemento:
 - as disposições relativas às instalações do controle de doping devem ser sempre respeitadas, seja no próprio centro ou no exterior
 - A realização do centro médico beneficia das condições especiais estabelecidas abaixo:

1 - Para os circuitos permanentes, se na altura da competição o centro estiver reservado só para feridos (condutores, mecânicos, pessoal da pista) com exclusão de qualquer atividade médica em relação ao público e ao paddock, não é necessário isolar a seção de «cuidados intensivos».

2 - Para os circuitos não permanentes, a possibilidade de construir um centro médico tipo WorldRX ver c) acima).

e) Tendo em consideração os factos existentes e circunstâncias especiais:

- Um centro médico já existente em 1 de janeiro de 2016 e, portanto, e se encontre parcialmente não conforme pode, no entanto, ser usado desde que receba a autorização conjunta da Comissão Médica e da Comissão de Circuito após o exame do seu plano detalhado e de um calendário que se estende por uma duração máxima de 3 anos descrevendo detalhadamente todas as modificações a serem efectuadas para que o centro seja tornado conforme.

déroulant sur un circuit de degré 1, 2, 3 ou 4

- Application dans tous les cas des conditions énoncées à l'article 1 de ce Supplément.
- Application au seul championnat FE des conditions énoncées à l'article 3 de ce Supplément.
- Concernant l'application de l'article 2 de ce Supplément:
 - les dispositions concernant le local du contrôle du dopage doivent toujours être respectées, soit dans le centre lui-même, soit par défaut à l'extérieur.
 - la réalisation du centre médical bénéficie des conditions particulières énoncées ci-dessous:

1 - Pour les circuits permanents, le centre est réservé aux seuls blessés à l'occasion de la compétition (pilotes, mécaniciens, personnel de piste) à l'exclusion de toute activité médicale concernant le public et le paddock, l'isolement de la section « soins intensifs » n'est pas nécessaire.

2 - Pour les circuits non permanents, possibilité de réaliser un centre médical type WorldRX (voir c) ci-dessus).

e) Prise en compte de faits existants et de situations particulières:

- Un centre médical déjà existant à la date du 1er janvier 2016, et se trouvant de ce fait partiellement non conforme, pourrait néanmoins être utilisé sur autorisation conjointe de la Commission médicale et de la Commission des circuits à la suite de l'examen de son plan détaillé et d'un calendrier étalé sur une durée maximale de 3 ans décrivant avec précision l'ensemble des modifications à réaliser pour le rendre conforme.

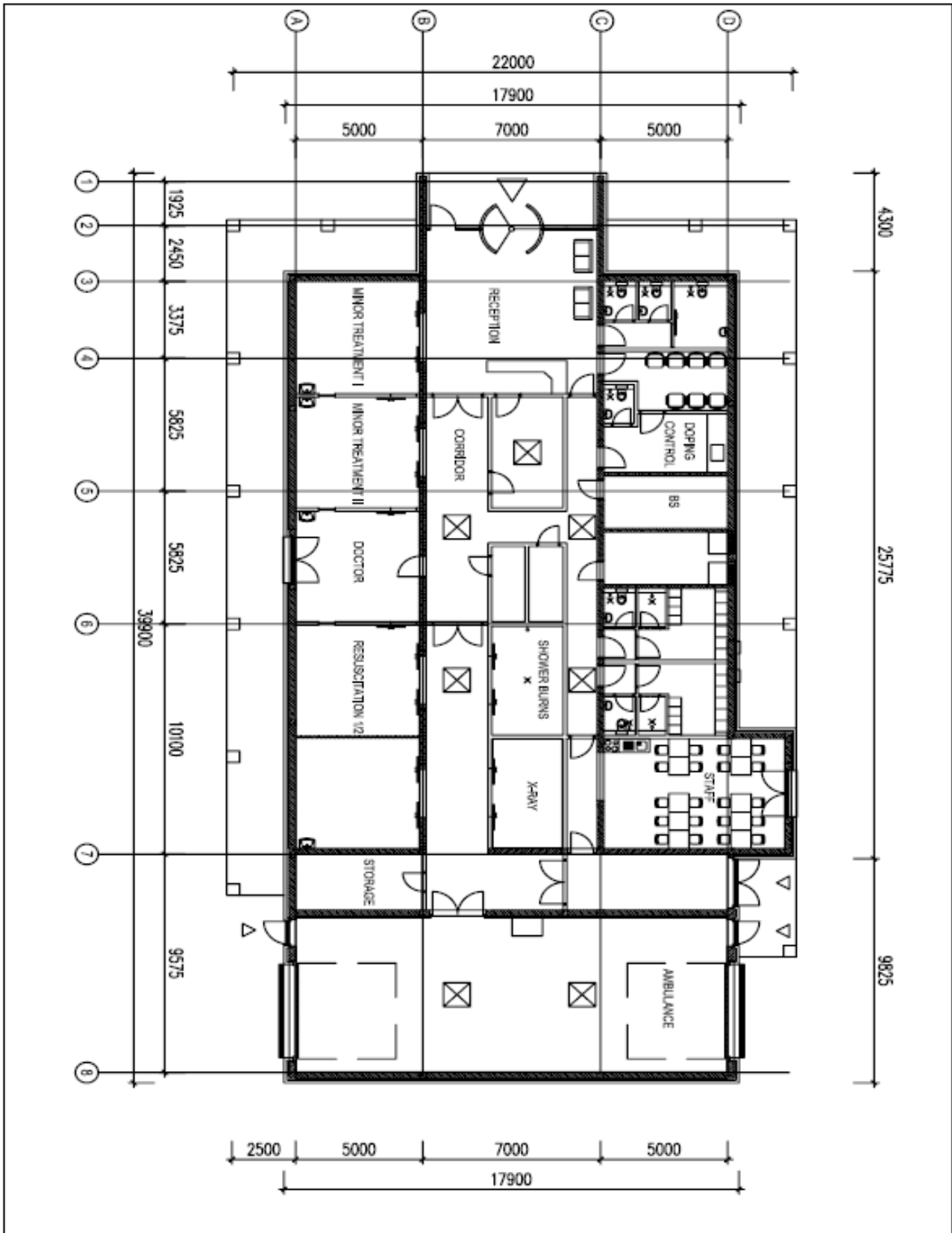
QUADRO RESUMO DAS EXIGÊNCIAS PARA OS CENTROS MÉDICOS**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES EXIGENCES POUR LES CENTRES MÉDICAUX**

Tipo de competição	Aplicação obrigatória do conteúdo dos Arts. 1, 2 e 3 do	Aplicação obrigatória do conteúdo dos Arts. 1, 2 e 3 do	Aplicação obrigatória do conteúdo do Art. 1 e aplicação de uma	Aplicação obrigatória do conteúdo dos Art. 1 e 3 e aplicação de
--------------------	---	---	--	---

	Supp. 6 do Anexo H	Supp. 6. Alguns ajustamentos possíveis	parte do Art. 2	uma parte do Art. 2. Reglamentação particular para
/	/	/	/	/
Type de compétition	Application obligatoire du contenu des Art. 1, 2 et 3 du Sup 6. de l'Annexe H	Application obligatoire du contenu des Art. 1, 2 et 3 du Sup. 6. Certains aménagements possibles	Application obligatoire du contenu de l'Art. 1 et application d'une partie de l'Art. 2	Application obligatoire du contenu des Art 1 et 3 et application d'une partie de l'Art. 2. Réglementation particulière pour
F1	+			
WEC / WTCR		+		
WorldRX				+
Formula E				+
Outras competições Internacionais em Circuito 1 a 4 / Autres compétitions Internationales sur circuit 1 à 4			+	
Outras competições Internacionais em Circuito 5 / 6 / Autres compétitions Internationales sur circuit 5 / 6			+	

5 - EXEMPLO DE PLANO DE UM CENTRO MÉDICO PERMANENTE (CIRCUITO DE ABU DHABI - 2009)

5 - EXEMPLE DE PLAN D'UN CENTRE MÉDICAL PERMANENT (CIRCUIT D'ABU DHABI - 2009)



SUPLEMENTO 7
EQUIPAS DE EXTRACÇÃO

SUPPLÉMENT 7
EQUIPES D'EXTRACTIO

1 - GERAL

Em todas as circunstâncias, as equipas de extracção deverão estar aptas a extrair um ferido de todos os tipos de veículos, abertos ou fechados.

Elas são destinadas a intervir no circuito e fora deste, em qualquer disciplina onde estejam regularmente previstas.

2 - COMPOSIÇÃO

Estas equipas deverão ser compostas por 6 membros incluindo um médico. O médico deve ser um membro permanente da equipe ou, na sua falta, deve integrar a equipe sempre que ocorrer uma intervenção.

Os participantes podem ser bombeiros, socorristas, paramédicos, comissários de pista, etc. Um deles será o condutor do veículo descrito no ponto 3 abaixo.

2.1 - Em todos os casos, a equipa de extracção apenas pode intervir na presença e sob a supervisão de um médico com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes (o médico da equipa ou na sua falta o médico da viatura de emergência que chegue ao local).

3 - EQUIPAMENTO

O veículo que transporta a equipa ao local da intervenção deve ser rápido, de fácil manobra e deve ser espaçoso o suficiente para poder transportar 6 pessoas (salvo no caso da derrogação indicada no art. 5.2 deste suplemento), bem como o material abaixo indicado:

- extractor vertebral, KED ou análogo;
- uma prancha *longa* de extracção;
- maca de vácuo e respectiva bomba que permita a remoção do ar em menos de 30 segundos. No caso de ser operada por bomba eléctrica com bateria, deverá haver uma bomba manual de suporte
- tesouras e facas apropriadas,
- um cobertor Anti-fogo;
- Um saco de extracção FIA, para todas as disciplinas em que seja utilizado um assento extractivo.
- Colares cervicais rígidos de diversas medidas

Além disso, é indispensável vestuário adaptado com a devida identificação.

4 - FORMAÇÃO

A instrução e o treino das equipas são a base da

1 - GÉNÉRAL

En toutes circonstances, les équipes d'extraction devraient être aptes à extraire un blessé de tous les types de véhicules, ouverts ou fermés.

Elles sont destinées à intervenir sur circuit et hors circuit pour toutes les disciplines où elles seraient réglementairement prévues.

2 - COMPOSITION

Elles devraient se composer de 6 personnes dont un médecin. Ce médecin fait partie en permanence de l'équipe, ou à défaut il s'y intègre au moment de l'intervention.

Les participants peuvent être pompiers, secouristes, paramédicaux, commissaires de piste, etc. L'un d'entre eux conduit le véhicule décrit au point 3 ci-dessous.

2.1 - Dans tous les cas de figure, l'équipe d'extraction ne devrait intervenir qu'en présence d'un médecin expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents (le médecin de l'équipe ou à défaut le médecin de la voiture d'intervention médicale arrivée sur place).

3 - EQUIPEMENT

Le véhicule qui transporte l'équipe sur le lieu de l'intervention doit être rapide et maniable. Il est suffisamment vaste pour prendre à son bord 6 personnes (sauf dérogation indiquée à l'article 5.2 de ce supplément) et le matériel décrit ci-dessous :

- une attelle vertébrale, KED ou analogue;
- une longue planche de secours;
- un matelas coquille et sa pompe permettant d'évacuer l'air en moins de 30 secondes. En cas d'utilisation d'une pompe à piles, une pompe manuelle de réserve devrait être prévue.
- des ciseaux et couteaux appropriés;
- une couverture anti-feu;
- le sac d'extraction FIA, pour toutes les disciplines utilisant un siège extractible;
- colliers cervicaux rigides (différentes tailles).

Une tenue adaptée et une identification sélective sont par ailleurs requises.

4 - FORMATION

L'instruction et l'entraînement des équipes sont la base

sua eficiência.

Os documentos necessários para a formação estão disponíveis a partir de medica@fia.com

As equipas de extracção deverão ser formadas e recicladas num estágio específico e serem submetidas a um treino regular.

5 - DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS - F1, WEC, WTCR E WORLD RX (RECOMENDADAS NOUTROS CASOS):

5.1 - A pessoa responsável por cada equipe de extração deve ser indicada no questionário médico do evento. Recomenda-se que este responsável seja o médico da equipa de extração, mas esta disposição não é obrigatória. Seu papel é unir as competências individuais dos membros para colocar ao serviço de uma equipe unida e eficiente.

5.2 - Composição

É obrigatória a aplicação de todas as diretivas estabelecidas no ponto 2 deste Suplemento 7

Além disso, as 6 pessoas que compõem a equipe são colocadas no mesmo veículo. Com exceção da disposição indicada no Artigo 3.3.2.d) do Anexo H, permitindo que, no WorldRX, a equipe seja composta por apenas três pessoas, uma derrogação a esta regra só pode ser concedida pela Comissão Médica da FIA. Nesse caso, a equipe deve estar completa no momento da intervenção no local. Pelo menos um membro de cada equipe deve ter um conhecimento correto da língua inglesa falada

5.3 - Avaliação em competição

Um exercício de avaliação de todas as equipes deve ocorrer antes do início dos primeiros treinos (exceto em caso de força maior).

de leur efficacité.

Les documents nécessaires pour leur formation sont disponibles auprès de la FIA via medical@fia.com

Les équipes d'extraction devraient avoir été formées et recyclées à l'occasion d'un stage spécifique et être soumises à un entraînement régulier.

5 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES - F1, WEC, WTCR ET WORLD RX (RECOMMANDÉES DANS LES AUTRES CAS):

5.1 - Le responsable de chaque équipe d'extraction doit être indiqué dans le questionnaire médical de l'épreuve. Il est recommandé que ce responsable soit le médecin de l'équipe d'extraction mais cette disposition n'est pas obligatoire. Son rôle est de fusionner les compétences individuelles des membres pour les mettre au service d'une équipe soudée et efficace.

5.2 - Composition:

L'application de toutes les directives énoncées dans le point 2 du présent Supplément 7 est obligatoire.

De plus, les 6 personnes qui composent l'équipe sont placées dans un même véhicule. Exceptée la disposition indiquée à l'Article 3.3.2.d) de l'Annexe H permettant, en WorldRX, que l'équipe ne soit composée que de trois personnes, une dérogation à cette règle ne peut être accordée que par la Commission Médicale de la FIA. Dans une telle éventualité, l'équipe doit être au complet au moment de l'intervention sur place. Au moins un membre de chaque équipe doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.

5.3 - Evaluation en compétition

Un exercice d'évaluation de toutes les équipes doit se dérouler avant le début des premiers essais (sauf cas de force majeure).

FUNÇÕES DO DELEGADO MÉDICO DA FIA (F1, WEC, **WTCR**, WORLD RX E WRC)

1 - CIRCUITOS

Antes da competição:

- Os serviços médicos e os hospitais propostos pelo Organizador no âmbito de qualquer competição inscrita pela primeira vez em F1, **WTCR**, WEC ou WorldRX são previamente alvo de inspeção pelo Delegado Médico FIA do campeonato em questão ou representante por ele mandatado.

Esta inspeção inclui:

- no mínimo, para cada especialidade exigida (ver Artigo 2.8.2.2 g)), a visita pelo menos de um hospital conforme; que se deverá realizar com antecedência suficiente, no ideal antes da homologação definitiva da FIA do circuito em causa;
- eventuais visitas suplementares, destinadas a outros hospitais propostos pelo Médico-Chefe para os condutores vítimas de acidentes;
- o controlo (e homologação quando se trata da primeira vez) do novo centro médico;
- na pista: a escolha ou a confirmação do posicionamento dos pontos de socorro;
- a avaliação, se for o caso, do novo Médico-Chefe (e eventualmente do seu adjunto) e das equipas de emergência e de extracção.

Em todo o caso:

- Examinar o questionário médico da competição, especialmente no que concerne o planeado para as evacuações. Em particular, para eventos que decorrem total ou parcialmente de noite, verificar se for necessário a possibilidade de uma evacuação nocturna por helicóptero para os hospitais indicados no questionário médico (ver anexo H 2.8.3.8).
- possivelmente visitar um ou mais hospitais homologados no passado.
- elaboração de uma resposta para a ADN responsável pela competição em questão. Este documento indicará as respostas consideradas incorrectas ou insuficientes no questionário médico da competição.

Nota: Para os Campeonatos do Mundo WEC e **WTCR**, a atribuição em definitivo pela FIA de um visa para uma competição, fica sujeito ao cumprimento dos requisitos médicos em conformidade com o Anexo H.

RÔLE DU DÉLÉGUÉ MÉDICAL DE LA FIA (F1, WEC, **WTCR**, WORLD RX ET WRC)

1 - CIRCUITS

Avant la compétition:

- Pour toute compétition inscrite pour la première fois en F1, **WTCR**, WEC ou WorldRX, les services médicaux et les hôpitaux proposés par l'organisateur sont inspectés au préalable par le Délégué Médical de la FIA du championnat concerné ou par son représentant mandaté.

Cette inspection comprend:

- au minimum, pour chaque spécialité requise (voir Article 2.8.2.2 g)), la visite d'au moins un hôpital conforme qui devra se faire suffisamment à l'avance, dans l'idéal avant l'homologation définitive du circuit concerné par la FIA;
- d'éventuelles visites supplémentaires, destinées à d'autres hôpitaux proposés par le Médecin-Chef pour les pilotes accidentés;
- le contrôle (et l'homologation lorsqu'il est nouveau) du centre médical;
- sur la piste: le choix ou la confirmation du positionnement des points de secours;
- l'évaluation, le cas échéant, du nouveau Médecin-Chef (et éventuellement de son adjoint), et des équipes de secours et d'extraction.

Dans tous les cas:

- Prise de connaissance du questionnaire médical de la compétition concernée, notamment des dispositifs d'évacuation. En particulier, pour les compétitions se déroulant en totalité ou en partie la nuit, vérification si besoin des possibilités d'évacuation nocturne par hélicoptère vers les hôpitaux mentionnés dans le questionnaire médical (cf. Annexe H 2.8.3.8).
- éventuellement visite d'un ou plusieurs hôpitaux déjà homologués dans le passé.
- rédaction d'une réponse à l'intention de l'ASN responsable de la compétition concernée. Ce document fera état des réponses jugées incorrectes et/ou insuffisantes portées dans le questionnaire médical de la compétition.

Note: pour les Championnats du Monde WEC et **WTCR** le visa définitif de la compétition par la FIA est soumis au respect des exigences médicales conformes à l'Annexe H.

Durante a competição:

- a) Verificação do bom funcionamento dos serviços médicos e da exactidão da resposta ao questionário médico.

Em particular o Delegado Médico deve durante a competição, pelo menos uma vez por dia, assegurar-se que todo o pessoal médico e paramédico destinados ao socorro a condutores, estão presentes ao longo do circuito.

- b) Supervisão e avaliação dos exercícios ligados à segurança (extracção, comportamento do conjunto de serviços de emergência, etc.)
- c) Presença permanente na Direcção da Corrida, juntamente com o Médico-Chefe ou eventualmente do seu adjunto e do Director de Prova.
- d) Em caso de acidente:

- poder, a seu pedido e se o entender necessário, ser transportado ao local de um acidente e aí permanecer durante parte ou totalidade da duração da operação de socorro.
- decidir, conjuntamente com o Médico Chefe, os procedimentos de evacuação de vitimas.
- transmitir informações ao Delegado de Imprensa da FIA.
- co-assinar, na qualidade de Delegado Médico, do Campeonato do Mundo em questão, com o Médico-Chefe os documentos autorizando o regresso à competição do condutor, participante nesse Campeonato do Mundo, após um acidente (ver Anexo L, Capítulo II).

Após a competição:

- Redacção de um relatório da competição para a FIA que o transmitirá à ADN (a qual deverá enviar uma cópia ao circuito e ao Médico-Chefe respectivos).
- Se necessário, seguido pelo condutor hospitalizados

2 - RALIS**Antes da competição:**

- Tomar conhecimento do questionário médico e do plano de emergência da competição em questão.
- Inspeção prévia dos serviços médicos e dos hospitais propostos pelo organizador no âmbito de qualquer rali inscrito pela primeira vez no Campeonato do Mundo de Ralis da FIA (CMR) e para qualquer rali que não tenha ainda participado neste campeonato durante 5 anos consecutivos. Esta inspeção decorre durante um rali que decorra no

Lors de la compétition:

- a) Vérification de l'exactitude de la réponse au questionnaire médical et du bon fonctionnement des services médicaux.

En particulier, le Délégué Médical s'assurera au moins une fois par jour pendant la durée de la compétition de la présence en bord de piste de la totalité du personnel médical et paramédical affecté aux secours destinés aux pilotes.

- b) Supervision et évaluation des exercices liés à la sécurité (extraction, comportement d'ensemble des services de secours, etc.).
- c) Présence permanente à la Direction de Course, aux côtés du Médecin-Chef ou éventuellement de son adjoint et du Directeur de l'Épreuve.
- d) En cas d'accident:

- pouvoir, sur sa demande et s'il le juge nécessaire, être transporté sur place et y rester pendant une partie ou la totalité du déroulement des secours.
- décider conjointement avec le Médecin-Chef des modalités d'évacuation du ou des blessé(s).
- transmettre des informations au Délégué Presse de la FIA.
- cosigner avec le Médecin-Chef, en tant que Délégué Médical du Championat du Monde concerné, les documents autorisant le retour à la compétition à la suite d'un accident du pilote participant à ce Championnat du Monde (voir Annexe L, Chapitre II).

Après la compétition:

- Rédaction d'un rapport de la compétition à l'intention de la FIA qui le transmet à l'ASN (qui devra en adresser une copie au circuit et au Médecin-Chef concernés).
- Le cas échéant, suivi du pilote hospitalisé.

2 - RALLYES**Avant la compétition:**

- Prise de connaissance du questionnaire médical et du plan des secours de la compétition concernée.
- Inspection préalable des services médicaux et des hôpitaux proposés par l'organisateur pour tout nouveau rallye inscrit au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (WRC) et pour tout rallye n'ayant plus participé à ce championnat pendant cinq années consécutives. Cette inspection a lieu à l'occasion d'un rallye se déroulant sur le même lieu

mesmo local e deve ter lugar antes da inscrição no calendário do CMR) da competição em questão. Ela incluirá a verificação do treino e da qualificação dos diferentes elementos que compõem a cadeia de socorro.

Durante a competição:

- a) Verificação do bom funcionamento dos serviços médicos e do respeito do plano de socorro e da exactidão da resposta ao questionário médico.
- b) Verificação do treino e, se necessário, tomar a responsabilidade pelos diferentes elementos que compõem a cadeia de socorro.
- c) Contribuir para a formação de primeiros socorros aos concorrentes.
- d) Percorrer, juntamente com o Delegado de Segurança FIA e o Director de Prova, cada prova especial pelo menos uma hora antes do primeiro concorrente. Isto implica que os serviços médicos estejam a postos uma hora e meia antes da passagem do primeiro concorrente.
- e) Uma comunicação permanente deve existir entre o Delegado Médico e o Médico Chefe, através de telemóvel, ou melhor ainda através de um sistema rádio, de modo a que o Delegado Médico possa estar ao corrente de qualquer acidente ou incidentes médicos
- f) Em caso de acidente:
 - Se o Delegado Médico o entender necessário e se for possível, a sua presença no local, ao lado dos médicos locais, durante a operação de socorro;
 - Verificar o relatório diário de incidentes ou acidentes elaborados pelo Médico-Chefe, antes de este ser enviado aos Comissários Desportivos do Rali;
 - Co-responsabilidade, juntamente com o Médico-Chefe no que se refere à autorização a dar a um condutor de reintegrar a competição após um acidente (ver Anexo L, capítulo II)

Após a competição:

- Redacção de um relatório competição para a FIA que o transmitirá à ADN (a qual deverá enviar uma cópia ao circuito e ao Médico-Chefe respectivos).
- Se necessário, seguido pelo condutor hospitalizado

SUPLEMENTO 9

et doit se dérouler avant l'inscription de la compétition concernée dans le calendrier du WRC. Elle comportera la vérification de l'entraînement et de la qualification des différents éléments composant la chaîne des secours.

Lors de la compétition:

- a) Vérification du bon fonctionnement des services médicaux et du respect du plan des secours et de l'exactitude de la réponse au questionnaire médical.
- b) Vérification de l'entraînement et, au besoin, reprise en main des différents éléments composant la chaîne des secours.
- c) Contribuer à une formation aux premiers secours à l'intention des concurrents.
- d) Parcourir chaque épreuve spéciale au moins une heure avant le premier concurrent et ce, en liaison avec le Délégué FIA à la Sécurité et le Directeur de Course. Ceci implique la mise en place des services médicaux une heure et demie avant le passage du premier concurrent.
- e) Une communication permanente doit être établie entre le Délégué Médical et le Médecin-Chef par mobile ou, mieux, par radio, pour que le Délégué Médical soit tenu au courant en permanence des accidents ou incidents médicaux éventuels.
- f) En cas d'accident:
 - si le Délégué Médical le juge nécessaire et si cela s'avère possible, présence sur place, aux côtés des médecins locaux, pendant le déroulement des secours;
 - validation du rapport quotidien des incidents ou accidents établi par le Médecin-Chef avant transmission aux Commissaires Sportifs du rallye;
 - co-responsabilité avec le Médecin-Chef concernant l'autorisation à donner à un pilote de réintégrer la compétition à la suite d'un accident (voir Annexe L, Chapitre II).

Après la compétition:

- Rédaction d'un rapport de la compétition à l'intention de la FIA qui le transmet à l'ASN (qui devra en adresser une copie au circuit et au Médecin-Chef concernés).
- Le cas échéant, suivi du pilote hospitalisé.

SUPPLÉMENT 9

SISTEMA DE PENALIDADES EM CASO DE NÃO CUMPRIMENTO COM AS EXIGÊNCIAS MÉDICAS (PARA OS CAMPEONATOS F1, WEC, WRC, WORLDRX, WTCR DA FIA)

Para garantir o respeito das exigências de serviços médicos da FIA nos Campeonatos do Mundo, o pode ser aplicado em caso de incumprimento seguinte sistema de penalidades financeiras

1 - Incumprimento dos prazos para a conclusão do Questionário Médico

Qualquer violação destes regulamentos pelo Organizador de uma Competição de um Campeonato do Mundo da FIA pode ser comunicada pelo Presidente da Comissão Médica da FIA aos Comissários Desportivos em questão, que podem impor uma multa correspondente a uma percentagem (máximo de 30%) do calendário taxa aplicada pela FIA para o ano em que a competição em questão é realizada, conforme previsto nos artigos 12.2 e 12.3 do Código Desportivo Internacional.

2 - Incumprimento das exigências do Questionário Médico

Qualquer violação destes regulamentos pelo Organizador de uma Competição do Campeonato do Mundo da FIA pode ser reportada pelo Delegado Médico da FIA aos Comissários Desportivos da Competição em questão, que podem impor uma multa correspondente a uma percentagem (máximo de 30%) da taxa de calendário aplicada pela FIA para o ano em que a competição em questão é realizada, conforme previsto nos artigos 12.2 e 12.3 do Código Desportivo Internacional.

Estas disposições não impedem os Comissários Desportivos de imporem quaisquer outras medidas que considerem necessárias, nomeadamente no âmbito dos artigos 11.9.2.1 e 11.9.2.o do Código Desportivo Internacional

SYSTÈME DE PÉNALITÉS EN CAS DE MANQUEMENT AUX EXIGENCES EN MATIÈRE MÉDICALE (POUR LES CHAMPIONNATS F1, WEC, WRC, WORLDRX, WTCR DE LA FIA)

Afin d'assurer le respect des exigences de la FIA dans le domaine des services médicaux sur les Championnats du Monde, le système de pénalités financières suivant pourra être appliqué en cas de manquement

1 - Non-respect des délais pour remplir le Questionnaire Médical

Toute violation de la présente réglementation par l'Organisateur d'une Compétition d'un Championnat du Monde de la FIA pourra être signalée par le Président de la Commission Médicale de la FIA aux Commissaires Sportifs de la Compétition concernée, qui pourront infliger une amende correspondant à un pourcentage (maximum 30%) du droit de calendrier appliqué par la FIA pour l'année en cours à la Compétition concernée, tel que prévu aux Articles 12.2 et 12.3 du Code Sportif International.

2 - Non-respect des exigences du Questionnaire Médical

Toute violation de la présente réglementation par l'Organisateur d'une Compétition d'un Championnat du Monde de la FIA pourra être signalée par le Délégué Médical de la FIA aux Commissaires Sportifs de la Compétition concernée, qui pourront infliger une amende correspondant à un pourcentage (maximum 30%) du droit de calendrier appliqué par la FIA pour l'année en cours à la Compétition concernée, tel que prévu aux Articles 12.2 et 12.3 du Code Sportif International.

Ces dispositions ne privent pas les Commissaires Sportifs de prendre d'autres mesures s'ils le jugent nécessaire, notamment dans le cadre des articles 11.9.2.1 et 11.9.2.o du Code Sportif International.