



## 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~~

**Recomendações relativas à vigilância da estrada e aos serviços de emergência**

**Recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention**

## INDICE

## SOMMAIRE

<b>ARTIGO 1</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>ARTICLE 1</b>	<b>OBJECTIFS</b>
1.1	Organização geral	1.1	Organisation générale
<b>ARTIGO 2</b>	<b>CORRIDAS EM CIRCUITO</b>	<b>ARTICLE 2</b>	<b>COURSES SUR CIRCUIT</b>
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
<b>ARTIGO 3</b>	<b>AUTOCROSS E RALLYCROSS</b>	<b>ARTICLE 3</b>	<b>AUTOCROSS ET RALLYCROSS</b>
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

<b>3.5</b>	<b>Outros Serviços</b>	<b>3.5</b>	<b>Autres services</b>
<b>3.6</b>	<b>Intervenções em Pista</b>	<b>3.6</b>	<b>Interventions en piste</b>
<b>ARTIGO 4</b>	<b>CORRIDAS DE DRAGSTERS</b>	<b>ARTICLE 4</b>	<b>COURSES DE DRAGSTERS</b>
<b>4.1</b>	<b>Organização geral</b>	<b>4.1</b>	<b>Organisation générale</b>
<b>4.2</b>	<b>Vigilância na pista</b>	<b>4.2</b>	<b>Surveillance de la piste</b>
<b>4.3</b>	<b>Serviços médicos</b>	<b>4.3</b>	<b>Services médicaux</b>
<b>4.4</b>	<b>Serviço de luta contra incêndios e de socorro</b>	<b>4.4</b>	<b>Service de lutte contre les incendies et de secours</b>
<b>4.5</b>	<b>Outros serviços</b>	<b>4.5</b>	<b>Autres services</b>
<b>ARTIGO 5</b>	<b>RALIS (1ª CATEGORIA)</b>	<b>ARTICLE 5</b>	<b>RALLYES (1ERE CATEGORIE)</b>
<b>5.1</b>	<b>Generalidades</b>	<b>5.1</b>	<b>Généralités</b>
<b>5.2</b>	<b>Plano de segurança e procedimentos administrativos</b>	<b>5.2</b>	<b>Plan de sécurité et procédures administratives</b>
<b>5.3</b>	<b>Descrição dos elementos do serviço médico e de socorro</b>	<b>5.3</b>	<b>Description des éléments des services médicaux et de secours</b>
<b>5.4</b>	<b>Segurança do público</b>	<b>5.4</b>	<b>Sécurité du public</b>
<b>5.5</b>	<b>Segurança das equipas concorrentes</b>	<b>5.5</b>	<b>Sécurité des équipages concurrents</b>
<b>5.6</b>	<b>Relatórios sobre acidentes</b>	<b>5.6</b>	<b>Rapports sur accidents</b>
<b>ARTIGO 6</b>	<b>RALIS TODO-O-TERRENO</b>	<b>ARTICLE 6</b>	<b>RALLYES TOUT-TERRAIN</b>
<b>6.1</b>	<b>Generalidades</b>	<b>6.1</b>	<b>Généralités</b>
<b>6.2</b>	<b>Plano de segurança e procedimentos administrativos</b>	<b>6.2</b>	<b>Plan de sécurité et procédures administratives</b>
<b>6.3</b>	<b>Descrição dos elementos que podem integrar os serviços médicos e de socorro</b>	<b>6.3</b>	<b>Description d'éléments pouvant faire partie des services médicaux et de secours</b>
<b>6.4</b>	<b>Segurança do público</b>	<b>6.4</b>	<b>Sécurité du public</b>
<b>6.5</b>	<b>Segurança das equipas concorrentes</b>	<b>6.5</b>	<b>Sécurité des équipages concurrents</b>
<b>ARTIGO 7</b>	<b>CORRIDAS DE MONTANHA</b>	<b>ARTICLE 7</b>	<b>COURSES DE COTE</b>
<b>7.1</b>	<b>Organização geral</b>	<b>7.1</b>	<b>Organisation générale</b>
<b>7.2</b>	<b>Vigilância da estrada</b>	<b>7.2</b>	<b>Surveillance de la route</b>
<b>7.3</b>	<b>Serviços Médicos</b>	<b>7.3</b>	<b>Services médicaux</b>
<b>7.4</b>	<b>Serviço de luta contra os incêndios e de socorro</b>	<b>7.4</b>	<b>Services de lutte contre les incendies et de secours</b>
<b>7.5</b>	<b>Evacuação</b>	<b>7.5</b>	<b>Évacuation</b>

**QUADRO DE CONSULTA RÁPIDA das exigências em cada disciplina****SUPLEMENTOS**

1	<b>Recomendações relativas aos treinos privados em circuitos automóveis</b>
2	<b>Qualificações do Médico-Chefe para os Campeonatos do Mundo da FIA</b>
3	<b>Equipamento de Intervenção móvel</b>
4	<b>Material necessário para as áreas de reanimação (centros médicos, unidades de tratamento / reanimação, bivouacs etc.)</b>
5	<b>Equipamento dos meios móveis destinados à evacuação dos feridos</b>
6	<b>Conceção e construção de um centro médico</b>
7	<b>Equipas de extração</b>
8	<b>Funções do Delegado Médico da FIA</b>
9	<b>Sistema de penalidade por incumprimento de requisitos médicos (para os Campeonatos do Mundo da FIA).</b>
10	<b>Segurança operacional em matéria de alta tensão elétrica</b>

**TABLEAU DE CONSULTATION RAPIDE des exigences dans chaque discipline****SUPPLÉMENTES**

1	<b>Recommandations concernant les essais privés sur circuits automobiles</b>
2	<b>Qualifications des Médecins-Chefs pour les Championnats du Monde de la FIA</b>
3	<b>Équipement d'intervention mobile</b>
4	<b>Matériel nécessaire pour les zones de réanimation (centres médicaux, unités de soins / de réanimation, bivouacs, etc.)</b>
5	<b>Équipement des moyens mobiles destinés à l'évacuation des blessés</b>
6	<b>Conception et réalisation d'un centre médical</b>
7	<b>Équipes d'extraction</b>
8	<b>Rôle du Délégué Médical de la FIA</b>
9	<b>Système de pénalités en cas de manquement aux exigences en matière médicale (pour les Championnats du Monde de la FIA).</b>
10	<b>Sécurité opérationnelle en matière de haute tension électrique</b>

*Nota:* Para que o texto seja sucinto, o pronome masculino é utilizado para representar uma pessoa quer de um quer de outro género.

*NB:* par souci de brièveté, le pronom masculin est utilisé pour représenter une personne de l'un ou de l'autre genre.

## ARTIGO 1 – OBJECTIVOS

### 1.1 – DEFINIÇÃO

Este Anexo define os objetivos da vigilância da estrada e dos serviços de intervenção, indicando ao mesmo tempo os meios para atingir esses objetivos, nas diferentes disciplinas do desporto automóvel abrangidas 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 efetuam treinos a velocidades de competição deverão:

- 1) assegurar-se de não colocar ninguém em risco 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 Diretor de Prova. Se um Diretor de 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 Diretor de Prova e as operações de segurança estão sobre a autoridade suprema do Diretor de Corrida.

O Diretor de Prova 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 Diretor de Corrida; esta função pode ser desempenhada pelo Diretor 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

## 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 et
- 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 d'Épreuve d'un championnat ou d'une série officie 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

Diretor 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 os 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 Diretor de Prova ou do seu adjunto e descrever o funcionamento da Direção 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.

**1.2.1** – O controlo global da organização e administração dos serviços médicos e de emergência do circuito/rally é, com a aprovação do Comité de Organização, total e exclusivamente sob a responsabilidade de um Médico-Chefe.

Para garantir a segurança geral de todos os intervenientes e facilitar o acesso seguro do pessoal médico e de socorro, a supervisão operacional de qualquer intervenção será da responsabilidade do Chefe de Emergência da ASN (ou ao responsável da equipa de salvamento devidamente qualificado e designado). É responsável pela segurança do local, pela direção de todas as atividades de combate a incêndios e de socorro técnico e pela gestão de pessoal, recursos e equipamentos relacionados com essas atividades. Está sempre sob a autoridade do Diretor de Prova e, em última instância (se aplicável) do Diretor de Corrida.

### **1.3 – GENERALIDADES**

As recomendações respeitantes aos efetivos 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

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.

**1.2.1** – Le contrôle global de l'organisation et de l'administration des services médicaux et de secours du circuit/rallye est, avec l'accord du Comité d'Organisation, entièrement et exclusivement sous la responsabilité d'un Médecin-Chef.

Afin d'assurer la sécurité générale de tous les intervenants et de faciliter l'accès en toute sécurité du personnel médical et de secours, la supervision opérationnelle de toute intervention incombera au Chef des secours de l'ASN (ou au responsable de l'équipe de secours dûment qualifié et désigné). Il est responsable de la sécurité des lieux, de la direction de toutes les activités de lutte contre l'incendie et de secours technique et de la gestion du personnel, des ressources et de l'équipement dans le cadre de ces activités. Il relève toujours de l'autorité du Directeur de Course et en dernier ressort (le cas échéant) du Directeur d'Epreuve.

### **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

deverá ser revisto, de modo a garantir efetivos 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.

A fim de aumentar a segurança geral do local, uma sinalização deve ser colocada de forma bem visível a fim de recordar aos espectadores e aos participantes de que devem usar os cintos de segurança quando estiverem ao / a bordo de uma viatura de turismo no local, usar um capacete ao conduzir uma scooter, motocicleta, etc., além de outros regulamentos de segurança em matéria de transporte e / ou qualquer regulamento local relacionado com a mobilidade.

#### **1.4 – DRONES OU OUTROS VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS**

Os veículos aéreos não tripulados (UAV), vulgarmente chamados de drones, operados por entidades comerciais só podem ser usados em locais de competição se forem autorizados por e utilizados em conformidade com a regulamentação da aviação civil e as leis do país onde o evento é organizado, bem como com as políticas da ADN local que sanciona o evento.

É proibido a utilização de um UAV para fins recreativos.

Um UAV pode ser autorizado a sobrevoar um percurso durante uma competição nas seguintes condições:

- com a aprovação do organizador, e
- O operador segue todas as instruções emitidas pelo Diretor de corrida, se for designado, ou o Diretor de Prova.

Em nenhum momento um UAV pode:

- Operar a menos de 5 m acima do solo, salvo autorização em contrário do Diretor de Prova, se for designado, ou do Diretor de Corrida, ou durante a descolagem e aterragem.

deveria 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.

Afin d'améliorer la sécurité générale du site, une signalisation devrait être placée de façon bien visible afin de rappeler aux spectateurs et aux participants qu'ils doivent attacher leur ceinture de sécurité lorsqu'ils sont au volant/à bord d'une voiture de tourisme dans l'enceinte du site, porter un casque lorsqu'ils conduisent un scooter, une motocyclette, etc., en plus de toute autre consigne de sécurité en matière de transport et/ou de toute réglementation locale relative à la mobilité.

#### **1.4 – DRONES OU AUTRES VÉHICULES AÉRIENS SANS PILOTE**

Les véhicules aériens sans pilote (UAV), communément appelés drones, exploités par des entités commerciales ne peuvent être utilisés sur les sites de compétition que s'ils sont autorisés par, et utilisés conformément à la réglementation relative à l'aviation civile et aux lois du pays dans lequel l'épreuve est organisée ainsi qu'aux politiques de l'ASN locale qui sanctionne l'épreuve.

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

Un UAV peut être autorisé à survoler un parcours pendant une compétition aux conditions suivantes:

- L'approbation de l'Organisateur, et
- L'opérateur suit toute instruction émise par le Directeur d'Epreuve s'il est désigné, ou le Directeur de Course.

A aucun moment, un UAV ne peut:

- Opérer à moins de 5 m au-dessus du sol sauf autorisation contraire du Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou du Directeur de Course ou pendant le décollage et l'atterrissage.

- Intervir na proximidade de qualquer veículo médico ou de qualquer pessoa que assista a um incidente, salvo a pedido do Diretor de Corrida, se for designado, ou do Diretor de Prova, e
- Descolar ou aterrar numa zona diferente da que está separada do público em geral, do paddock, da área de preparação ou de qualquer outra zona específica identificada pelo Organizador.

## **ARTIGO 2 – CORRIDAS EM CIRCUITO**

### **2.1 – DIRECÇÃO DE CORRIDA**

#### **2.1.1 – Definição**

A Direção da Corrida é o centro de vigilância e de direção 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 Direção de Corrida durante o desenrolar de todas as atividades na pista. As tarefas do Diretor de Corrida estão discriminadas no Artigo 11.11 do Código

#### **2.1.2 – Localização**

A Direção 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**

Deve-se prever no posto de direção de corrida:

- a) um sistema telefónico ou equipamento eletrónico de comunicações ligado aos postos 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;

- Intervenir à proximité de tout véhicule médicalisé ou de toute personne assistant à un incident sauf demande du Directeur d’Epreuve, s’il est désigné, ou du Directeur de Course et,
- Décoller ou atterrir dans une zone autre que celle qui est séparée du grand public, du paddock, de l’aire de rassemblement ou de toute autre zone spécifique identifiée par l’Organisateur.

## **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)** um emissor/recetor de rádio para comunicar com os veículos e os postos equipados com o mesmo aparelho;
- e)** um microfone, ligado aos sistemas de altifalantes utilizados para se dirigirem às boxes e ao paddock, assim como a possibilidade de acesso ao sistema destinado ao público;
- f)** um recetor 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, o Diretor da Prova ou ao seu adjunto deve encarregar-se do 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 respetivo material estão corretamente colocados;
- c)** que todas as vias de acesso e de saída da pista estão fechadas.

Neste sentido, deverá ser dada uma última volta de inspeção pelo veículo oficial, que desfraldará uma bandeira vermelha ou luz(es) vermelha(s) acesa(s).

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

- A viatura oficial que efetua o fecho do circuito nunca deve ultrapassar qualquer outra viatura que circule na pista e tomar a sua dianteira, exceto se devidamente autorizada pelo Diretor de Corrida;
- O responsável da viatura oficial, deve fazer um relatório pessoal ao Diretor de Corrida sobre o encerramento da pista;

- d)** un émetteur/récepteur de radio pour 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 doit 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 sont correctement positionnés;
- c)** que toutes les voies d'accès et de sortie de la piste sont fermées.

A cette fin, un dernier tour d'inspection 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 d'inspection:

- La voiture officielle effectuant la fermeture du circuit ne doit 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 doit faire un rapport personnel au Directeur de Course concernant la fermeture de la piste.



- No fim da competição ou se uma interrupção apropriada for antecipada, o Diretor de Corrida ou o seu adjunto, poderá efetuar a abertura da pista, dando a volta à mesma na viatura oficial, desfraldando uma bandeira verde ou com a(s) luz(e)s verde(s) acesa(s), para indicar que os veículos de serviço e os comissários de pista podem entrar no circuito para remover os detritos o material, e para retirar as viaturas avariadas, etc.
- Só após a passagem da viatura oficial, ou após autorização da Direção de Corrida, os veículos de serviço e os comissários de pista poderão abandonar a posição que lhes foi atribuída e/ou entrar no circuito.
- Se a competição prosseguir após uma interrupção, a estrada deve ser fechada por uma viatura oficial com a bandeira vermelha desfraldada ou com o(s) rotativo(s) vermelho(s) aceso(s).

Os outros deveres do Diretor 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;
- exibir os sinais que lhe estão formalmente reservados;
- fiscalizar, tanto quanto possível, a pista, a olho nu, ou, se esta estiver instalada, através de rede de televisão 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.

Além disso, compete-lhe assegurar que a competição se desenrole em total conformidade com o Código Desportivo, o regulamento tipo do Campeonato, se aplicável, e 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

- 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 enlever les débris prendre le matériel et pour enlever les voitures en panne, etc.
- Ce n'est qu'après le passage de la voiture officielle, ou après autorisation de la Direction de Course, que les véhicules de service et les commissaires de piste pourront quitter la position qui leur a été attribuée et/ou entrer sur le circuit.
- Si la compétition se poursuit après une interruption, la route doit être refermée par une voiture officielle avec le drapeau rouge déployé ou le(s) feu(x) rouge(s) allumé(s).

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

partida / chegada. Dependendo das circunstâncias, a sala pode estar localizada noutro 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 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 exceto aos oficiais autorizados ou ao pessoal das equipas de corridas autorizadas, 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 uma proteção adequada, a critério do diretor de prova, se designado, ou do diretor de corrida.

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 proibido qualquer membro da equipa subir as cercas anti detritos por cima do muro das boxes. Todo o comportamento de um

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.

### **2.3.2 – 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 raison des voitures de course qui l'empruntent mais également 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 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.

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-détritus au-dessus du mur des stands. Tout agissement d'une

membro de uma equipa que viole esta interdição será relatado aos Comissários Desportivos.

O acesso dos convidados ao pit lane deve ser controlado por um passe específico e a segurança no pit lane deve ser assegurada permanentemente para controlar o acesso durante atividades não desportivas, como "pit walks" e visitas às boxes.

Nenhum convidado é autorizado a entrar no pit lane em qualquer altura (quando o circuito está fechado). Esta regra aplica-se durante qualquer sessão de treino ou corrida, bem como quando o pit lane está aberto para o procedimento de início da corrida. Neste caso, todos os convidados devem estar na grelha antes da abertura da do pit lane e não sair da grelha até que o pita lane seja fechado.

Os organizadores devem garantir que todos, exceto os oficiais, pilotos, pessoal das equipas e meios de comunicação autorizados tenham saído da grelha pelo menos 5 minutos antes do início da volta de formação.

No final da corrida, nenhum convidado poderá entrar no pit lane até que todas as viaturas tenham entrado no Parque Fechado e/ou parado na sua box. Os oficiais, a equipe e meios de comunicação autorizados que se dirigem ao Parque Fechado e/ou ao pódio só podem fazê-lo depois que a última viatura tiver levado a bandeira de xadrez.

### **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.

équipe violant cette interdiction sera signalé aux Commissaires Sportifs.

L'accès des invités à la voie des stands devrait être contrôlé par un laissez-passer spécifique et la surveillance de la voie des stands devrait être assurée en permanence afin d'en contrôler l'accès pendant les activités non sportives telles que les "pit walks" et les visites des garages.

Aucun invité n'est autorisé à pénétrer dans une voie des stands en service (lorsque le circuit est fermé) à quelque moment que ce soit. Cette règle s'applique pendant toute séance d'essais ou course, ainsi que lorsque la voie des stands est ouverte pour la procédure de départ de la course. Dans ce cas précis, tous les invités doivent être sur la grille avant l'ouverture de la voie des stands et ne quitter la grille qu'après la fermeture de la voie des stands.

Les organisateurs doivent s'assurer que toutes les personnes, à l'exception des officiels, des pilotes, du personnel des équipes et des médias agréés, ont quitté la grille au plus tard 5 minutes avant le début du tour de formation.

A la fin de la course, aucun invité ne sera autorisé à pénétrer dans la voie des stands avant que toutes les voitures ne soient entrées dans le Parc Fermé et/ou ne se soient arrêtées dans leur stand. Les officiels, le personnel des équipes et les médias agréés qui se dirigent vers le Parc Fermé et/ou le podium ne peuvent le faire qu'une fois que la dernière voiture a franchi le drapeau à damier.

### **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 – Posicionamento dos comissários de pista na via de boxes (Pit Lane)

A fim de alertar os pilotos 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 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 serão determinados em função das características do circuito, tendo em conta que:

- nenhum sector da estrada entre as barreiras não deverá escapar à observação;
- Cada posto deverá poder comunicar visualmente com o anterior e com o seguinte; se tal não for o caso, deverá ser criado um posto suplementar ou de substituição, utilizando pessoal suplementar 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 contar com uma pessoa em condições de comunicar verbalmente com a Direção de Corrida e de permanecer no posto em

### 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 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 entre les barrières 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 compter une personne en mesure de communiquer verbalement avec la Direction de Course et de rester au poste en

permanência durante qualquer atividade na pista;

- Cada posto deverá ser assinalado por um painel, claramente visível a partir da pista, a partir do primeiro posto colocado depois da linha de partida, utilizando o sistema de numeração e as especificações por painéis a seguir descritos;
- Qualquer modificação do número e do local dos postos deve ser comunicada à FIA.

Partindo do posto de comissário principal onde são dadas as indicações do Diretor de Corrida, que é designado «0», cada posto de comissários (MP) será identificado pelo método seguinte:

- Curva 2 → MP2, a MP seguinte será determinada em função da sua distância em relação à próxima curva. Por exemplo, um posto situado a meio caminho entre T2 e T3 será identificado como MP2.5, um posto perto da Curva 3 poderia ser identificado como MP2.9.
- O painel de sinalização MP deve medir 40 cm de largura e 30 cm de altura, com fundo branco e letras pretas, com um número associado ao número da curva e ser claramente visível na pista do lado em que as viaturas se aproximam. Não deve ser utilizado qualquer outro sistema de letras ou de numeração.

Com o objetivo de facilitar a aplicação das regras relativas aos sinais amarelos (ver Artigo 2.5.5 b), o ponto exato a partir do qual uma luz ou uma bandeira amarela mostrada se aplica (ultrapassagem interdita) pode ser definido de uma linha de cor de 10 cm de largura a partir da perpendicular à borda da pista o mais afastada possível da trajetória da corrida e/ou de um marcador vertical flexível («floppy») colocada a cerca de 1 m da borda da pista.

### 2.4.3 – Equipamento

Em cada posto deverá existir:

- a)** um sistema fiável de comunicação de duas vias com a Direção de Corrida, bem como um sistema de reserva independente.

permanence pendant toute activité sur la piste ;

- chaque poste devrait être signalé par un panneau, clairement visible de la piste, depuis le premier poste placé après la ligne de départ, en utilisant le de numérotation et les spécifications pour panneaux décrits ci-dessous ;
- toute modification du nombre et de l'emplacement des postes doit être notifiée à la FIA.

En partant du poste de commissaire principal où sont donnés les signaux du Directeur de Course, qui est désigné «0», chaque poste de commissaires (MP) sera identifié selon la méthode suivante:

- Virage 2 → MP2, le MP suivant sera déterminé en fonction de sa distance par rapport au prochain virage. Par exemple, un poste situé à mi-chemin entre T2 et T3 sera identifié comme MP2.5, un poste proche du Virage 3 pourrait être identifié comme MP2.9.
- Le panneau de signalisation MP doit mesurer 40 cm de large et 30 cm de haut, avoir un fond blanc et des lettres noires, porter un numéro associé à un numéro de virage et être clairement visible de la piste du côté où les voitures sont à l'approche. Aucun autre système de lettres ou de numérotation ne doit être utilisé.

Afin de faciliter l'application des règles concernant les signaux jaunes (voir Article 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'une ligne de couleur de 10 cm de large partant du et perpendiculaire au bord de la piste le plus éloigné de la trajectoire de course et/ou d'un marqueur vertical flexible («floppy») placé à environ 1 m du bord de la piste.

### 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)** 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 Diretor de Corrida, podem igualmente 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)** 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.

Recomenda-se que os postos de comissários sejam equipados com sopradores de folhas, com as seguintes especificações, em intervalos regulares ao redor do circuito, para facilitar a remoção dos detritos da superfície da pista em tempo útil:

**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)** 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.

Il est recommandé de doter les postes de commissaires de souffleurs de feuilles répondant aux spécifications suivantes, à intervalles réguliers autour du circuit, afin de faciliter l'enlèvement des débris de la surface de la piste en temps voulu :



- Fluxo de ar mínimo 380 CFM
- Força de sopro mínima 9N

#### 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 Direção de Prova.

Todos os comissários colocados ao longo da 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 ou antes de ter recebido a autorização da Direção de Corrida.

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 pilotos, de qualquer perigo ou dificuldade que eles não possam prever (ver Artigo 2.5);
- informar imediatamente a Direção de Prova 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 2.6;
- assegurar-se de que a corrida se desenrola de maneira equitativa do ponto de vista desportivo e transmitir à Direção da Prova qualquer comportamento perigoso ou Antidesportivo, sobretudo no que respeita ao Anexo "L" Capítulo IV «Código de Conduta em Circuito»;

- *Débit d'air minimum 380 CFM*
- *Force de soufflage minimale 9N*

#### 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.

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 ou avant d'avoir reçu l'autorisation de la Direction de Course.

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 2.5);
- 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 2.6;
- 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»;

– 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, o posto deve continuar a controlar o seu setor da pista até independentemente da viatura oficial que abre a pista ter passado ou que a autorização tenha sido dada pela Direção de Prova.

## 2.5 – SINALIZAÇÃO

### 2.5.1 – Generalidades

No que respeita à sinalização do percurso, o Diretor 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 refletivos, mas todos os condutores devem ser informados deste fato com antecedência, por ocasião do Briefing. Em competições noturnas, 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, depois da 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 pilotos, seja em viaturas abertas ou fechadas.

– 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 doit continuer à surveiller son secteur de la route jusqu'à ce que la voiture officielle qui ouvre la piste soit passée ou que l'autorisation ait été donnée par la Direction de Course.

## 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.



Deverá ser protegido contra uma eventual projeção 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 exceção 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
Vermelha	186C
Amarela	Yellow C
Azul Clara	298C
Verde	348C
Preta	Black C
Laranja	151C

### 2.5.3 – Especificações da sinalização luminosa

Duas 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 refletores clássicos, ou apresentar-se sob a forma de painéis compostos por díodos eletroluminescentes (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 / ou dimensão suficientes para serem observadas sem risco de erro a partir de uma distância de 250 m em plena luz do sol;
- as luzes devem piscar a ciclos de 3-4 Hz.

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:

Drapeau	Pantone
Rouge	186C
Jaune	Yellow C
Bleu clair	298C
Vert	348C
Noir	Black C
Orange	151C

### 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;

- o tipo de luzes utilizadas, deve fornecer uma luz instantânea, com reduzido ou nenhum tempo de reação;
  - as luzes devem piscar a ciclos de 3-4 Hz.
  - o tipo de luzes utilizadas, deve fornecer uma luz instantânea, com reduzido ou nenhum tempo de reação;
  - cada luz deve poder proporcionar, 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 Direção de Prova deve ser automaticamente informada da ativação do sinal.
- le type de feux utilisés devrait fournir une lumière instantanée, avec peu ou pas de temps de réaction ;
  - 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 Direction de Course devrait être informée automatiquement du signal activé.

### 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 amarelas 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 trajetória 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.

### 2.5.3.2 – 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.

- Em caso de sistemas integrados permanentes, a Direção de Prova deve ser automaticamente informada da ativação do sinal.

### 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 comandadas a partir da Direção de Prova;
- todas as outras luzes poderão ser operadas pelos comissários de pista ou pela Direção de Prova;
- se as luzes forem operadas localmente, cada caixa de controlo deverá ser concebida de modo a evitar a possibilidade de estas serem acionadas acidentalmente e devem estar equipadas com um sistema de repetidor;
- o sistema elétrico 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 riscas vermelhas, o painel correspondente à viatura de segurança (Safety Car) ou outros painéis que deverão ser mencionados no Regulamento Particular da competição.

- en cas de systèmes intégrés permanents, la Direction de Course devrait être informée automatiquement du signal activé.

### 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 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 – Sinais de bandeiras utilizados pelo Diretor de Corrida ou pelo seu adjunto

### 2.5.4.1 – Sinalização por bandeira que deve ser utilizada pelo Diretor 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 respetiva boxe;
- 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;

## 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)** se a corrida for interrompida, os pilotos devem-se lembrar que não é necessário acelerar porque:

- a classificação da corrida ou a ordem da grelha da nova partida será estabelecida a 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 Diretor 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 significa o final de qualquer sessão de treinos ou corrida. Deve ser agitada atrás da primeira linha de proteção até que todas as viaturas em competição tenham passado a Linha de Meta.

### **d) Bandeira preta**

Esta bandeira deve ser utilizada para informar o piloto 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, o piloto não respeitar tal instrução, esta bandeira não deverá ser mostrada por mais de quatro voltas consecutivas.

**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 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 signifie la fin de toute séance d'essais ou course. Il doit être agité de derrière la première ligne de protection jusqu'à ce que toutes les voitures en compétition aient franchi la Ligne de Contrôle.

### **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.

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 piloto em questão de que a sua viatura está com problemas mecânicos suscetíveis de constituir um perigo para ele ou para outros pilotos e significa que deverá parar na sua, boxe na passagem 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 só vez, e constitui um sinal de advertência ao piloto em questão, por condução antidesportiva ou por uma ação que pode resultar numa penalidade se for repetida.

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 piloto 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 Diretor de Corrida o considerar necessário.

Normalmente, a decisão de apresentar as duas últimas bandeiras referidas (em e e f) cabe ao Diretor 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 Diretor 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.

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. 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, au pilote concerné pour conduite non sportive ou pour une action pouvant entraîner une pénalité si elle est répétée.

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.



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 Diretor 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 Diretor 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.

#### **b) Bandeira amarela**

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

– Uma única bandeira agitada: Reduza a sua velocidade, não ultrapasse e esteja preparado para mudar de direção. Existe um perigo na berma da pista ou numa parte da pista. Deve ser evidente que o piloto reduziu a velocidade; isso significa que é suposto ter desacelerado anteriormente e / ou ter reduzido significativamente sua velocidade neste setor.

– Duas bandeiras agitadas: Reduza consideravelmente a sua velocidade, não ultrapasse e esteja preparado para mudar de direção 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 piloto não tentou efetuar um tempo de volta significativo; Isso significa que o piloto 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 Diretor de Corrida poderá indicar que sejam mostradas em mais de um posto que preceda o local do incidente.

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 :

– 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.

As ultrapassagens estão 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 piloto deva ser prevenido.

O Diretor de Corrida ou o Diretor 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») ou de uma bandeira roxa com um círculo branco contendo o número 60, conhecido como "código 60". 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 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.

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'Épreuve 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») ou d'un drapeau violet avec un cercle blanc contenant le chiffre 60, dit "Code 60". 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.
- 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.



Nota: Se uma bandeira amarela for colocada ao lado da grelha durante o procedimento de partida, indicando aos pilotos que há um perigo na frente da grelha, não haverá uma bandeira verde para a posição dos comissários seguintes e as ultrapassagens serão permitidas.

### **c) Bandeira Código 60**

Esta bandeira é violeta com um círculo branco contendo o número 60 para indicar um limite de velocidade único de 60 km/h a impor em todo o percurso.

- Por ordem do Diretor de Corrida (se designado) ou do Diretor de Prova, a bandeira será agitada na linha de partida e simultaneamente em todos os pontos do circuito.
- A bandeira continuará a ser agitada pelo menos durante uma volta e até que todas as viaturas tenham abrandado a velocidade visivelmente, após o que a bandeira será mantida imóvel até que o Diretor de Corrida (se for designado) ou o Diretor de Prova retire o Código 60.
- As bandeiras amarelas continuarão a ser agitadas no posto antes do incidente, mas as bandeiras verdes não serão mostradas após o acidente.
- Quando o Diretor de Corrida (se for designado) ou o Diretor de Prova mandar retirar a bandeira do Código 60 a fim de retomar a corrida, a bandeira Código 60 é imediatamente substituída por uma bandeira verde agitada.
- A bandeira verde agitada será apresentada simultaneamente em todos os postos até que o Diretor de Corrida (se for designado) ou o Diretor de Prova ordene a sua retirada.
- A corrida será retomada assim que a bandeira verde for apresentada. As ultrapassagens são estritamente proibidas até que a bandeira verde seja apresentada. Todas as infrações podem ser sancionadas.
- Qualquer infração assinalada será comunicada aos Comissários Desportivos.

Note : Si un drapeau jaune est déployé à côté de la grille pendant la procédure de départ, indiquant aux pilotes qu'il y a un danger devant la grille, il n'y aura pas de drapeau vert au poste de commissaires suivant et les dépassements seront autorisés.

### **c) Drapeau Code 60**

Ce drapeau est violet avec un cercle blanc contenant le chiffre 60 pour indiquer une limite de vitesse unique de 60 km/h à imposer sur l'ensemble du parcours.

- Sur instruction du Directeur d'Épreuve (si désigné) ou du Directeur de Course, le drapeau sera agité sur la ligne de départ et simultanément en tous points du circuit.
- Le drapeau continuera d'être agité pendant au moins un tour et jusqu'à ce que toutes les voitures aient visiblement ralenti, après quoi le drapeau sera maintenu immobile jusqu'à ce que le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course retire le Code 60.
- Les drapeaux jaunes continueront d'être agités au poste précédant l'incident mais les drapeaux verts ne suivront pas.
- Lorsque le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course demande le retrait du Code 60 afin de reprendre la course, le drapeau Code 60 est immédiatement remplacé par un drapeau vert agité.
- Le drapeau vert agité sera présenté simultanément à tous les postes jusqu'à ce que le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course ordonne son retrait.
- La course reprendra dès que le drapeau vert sera déployé. Les dépassements sont strictement interdits tant que le drapeau vert n'est pas déployé. Toute infraction pourra être sanctionnée.
- Toute infraction signalée sera communiquée aux Commissaires Sportifs.

- Cada Volta completada durante a utilização do Código 60 será contada como uma volta de corrida, salvo indicação em contrário no regulamento da prova.
- Recomenda-se que o Código 60 só seja utilizado se as velocidades e/ou as distâncias entre os Automóveis puderem ser monitorizadas em direto
- Podem também ser utilizados painéis luminosos para mostrar este sinal de sinalização.

#### **d) Bandeira amarela com riscas vermelhas**

Esta bandeira deverá ser apresentada imóvel para informar os pilotos 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.

#### **e) Bandeira azul clara**

Esta bandeira é normalmente agitada para indicar ao piloto 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 piloto que saia das boxes, se uma ou duas viaturas se aproximarem na pista.

##### Durante os treinos:

- Uma viatura mais rápida está mesmo atrás de si e 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 piloto não fizer pleno uso dos espelhos retrovisores. Quando mostrada, o piloto em questão deverá permitir que a viatura que se encontra atrás de si o ultrapasse, logo que possível.

- Chaque tour couvert pendant l'utilisation du Code 60 sera compté comme un tour de course, sauf indication contraire dans le règlement de l'épreuve.
- Il est recommandé d'utiliser le Code 60 uniquement si les vitesses et/ou les écarts entre les Automobiles peuvent être surveillés en direct.
- Des panneaux lumineux peuvent également être utilisés pour afficher ce signal.

#### **d) 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.

#### **e) 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 rétroviseurs. Lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de le dépasser à la première occasion.

#### **f) Bandeira branca**

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

#### **g) Bandeira verde**

Esta bandeira deve ser utilizada para indicar 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 Diretor de Corrida o considerar necessário.

#### **2.5.5.2 – Sinalização luminosa utilizada nos postos de comissários**

A sinalização acima mencionada poderá ser efetuada 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 Diretor de Corrida.

#### **2.5.6 – Luzes e Procedimentos de Partida (exceto 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 pilotos 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.

#### **f) 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.

#### **g) 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.

A fileira inferior das 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 ótima a partir do conjunto da grelha de partida.

É recomendável respeitar a disposição das luzes descrita no documento da FIA intitulado «Sinais luminosos recomendados para as partidas paradas de 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 acionadas 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);
- 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).

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 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),
- feux jaunes clignotants et feux rouges allumés ensemble (commutation séparée).

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

### **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:

- 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 será 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,

### **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:

- 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

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 efetuar 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.

Nenhum comissário de pista ou veículo não pode entrar no perímetro do circuito sem a autorização da direção de prova.

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

Após uma avaliação de risco operacional apropriada, e se o uso de capacetes pelo pessoal de intervenção na pista for considerado apropriado, os capacetes que respeitem ou excedam os seguintes padrões devem ser usados:

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• CPSC - Segurança standard para capacetes de bicicleta</li> </ul>                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ECE 22.05 - Capacete europeu para motociclistas</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• JIS T8133-2015 class2 - Capacetes de proteção JPN para utilizadores de veículos motorizados</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• DOT - USA capacete de estrada para motocicleta</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• EN443:2008 - Capacetes de bombeiros</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASTM F1952 - Capacetes usados para Corridas de Bicicletas de Montanha</li> </ul>                       |

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.

Aucun commissaire de piste ou véhicule ne peut pénétrer dans le périmètre du circuit sans l'autorisation de la direction de course.

Tout le personnel d'intervention devrait porter des vêtements protégeant du feu toutes les parties du corps, y compris la tête, le visage et les yeux.

À la suite d'une évaluation adéquate des risques opérationnels, et si le port de casques par le personnel d'intervention sur la piste est jugé approprié, les casques qui respectent ou dépassent les normes suivantes devraient être utilisés:

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• CPSC - Safety standard for bicycle helmets</li> </ul>                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ECE 22.05 - European motorcycle road helmet</li> </ul>                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• JIS T8133-2015 class2 - JPN protective helmets for motor vehicle users</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• DOT - USA motorcycle road helmet</li> </ul>                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• EN443:2008 - Firefighters' helmets</li> </ul>                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASTM F1952 - Helmets Used for Downhill Mountain Bicycle Racing</li> </ul>         |



## 2.6.2 – Se uma viatura para

Se uma viatura para 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 piloto tem o direito de recusar que a sua viatura seja removida da pista; ele deve 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 Direção de Prova de modo a acionar 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 piloto, se isso for possível, tendo sempre presente que a primeira intervenção médica deverá ser efetuada pelo serviço médico.

Os comissários de pista não devem tentar extrair um piloto acidentado, a menos que os perigos identificados no local constituam um risco imediato para a vida, caso em que a extração só deve ser tentada se for considerada segura. mas apenas Os comissários de pista devem assegurar a segurança do piloto enquanto esperam a chegada dos socorros.

## 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 devrait être effectuée par le service médical.

Les commissaires de piste ne doivent pas tenter d'extraire un pilote accidenté, à moins que les dangers identifiés sur place ne constituent un risque immédiat pour la vie, auquel cas l'extraction ne doit être tentée que si elle est jugée sûre. mais seulement Les commissaires de piste devraient assurer la sécurité du pilote en attendant l'arrivée des secours.

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

- informar o chefe de posto da necessidade de serviços de intervenção suplementares (ver combate a incêndios, serviço médico e extração com ferramentas de corte);
- limpar a pista de destroços, de óleo, etc.
- no caso de o piloto parecer estar 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.

No caso de lesão corporal confirmada no local de um acidente, os veículos medicalizados e/ou de extração com ferramentas de corte necessários, deverão ser enviados para o local imediatamente.

## 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.

Nenhum comissário de pista ou veículo pode entrar no perímetro do circuito sem a autorização da direção de prova.

#### 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 piloto ferido.

##### c) Desencarceramento:

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

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

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

Aucun commissaire de piste ou véhicule ne peut pénétrer dans le périmètre du circuit sans l'autorisation de la direction de course.

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

Poder extrair um piloto 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 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 a extração

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 / extração com ferramentas de corte 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 objetivo 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, deve-se lembrar que, em qualquer operação de combate a incêndios, o fator decisivo reside no pessoal e não se pode enfatizar demais a importância da formação dos socorristas.

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

- Apagar o incêndio e em isolar o piloto do mesmo;

**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 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 extraction.

Il est jugé essentiel de faire suivre les concurrents, pendant le 1<sup>er</sup> tour d'une course, par un véhicule médicalisé, ce que pourront également faire des véhicules de lutte contre l'incendie / extraction avec des outils de coupe 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;

- Estar munido de meios 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 efetuar-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 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 circunscrever todo o incêndio no habitáculo da viatura afim de permitir a evacuação do piloto.
- 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.
- 3ª Intervenção: chegada de dispositivos suplementares, se necessário.

Não é demais insistir no facto de que a 1ª e a 2ª intervenções 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:

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 instalados em locais claramente visíveis, perpendiculares à primeira linha de proteção e a uma altura de aproximadamente 2 m acima do solo em conformidade com o Desenho nº1.

- être en possession de moyens 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 1ère et de la 2ème interventions devraient être remplis:

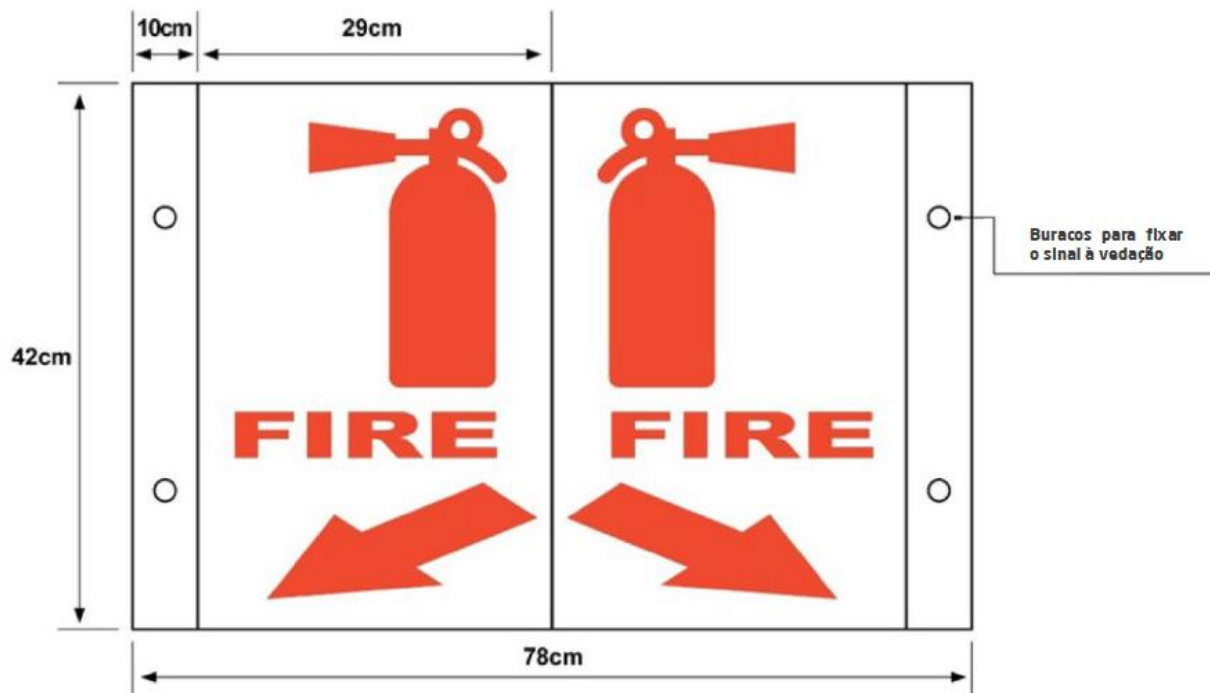
- 1ère intervention: dans les meilleurs délais, compte tenu des circonstances, après un incident, des sauveteurs munis d'extincteurs portatifs devraient parvenir sur le lieu, quel que soit son emplacement sur le circuit. Ils devraient être capables d'intervenir avec les moyens appropriés pour circonscrire 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.
- 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

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 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 conformément au Dessin nº1.



Nota: Cor do extintor - Pantone 192

O sinal deve ser fixado à vedação, de frente para a via, pelo menos 2 metros acima do nível da via

**Desenho N° 1 - Sinal do Extintor**

Devem estar disponíveis extintores de reserva para substituir os que tenham sido utilizados. 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, para assegurar o desenrolar da 2ª operação. Cada veículo deve estar equipado com extintores de capacidade adequados para controlar e apagar qualquer incêndio.

Des extincteurs de réserve devraient être disponibles pour remplacer ceux qui ont été utilisés. 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 déroulement de la 2ème opération. Chaque véhicule devrait être équipé d'extincteurs d'une capacité appropriée pour contrôler et maîtriser tout incendie.

### **Equipamento complementar:**

Os carros de bombeiros, deverão ter os seguintes equipamentos complementares:

- a)** utensílios para virar uma viatura que tenha capotado
- b)** cobertores resistentes ao fogo
- c)** luvas resistentes ao fogo
- d)** as ferramentas adequadas para permitir a libertação dos ocupantes
- e)** equipamento de proteção elétrica (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 em consideração os seguintes fatores: 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

### **Equipement complémentaire:**

Les camions de pompiers, devraient avoir les équipements complémentaires suivants:

- a)** des outils pour remettre une voiture sur ses roues
- b)** des couvertures résistant au feu
- c)** des gants, résistant au feu
- d)** des outils spécialisés pour permettre de dégager les 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 suivants 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 – Serviços de extração**

### **2.7.3.1 – Objetivos**

O serviço de extração com ferramentas de corte 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 efetuadas pelos comissários do posto de comissários mais próximo, tal como descrito no ponto 2.7.2.2.

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 só entrarão em pista sobre indicações da direção de corrida

### **2.7.3.2 – Assistência técnica**

Se em caso de acidente um piloto 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 Direção de Corrida, a menos que tenha sido anteriormente convocado pessoalmente.

Se a assistência técnica da equipe em questão for considerada necessária pelo Diretor de Prova, este último acompanhará até o local do acidente e a colocará em contato com o responsável da organização de resgate. Qualquer outra intervenção na pista é estritamente limitada aos serviços de resgate e aos oficiais do evento.

## **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.

## **2.7.3 – Services de désincarcération**

### **2.7.3.1 – Objectifs**

Le service de extraction avec des outils de coupe 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.

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 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.

Si l'assistance technique de l'équipe concernée est jugée nécessaire par le Directeur de Course, ce dernier la fera accompagner jusqu'au lieu de l'accident et la mettra en contact avec le responsable sur place de l'organisation des secours. Toute autre intervention sur la piste est strictement limitée aux services de secours et aux officiels de l'épreuve.

## **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.

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 cobertos por um Delegado Médico da FIA 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 direção da organização e administração dos serviços médicos e de emergência do circuito está sob a responsabilidade inteira e exclusiva de um Médico-Chefe, com o acordo do Comitê Organizador. As funções do Médico Chefe são especificadas no Artigo 2.8.2.2.

Para os circuitos, a ADN deve designar um Chefe de Socorro cujas funções são definidas no Artigo 2.8.2.5 deste Anexo. A ADN pode ainda nomear líderes de equipes de socorro individuais para desempenhar o papel de Chefe de Socorro em caso de incidente e, neste caso, o processo de nomeação dos líderes das equipes de socorro deve estar em conformidade com o Suplemento 2 (artigo 6.2) deste Anexo.

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 Championnats couverts par un Délégué Médical de la FIA 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, à 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 et de secours du circuit est placée sous la responsabilité entière et exclusive d'un Médecin-Chef, avec l'accord du Comité d'Organisation. Les fonctions du Médecin-Chef sont détaillées à l'Article 2.8.2.2.

Pour les circuits, l'ASN doit désigner un Chef des secours dont les fonctions sont définies à l'Article 2.8.2.5 de la présente Annexe. L'ASN peut également désigner des responsables des différentes équipes de secours pour remplir le rôle de Chef des secours en cas d'incident et, dans ce cas, le processus de désignation des responsables des équipes de secours doit être conforme au Supplément 2 (Article 6.2) de la présente Annexe.



Para garantir a segurança geral de todos os socorristas e facilitar o acesso seguro do pessoal médico e de socorro, a supervisão operacional de qualquer intervenção é da responsabilidade do Chefe dos socorristas. É responsável pela segurança do local, dirigindo todas as atividades de combate a incêndios e de socorro técnico, bem como pela gestão de pessoal, recursos e equipamentos relacionados com essas atividades.

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. 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 e de emergência 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 pessoal médico e paramédico, incluindo aqueles, que sejam direta ou indiretamente recrutados pela ADN, estão sob alçada das suas decisões. Os organizadores devem-lhe fornecer 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:***

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

- Para a F1 e WEC: credenciados pela FIA. O procedimento da credenciação está descrito no Suplemento 2

Afin d'assurer la sécurité générale de tous les intervenants et de faciliter l'accès en toute sécurité du personnel médical et de secours, la supervision opérationnelle de toute intervention incombe au Chef des secours. Il est responsable de la sécurité des lieux, de la direction de toutes les activités de lutte contre l'incendie et de secours technique, ainsi que de la gestion du personnel, des ressources et de l'équipement dans le cadre de ces activités.

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. 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 et de secours 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 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:***

*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:*

- Pour F1 et WEC: accrédités par la FIA. La procédure d'accréditation est décrite au Supplément 2

– Para a 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.

– Pour 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 – 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 para as evacuações exteriores;

#### **Disposições particulares - F1 e WEC e FE:**

*As questões postas e os documentos solicitados no questionário sobre os serviços médicos e de emergência 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 prévio com a pessoa responsável pelo plano de urgência estabelecido de acordo com as disposições legais do país em questão;

#### **Disposições particulares - F1, WEC e FE:**

*Indicar no questionário sobre os serviços médicos e de emergência 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 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;

### 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 et FE:**

*Les questions posées et les documents demandés dans le questionnaire sur les services médicaux et de secours 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 avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné;

#### **Dispositions particulières - F1, WEC et FE:**

*Indiquer sur le questionnaire sur les services médicaux et de secours 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 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) 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 Diretor 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 contatável.

**Disposições particulares - F1, WEC e FE:**

f) envio do questionário sobre os serviços médicos e de emergência (disponível na FIA) para, o endereço eletrónico de retorno indicado no documento, sob a responsabilidade da ADN. Prazo: no máximo 2 meses antes da data da competição. Se este prazo ou os requisitos especificados no questionário sobre serviços médicos e de emergência não forem cumpridos, poderão ser aplicadas penalidades em função da gravidade do incumprimento (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 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).

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 et FE :**

f) envoi du questionnaire sur les services médicaux et de secours (disponible auprès de la FIA) à l'adresse électronique de retour indiquée sur le document, sous la responsabilité de l'ASN. 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 sur les services médicaux et de secours, 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 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)** 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; quando houver um Delegado Médico FIA nomeado para esse Campeonato, ou pela Comissão Médica da FIA (cf. Artigo 2.8.7 e Suplemento 8):

**i)** na semana subsequente ao evento, o Médico Chefe deve fornecer ao Delegado Médico, quando houver um Delegado Médico FIA nomeado para este Campeonato, ou a FIA 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, e pode ser previsto pela FIA na sequência da recomendação da Comissão Médica da FIA para qualquer outro Campeonato FIA ou prova específica de Campeonato.

Esta função está definida no Suplemento 8.

### **2.8.2.4 – Chefe de intervenção**

Embora o controlo geral da organização e da administração dos serviços médicos e de emergência do circuito seja total e exclusivamente da responsabilidade de um Médico-Chefe, é da responsabilidade do Chefe de intervenção garantir o fornecimento de todo o material de intervenção necessário de acordo com os requisitos do Suplemento 3.

Para garantir a segurança geral de todos os intervenientes e facilitar o acesso seguro do pessoal médico e de socorro, a supervisão operacional de qualquer intervenção é da responsabilidade do Chefe de Emergência. É responsável pela segurança do local, pela direção de todas as atividades de combate a incêndios e de socorro técnico, bem como pela gestão de pessoal, recursos e equipamentos relacionados com essas atividades.

O Chefe de intervenção deve ser aprovado pela sua ADN. Para este fim, deve ter experiência em gestão de incidentes, comando e controle, assistência técnica e deve ter experiência em incêndio e resgate e/ou

**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, lorsqu'il y a un Délégué Médical FIA nommé pour ce Championnat, ou par la Commission Médicale de la 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, lorsqu'il y a un Délégué Médical FIA nommé pour ce Championnat, ou la FIA 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, et peut être prévu par la FIA suite à la recommandation de la Commission Médicale de la FIA pour tout autre Championnat FIA ou épreuve spécifique de Championnat.

Ce rôle est défini dans le Supplément 8.

### **2.8.2.4 – Chef des secours**

Tandis que le contrôle général de l'organisation et de l'administration des services médicaux et de secours du circuit relève entièrement et exclusivement de la responsabilité d'un Médecin-Chef, il incombe au Chef des secours de veiller à la fourniture de tout le matériel d'intervention nécessaire conformément aux exigences du Supplément 3.

Pour assurer la sécurité générale de tous les intervenants et faciliter l'accès en toute sécurité du personnel médical et de secours, la supervision opérationnelle de toute intervention incombe au Chef des secours. Il est responsable de la sécurité des lieux, de la direction de toutes les activités de lutte contre l'incendie et de secours technique, ainsi que de la gestion du personnel, des ressources et de l'équipement dans le cadre de ces activités.

Le Chef des secours doit être agréé par son ASN. A cette fin, il doit être expérimenté dans la gestion des incidents, la direction et le contrôle, le secours technique et devrait avoir de l'expérience en matière d'incendie et de secours et/ou une

experiência significativa em operações de resgate de desportos motorizados no local.

### 2.8.2.5 – Deveres de um Chefe de intervenção

Em todos os casos:

- a)** Deve assegurar-se de que o fornecimento de todos os equipamentos de socorro, de combate a incêndios e de segurança estão em conformidade com as exigências do Suplemento 3 do presente Anexo, a saber
- o fornecimento correto do equipamento de emergência,
  - o fornecimento correto do equipamento de luta contra incêndios,
  - o fornecimento correto de equipamentos de segurança

Além disso, deve assegurar que o pessoal em causa disponha de equipamento de proteção individual de nível adequado.

- b)** No caso de incidente na pista, para garantir a segurança geral de todos os intervenientes e facilitar o acesso seguro do pessoal médico e de socorro deve
- chegar o mais rapidamente possível ao primeiro veículo médico ou de emergência,
  - estabelecer um plano de intervenção seguro
  - supervisionar a segurança do local, o combate a incêndios e as atividades de socorro técnico,
  - assegurar a ligação com o médico local, a fim de garantir uma desencarceração eficaz,
  - se for caso disso, assegurar a ligação com o delegado de segurança da FIA para garantir a segurança.
- c)** Deve apor a sua assinatura no questionário sobre os serviços médicos e de emergência a fim de atestar a disponibilização de um equipamento adequado
- d)** Em caso de intervenção, deve fornecer um relatório ao Médico-Chefe que especifique a natureza do incidente, os métodos e o equipamento utilizados.

expérience significative dans les opérations de secours en sport automobile sur site.

### 2.8.2.5 – Devoirs d'un Chef des secours

Dans tous les cas:

- a)** Il doit s'assurer que la fourniture de tous les équipements de secours, de lutte contre l'incendie et d'e-sécurité est conforme aux exigences du Supplément 3 de la présente Annexe, à savoir
- la fourniture correcte de l'équipement de secours,
  - la fourniture correcte de l'équipement de lutte contre l'incendie,
  - la fourniture correcte de l'équipement e-sécurité.

En outre, il doit veiller à ce que le personnel concerné dispose d'un équipement de protection individuelle de niveau approprié.

- b)** En cas d'incident sur la piste, pour assurer la sécurité générale de tous les intervenants et faciliter l'accès en toute sécurité du personnel médical et de secours il doit
- arriver dès que possible à bord du premier véhicule médical ou de secours,
  - établir un plan d'intervention sûr,
  - superviser la sécurité des lieux, la lutte contre l'incendie et les activités de secours technique,
  - assurer la liaison avec le médecin local aux fins de garantir une désincarcération efficace,
  - le cas échéant, assurer la liaison avec le Délégué e-sécurité de la FIA pour garantir la sécurité.
- c)** Il doit apposer sa signature sur le questionnaire sur les services médicaux et de secours afin d'attester de la mise à disposition d'un équipement adéquat.
- d)** En cas d'intervention, il doit fournir un rapport au Médecin-Chef détaillant la nature de l'incident, les méthodes et l'équipement utilisés.

## **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:

- de um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes,
- de um condutor experimentado;
- um Chefe de Intervenção (altamente recomendado)
- eventualmente de um Médico assistente (desejável);

O piloto 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.

O Chefe de intervenção deve ocupar um lugar na viatura médica ou em qualquer outro veículo apropriado. Seja como for, deve ser o primeiro a chegar.

## **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<sup>er</sup> tour de chaque course.

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

- d'un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents,
- d'un conducteur expérimenté,
- un Chef des secours (fortement recommandé)
- 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.

Le Chef des secours doit occuper un siège dans la voiture médicale ou dans tout autre véhicule approprié. Dans tous les cas, il doit être le premier sur les lieux.

**Disposições particulares para os campeonatos do mundo de F1, WEC 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 o 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 e FE (recomendadas nos outros casos):**

*No mínimo 2 equipas, é necessário 3 para circuitos superiores a 6 km. Qualquer derrogação deve ser objeto de um acordo entre o Médico-Chefe e, se for designado para a prova, o Delegado Médico da FIA ou a Comissão Médica da FIA. Em função do comprimento, da natureza e da organização do circuito de corridas, o Delegado Médico da FIA quando houver um Delegado Médico da FIA nomeado para*

**Dispositions particulières pour les championnats du monde F1, WEC 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 et FE (recommandées dans les autres cas):**

*Au minimum 2 équipes, 3 pour les circuits dépassant 6 km est requis. Toute dérogation doit faire l'objet d'un accord entre le Médecin-Chef et, s'il est désigné pour l'épreuve, le Délégué Médical de la FIA, ou la Commission Médicale de la FIA. En fonction de la longueur, de la nature et de l'aménagement du circuit de course, le Délégué Médical de la FIA lorsqu'il y a un Délégué Médical de la FIA nommé pour ce*

esse Campeonato, ou um Médico-Chefe, quando não existir um Delegado Médico da FIA nomeado para esse Campeonato, *determinará o número exato de equipas de desencarceração para além do mínimo exigido.* Pelo menos um membro de cada equipa deve ter um conhecimento adequado 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 politraumatismos 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.

Championnat, ou un Médecin-Chef, lorsqu'il n'y a pas de Délégué Médical de la FIA nommé pour ce Championnat, *déterminera le nombre exact d'équipes de désincarcération au-delà du minimum requis.* 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.



**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 e a FE

**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 recetores.

– 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](http://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)** Qualquer centro médico aprovado pelas Comissões Médicas e de Circuitos da FIA deverá, antes da sua primeira utilização para uma competição inscrita no Calendário Desportivo Internacional da FIA,

– definitivamente homologado no local para os Campeonatos F1, WEC e FE, pelo Delegado Médico da FIA para o campeonato em questão;

**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 et la FE

**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](http://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 F1, WEC et FE, par le Délégué Médical FIA du championnat concerné;

– validado no local, em todos os outros casos, pela ADN do país em causa.

– validé sur place, dans tous les autres cas, par l'ASN du pays concerné.

### 2.8.3.5 – Pessoal do centro médico

**a)** Para os F1, WEC, FE: a equipa do centro 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 comocões 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 experiência 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 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 equipa deve ter um bom domínio da língua inglesa falada.*

### 2.8.3.5 – Personnel du centre médical

**a)** Pour les F1, WEC, FE: l'équipe du centre médical 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 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 – Identificação do pessoal médico, paramédico e de intervenção

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 «MÉDICO», «PARAMÉDICO», «Chefe de Intervenção» e «EXTRAÇÃO».

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

*Este vestuário é obrigatório para todos os médicos e paramédicos que intervêm na pista (exceto as equipas das ambulâncias).*

### 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 efetuada:

- 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 do circuito para o hospital de referência mais próximo responsável pelos politraumatismos, além das ambulâncias mencionadas no Suplemento 5 do Anexo H.

### 2.8.3.7 – Identification du personnel médical, paramédical et de secours

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», «RESCUE CHIEF» et «EXTRICATION».

#### **Dispositions particulières - F1, WEC 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 – 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.

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

- a)** *Em caso de acidente, o procedimento de evacuação será decidido pelo Médico Chefe e, se for designado para a prova, o Delegado Médico da FIA.*
- b)** *Para evacuar um ferido para o hospital, deverão estar presentes no local:*
- *duas ambulâncias medicalizadas 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.*
  - *Exceto 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 bordo de um médico competente em reanimação (ver o Suplemento 5).*

Apenas é obrigatório só um aparelho, mas para remediar uma das situações descritas abaixo (conf. c)), é altamente recomendável de 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 sobre os serviços médicos e de emergência, salvo em caso de dispensa (ver ponto d)).*

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

- a)** *En cas d'accident, les modalités d'évacuation sont décidées par le Médecin-Chef et, s'il est désigné pour l'épreuve, 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 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 sur les services médicaux et de secours, sauf dispense (voir point 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 Diretor 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 exceção de uma transferência direta para um centro de tratamento de grandes queimados, o tempo de voo necessário para chegar a cada hospital mencionado no questionário sobre os serviços médicos e de emergência da competição, 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.

- Por razões climáticas, nomeadamente:

Nenhum helicóptero pode pousar no circuito, ou decolar do circuito, ou não pode voar na direção de / pousar no heliporto de um ou mais hospital / hospitais.

- 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 sobre os

*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 sur les services médicaux et de secours de la compétition 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.

- 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 sur les services

*serviços médicos e de emergência 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 Diretor de Prova; e
- o Delegado Médico da FIA.

- d)** *Por acordo coassinado entre o Delegado Médico FIA e o Diretor 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 objeto da exigência.*

Qualquer exceção 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 sobre os serviços médicos e de emergência, 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).

*médicaux et de secours 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'Épreuve; 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 sur les services médicaux et de secours 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).



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.

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

#### **2.8.4 – Procedimentos para o desencadear dos serviços médicos**

##### **Na Direção de Corrida:**

- 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.
- b) As consequências práticas da decisão tomada devem, em seguida, ser geridas conjuntamente pelo Diretor de Corrida (se designado), pelo Diretor de Prova e pelo Médico-Chefe ou pelo Delegado Médico (se for o caso). Em particular, o Médico-Chefe deve informar sistematicamente o Diretor de Corrida (se indicado) ou o Diretor de Prova da evolução da intervenção médica e a disponibilidade da assistência médica no final da intervenção.

O plano de emergência deve ser elaborado com antecedência; é fortemente aconselhado o estabelecimento de uma tabela de correspondência entre os ecrãs de TV e as viaturas de intervenção médica e também um dispositivo que permita o acompanhamento visual em tempo real das viaturas na pista (rastreamento) são fortemente aconselhados.

- c) A transmissão de instruções às equipas médicas e de extração deve efetuar-se sem atrasos e sem intermediário, exclusivamente através dos rádios do Diretor de Prova (se for o caso), o Diretor

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.

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 – Procédures pour le déclenchement des services médicaux**

##### **A la Direction de Course:**

- 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.
- 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). 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.

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) 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

de Corrida ou do Médico-Chefe. O Delegado Médico (se for o caso) e o Médico-Chefe devem permanecer em contacto permanente com as equipas médicas e de extração e manter a Direção 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 Direção de Corrida.
- f)** Nenhum 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)** A viatura de intervenção médica mais próxima do acidente é enviada para o local sozinha ou acompanhada por uma equipa de extração. Em caso de necessidade, poderão ser enviados reforços.
- h)** Nos locais de acidentes, a organização e a direção da intervenção médica são asseguradas pelo ou pelos médicos enviados ao local pela Direção 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 Diretor de Corrida ou o Diretor 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 efetuada uma evacuação para um hospital exterior, através dos meios e respeitando as condições referidas no Artigo 2.8.3.8.

Médecin-Chef. Le Délégué Médical (le cas échéant) et le Médecin-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 – Treino do pessoal médico, paramédico e de socorro

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 segurança por ocasião das competições. Recomenda-se fortemente que todo o pessoal médico e de emergência de socorro especializado (socorro aquático e/ou socorro em corda) participe nos exercícios pré-evento antes do início do mesmo.

### 2.8.5.1 – Exercícios de extração

Os exercícios de extração têm como objetivo avaliar a capacidade das equipas para extrair um concorrente de forma segura e eficiente, bem como garantir que estejam familiarizadas com os veículos de competição e quaisquer particularidades que possam afetar o processo de extração.

São obrigatórios, para todos os Campeonatos do Mundo da FIA (e a familiarização com os veículos é altamente recomendada para as provas do W2RC) e dirigem-se a todas as equipas de extração 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 extrativo.

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

Quando, as competições anexas forem organizadas, recomenda-se vivamente que seja organizado um exercício de extração para cada tipo de veículo participante.

Para todas as provas fora dos campeonatos da FIA, os exercícios de extração são sempre altamente recomendados.

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

## 2.8.5 – Entraînement du personnel médical, paramédical et de secours

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. Il est fortement recommandé à tout le personnel médical de secours et de secours spécialisé (secours aquatique et/ou secours sur corde) de participer aux exercices préalables à l'épreuve avant le début de celle-ci.

### 2.8.5.1 – Exercices d'extraction

Les exercices d'extraction ont pour but d'évaluer la capacité des équipes à extraire un concurrent de manière sûre et efficace et de s'assurer qu'elles sont familiarisées avec les véhicules de compétition et toutes les particularités susceptibles d'influer sur le processus d'extraction.

Ils sont obligatoires pour tous les Championnats du Monde de la FIA (et la familiarisation avec les véhicules est fortement recommandée pour les épreuves W2RC) 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.

Lorsque, des compétitions annexes sont organisées, il est vivement recommandé d'organiser un exercice d'extraction pour chaque type de véhicules participant.

Pour toutes les épreuves hors championnat FIA, les exercices d'extraction sont toujours fortement recommandés.

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.

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

- do Delegado Médico da FIA, quando um Delegado Médico da FIA é designado para o Campeonato em questão;
- para os Campeonatos FIA, da FIA;
- nos outros casos, do Médico-Chefe da competição.

É necessária, conforme os casos, a autorização, do Diretor de Prova ou do Diretor de Corrida.

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

Todos os elementos da equipa de extração devem usar o seu equipamento de proteção individual completo, incluindo luvas.

Por ocasião do exercício deverá estar sentado na viatura o seu piloto, 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).

Quando o exercício estiver a decorrer o piloto ou uma terceira pessoa deve:

- estar sentado(a) na sua cadeira e com os cintos devidamente colocados e apertados
- usar todo o equipamento de segurança apropriado para os concorrentes, incluindo balaclava, e sistema de retenção da cabeça.

Se necessário, todos os equipamentos de segurança adicionais para os concorrentes devem estar no local (por exemplo, redes de corrida) antes do início do exercício

O Delegado Médico FIA quando houver um Delegado Médico FIA nomeado para esse Campeonato, bem como o Médico-Chefe ou seu representante devem estar presentes durante todo o exercício.

Quando é designado, o Delegado Médico FIA, bem como o Médico-Chefe ou seu representante devem estar presentes durante todo o exercício.

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

- du Délégué Médical de la FIA, lorsqu'un Délégué Médical de la FIA est désigné pour le Championnat en question ;
- 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.

Tous les membres de l'équipe de d'extraction doivent porter leur équipement de protection individuelle complet, y compris des gants.

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).

Au moment de l'exercice, soit le pilote, soit une tierce personne doit:

- être assis(e) sur son siège et avoir bouclé et serré toutes ses ceintures ;
- porter tout l'équipement de sécurité approprié pour les concurrents, y compris le casque, la cagoule et le système de retenue de la tête.

Le cas échéant, tous les équipements de sécurité supplémentaires pour les concurrents doivent être en place (par exemple, les filets de course) avant le début de l'exercice.

Le Délégué Médical FIA lorsqu'il y a un Délégué Médical FIA nommé pour ce Championnat, ainsi que le Médecin-Chef ou son représentant doivent être présents pendant toute la durée de l'exercice.

Lorsqu'il est désigné, le Délégué Médical FIA, ainsi que le Médecin-Chef ou son représentant doivent être présents pendant toute la durée de l'exercice.

### 2.8.5.2 – Exercícios médicos e de socorro «temáticos»

Os exercícios médicos e de socorro têm como objetivo uma avaliação global:

- o sistema de identificação, notificação e resposta a situações de emergência;
- a implantação segura e eficiente de recursos adequados no local do incidente;
- a abordagem multidisciplinar para o gerenciamento de incidentes, gestão de acidentes e uso de pessoal e recursos;
- tomada de decisão em relação ao percurso de atendimento/evacuação do acidente

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

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

A hora e o local do exercício devem ser comunicados antecipadamente a todos os interessados, para que saibam que não se trata de uma verdadeira emergência.

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 exercício deve ser realizado com um veículo que contenha uma ou mais vítimas fictícias com lesões simuladas previamente acordadas e a resposta dos membros relevantes das equipas médicas e de socorro face à situação definida será avaliada.

O Delegado Médico (se designado) deve supervisionar o planeamento e a realização do exercício médico de resgate e medicina temático, bem como fornecer um relatório no local imediatamente após o exercício.

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

### 2.8.5.2 – Exercices médicaux et de secours «à thème»

Les exercices médicaux et de secours ont pour but d'établir une évaluation globale:

- du système permettant d'identifier, de signaler et de répondre à une situation d'urgence ;
- du déploiement sûr et efficace des ressources appropriées sur le lieu de l'incident;
- de l'approche multidisciplinaire de la gestion de la scène de l'incident, de la gestion des blessés et de l'utilisation du personnel et des ressources;
- de la prise de décision concernant le parcours de soins et l'évacuation des victimes.

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'heure et le lieu de l'exercice devraient être communiqués à l'avance à tous les acteurs concernés afin qu'ils sachent qu'il ne s'agit PAS d'une véritable urgence.

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

L'exercice devrait être effectué avec un véhicule contenant un ou plusieurs blessés fictifs présentant des blessures simulées convenues à l'avance et la réponse des membres concernés des équipes médicales et de secours à la situation ainsi définie sera évaluée.

Le Délégué Médical (s'il est désigné) devrait superviser la planification et la réalisation de l'exercice médical et de secours à thème et assurer un débriefing sur place immédiatement après l'exercice.

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 – Controlo de novas competições de F1 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 inspeção 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, a implantação na pista dos postos médicos, a avaliação do nível das equipas de extração e eventualmente a sua criação.

### 2.8.7 – Mudança tardia de um circuito inicialmente previsto

#### **Disposições particulares para a F1 e WEC**

*Se, e independentemente do motivo, for solicitada a realização de uma corrida de um dos Campeonatos do Mundo de circuitos da FIA (F1 e WEC) num local diferente do inicialmente previsto, devem ser tomadas as seguintes medidas:*

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

### 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:

### 2.8.6 – Contrôle des nouvelles compétitions de F1 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 et WEC:**

*Si, et quel qu'en soit le motif, une manche d'un des championnats du monde sur piste de la FIA (F1 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 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 – 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:



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 Diretor de Corrida, todas estas operações deverão ser efetuadas 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 Direção 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

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 pelo veículo.

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

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, SÉRIES OU TAÇAS FIA QUE TENHAM UM REGULAMENTO ESPECÍFICO)**

**2.10.1** – Por decisão do Diretor de Corrida, a viatura de segurança poderá entrar em atividade 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 excecionais (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 antiderrapante, 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.
- Linha 2 da viatura de segurança: no ponto onde as viaturas que saem das boxes são suscetíveis 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.

## **2.10 – PROCEDURES CONCERNANT LA VOITURE DE SECURITE (SAUF POUR LES CHAMPIONNATS, SÉRIES 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.
- 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.

– 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 elétrico diferente. As luzes instaladas no exterior devem ser fixadas de forma a resistir à velocidade máxima atingível pelo veículo.

Será conduzida por um piloto com experiência de circuito. Terá a bordo um observador, capaz de reconhecer todas as viaturas em corrida, e que estará em contacto permanente, via rádio, com a Direção 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 Taças da FIA

– 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 Coupes de la FIA.

As posições do safety Car e do carro médico no final do pit lane devem estar claramente marcadas e sem obstruções, com boa visibilidade da saída da pista e boa visibilidade para a parte inicial da via rápida. Devem ser fornecidas as comodidades normais para o conforto dos ocupantes, tais como pontos de acesso à internet (sem fio), um monitor externo para visualização da sessão e acesso às instalações sanitárias.

**2.10.4** – Só existirá uma viatura de segurança em serviço de cada vez, exceto 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 pilotos
- 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 pilotos.

**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 exceção da aplicação do Artigo 2.10.18, abaixo), a viatura de segurança:

- abandona a grelha e regressa à via de boxes (pit lane) ou
- ocupará uma posição perto da entrada das boxes até que o início da corrida seja dado, segundo as instruções da Direção da Corrida, para retornar à via de boxes ou entrar em pista ou ser recolocado.

**2.10.7** – Se estiverem em causa várias viaturas de segurança, uma delas 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.

Les emplacements de la voiture de sécurité et de la voiture médicale à la fin de la voie des stands devraient être clairement indiqués et libres de tout obstacle. Ils devraient permettre une bonne visibilité de la sortie des stands ainsi qu'une bonne visibilité de la voie rapide par l'arrière. Des équipements courants doivent être prévus pour le confort des occupants, tels que des points d'accès à l'Internet (sans fil), un écran extérieur pour visionner la séance et des installations sanitaires.

**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.

## 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. Se necessário, duas bandeiras amarelas agitadas continuarão a ser exibidas no posto antes do incidente.

**2.10.9** – A viatura de segurança, com as luzes rotativas laranja acesas, sairá 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 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 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).

## 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. Le cas échéant, deux drapeaux jaunes agités continueront d'être présentés au poste précédant l'incident.

**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 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;

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

A viatura de segurança (safety car) também pode ter um painel traseiro controlado eletricamente que mostrará o número do condutor líder da corrida. Quando está aceso, as viaturas em fila deverão passar a viatura de segurança (safety car), excluindo o condutor líder da corrida, cujo número está exibido.

**2.10.13** – A viatura de segurança (safety car) deverá ser utilizada pelo menos até o líder da corrida estar atrás da viatura de segurança (safety car) e todas as outras viaturas estejam alinhadas atrás da viatura da frente (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 (exceto 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.

- 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, 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

**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** – 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, exceto 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 certas condições, o Diretor 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** – Quando o Diretor de Corrida decidir dar por terminada a intervenção da viatura de segurança (safety car), as luzes rotativas laranja serão desligadas, será o sinal de que vai entrar na via de boxes no final dessa mesma 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 cinco 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 se apaguem, os pilotos devem continuar a uma velocidade que não implique uma aceleração intempestiva, nem travagem, ou qualquer outra manobra suscetível de pôr em perigo os outros pilotos 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

**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.

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 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

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, 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 (SAFETY CAR)**

**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 pilotos 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 (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 pilotos 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).

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 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. 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 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.

Um piloto 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 penalidade a qualquer piloto 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 ordem indicada pela Direção de Corrida;
- todas as viaturas entre a linha da bandeira vermelha e o piloto 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

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 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 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;
- 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

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, nomeadamente criando ou ofuscando-os;
- 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 de sinalização os sinalizadores e o painel da viatura de segurança «SC» devem ser substituídas 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 refletora nas cores amarelo com faixas vermelhas, branco, verde (a cor azul para as ultrapassagens não é necessária em virtude da sinalização efetuada pelas próprias viaturas por intermédio dos faróis).

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

les Articles concernant la neutralisation de la course s'appliqueront. La voiture de sécurité 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'Épreuve (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 est effectuée par des voitures avec des phares).

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

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 Diretor 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 Diretor 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 refletora, escrita sobre fundo vermelho igualmente refletor, mostrado na linha da meta. Poderão existir luzes vermelhas colocadas por indicação do Diretor de Corrida que só podem ser operadas por este.

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

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 de competição 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 individual de conduta antidesportiva ou uma ação que possa resultar numa penalidade se repetida (bandeira preta e branca e placa mostrando o número de competição do concorrente)**

Através de uma bandeira preta e branca medindo 80 x 80cm com um triângulo equilátero branco no meio, de cada lado medindo 45 cm, e um painel iluminado mostrando o número de competição do concorrente.

**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 pilotos. O pessoal autorizado a intervir em pista, deve usar um tipo de roupa de cor viva, total ou parcialmente refletora. 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 refletor a toda volta 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

**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 antidesportiva ou d'une action susceptible d'entraîner une pénalité si elle est répétée (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



sinalizadores luminosos ou refletores sobre um veículo a rebocar, de modo a melhor evidenciar as suas dimensões. Este tipo de sinalização também deve ser colocado nos veículos que não possam ser removidos ou em quaisquer outros obstáculos que não possam ser colocados noutra local.

#### **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 à 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 (safety cars) e descrição das respetivas 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 refletores os indicadores dos comandos de corta circuitos elétricos e extintores, assim como as pegas das portas e anéis de reboque;

#### **2.12 – RECOMENDAÇÕES ESPECÍFICAS PARA A EQUIPA E EQUIPAMENTO DE TELEVISÃO**

As plataformas de TV devem estar localizadas pelo menos 1 m atrás da primeira

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.

#### **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 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.

#### **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 (safety 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

linha de proteção (por exemplo, muro de betão, rails de proteção), incluindo qualquer rede de proteção contra detritos. Qualquer variação nestes requisitos exigirá a aprovação do Diretor de Corrida (se indicado) ou do Diretor de Prova.

Todas as cameras 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) 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 Prova (se indicado) ou pelo Diretor de Corrida.

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.

Os veículos de assistência devem andar sempre na direção da corrida e evitar estacionar ou conduzir pelas bermas.

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'Épreuve (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'Épreuve (si 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 microfones, 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.

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.

Les véhicules d'assistance devraient toujours rouler dans le sens de la course et éviter de se garer ou de rouler sur les accotements.

## **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

## **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.

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 diretamente 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 exceção de o circuito não ser necessariamente 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 1 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 Diretor de Corrida.

**Equipamento:**

cada posto deve ter pelo menos:

- 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,

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 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 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 atuar como juiz de facto em caso de obstrução, acidente provocado ou no caso de as balizagens da pista haverem sido tocadas pelos concorrentes) e um elemento para combate ao fogo, com formação específica e com vestuário de intervenção.

#### **Deveres:**

Os deveres e as intervenções dos comissários de pista são, de maneira geral, idênticos aos mencionados no 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 Diretor 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 exceções:

- 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 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)** A bandeira amarela apenas será mostrada num único posto, imediatamente antes do acidente/obstáculo. Após esta bandeira, os pilotos 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 Diretor de 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 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

Delegado Médico da FIA

Pode ser nomeado pela FIA, por recomendação da sua Comissão Médica, para qualquer Campeonato da FIA ou prova específica de Campeonato que não a F1.

Esta função está descrita em pormenor no Suplemento 8.

**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.

**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 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

Délégué Médical de la FIA

Il peut être nommé par la FIA, sur recommandation de la Commission Médicale de la FIA, pour tout Championnat de la FIA ou toute épreuve spécifique de Championnat autre que la F1.

Ce rôle est détaillé dans le Supplément 8.

**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.

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;**
- **os médicos ou paramédicos «a pé»** ao critério do Médico-Chefe;
- **uma viatura de intervenção médica** com a presença a bordo de um médico competente em reanimação e experiente em tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes e um chefe de intervenção se não estiver a bordo de um veículo de socorro separado conforme especificado no ponto 2.8.2.5 b deste Anexo.

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 outros casos):***

*É requerido um centro médico, excetuando uma derrogação, como descrito no artigo 2.8.3.4 a). Quer este seja permanente ou temporário, deverá sempre estar de acordo com o Suplemento 6 (Artigo 4) e o seu*

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 et un Chef des secours s'il ne se trouve pas à bord d'un véhicule de secours distinct comme spécifié au point 2.8.2.5 b de la présente Annexe.

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 les autres cas):***

*Un centre médical est requis, à l'exception d'une éventuelle dérogation, telle que décrite à l'article 2.8.3.4 a). Qu'il soit réalisé en dur ou de manière provisoire, il devrait être conforme au Supplément 6 (Article 4) et son*



*equipamento deverá estar conforme o Suplemento 4 (ponto 2.B).*

– **É necessário, uma equipa de extração.** É recomendado que esteja de acordo com o Suplemento 7. A equipa de extração deve ser composta, no mínimo, por três pessoas altamente treinadas em extração. 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 efetuar 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 centro hospitalar escolhido, poderá ser prevista uma evacuação por helicóptero medicalizado e de acordo com as diretivas do Suplemento 5.

### 3.3.2 – DISPOSIÇÕES PARTICULARES PARA O CAMPEONTO DO MUNDO DE RALICROSS DA FIA (WORLD RX):

No que diz respeito à organização do serviço médico, todas as obrigações específicas do rallycross devem ser totalmente cumpridas (ver Artigo 3.3.1).

**a) Médico - Chefe, o Médico - Chefe adjunto e o chefe de intervenção** são designados em conformidade com os artigos 2.8.1, 2.8.2.1, 2.8.2.2, 2.8.2.4 e 2.8.2.5 do anexo H.

*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 medicalisé 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)

Concernant l'organisation du service médical, doivent être intégralement respectées toutes les obligations propres au rallycross (voir l'Article 3.3.1).

**a) Médecin-Chef, Médecin-Chef adjoint et le Chef des secours,** sont désignés selon les dispositions des Articles 2.8.1, 2.8.2.1, 2.8.2.2, 2.8.2.4 et 2.8.2.5 de l'Annexe 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.

Para o Chefe de intervenção

Deve ter experiência na gestão de incidentes, a direção e o controle, a intervenção técnica e deverá ter experiência no domínio de incêndio e intervenção e/ou uma experiência significativa no local de operações de intervenção no desporto automóvel.

A sua acreditação está sujeita às disposições do Suplemento 2.

**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 exceção 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). Quando a viatura de intervenção médica é substituída por uma ambulância de reanimação, ela deve ser capaz de acomodar o Chefe de intervenção. Quando isso NÃO for possível, deve ser fornecido um veículo adicional.

**d) Uma única equipa de extração** é exigida de acordo com o Suplemento 7. **Ela** deve ser formada por, pelo menos, três pessoas muito bem treinadas em extração. Em caso de intervenção, será assistida pela viatura de intervenção médica (ou pela ambulância de reanimação).

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.

Pour le Chef des secours

Il doit être expérimenté dans la gestion des incidents, la direction et le contrôle, le secours technique et devrait avoir de l'expérience dans le domaine des incendies et des secours et/ou une expérience significative dans les opérations de secours en sport automobile sur site.

Leur accréditation est soumise aux dispositions du Supplément 2.

**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).

Lorsque la voiture d'intervention médicale est remplacée par une ambulance de réanimation, celle-ci doit pouvoir accueillir le Chef des secours. Lorsque cela n'est PAS possible, un véhicule supplémentaire doit être prévu.

**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) É obrigatório um centro médico**, excetuando 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.

**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 de lesões na coluna e contusões 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, paramédico e de intervenção:** o uso de fato regulamentar é obrigatório para todos os médicos e paramédicos e para o pessoal de emergência que intervém na pista (exceto para as equipas de ambulância). Os médicos das ambulâncias devem usar um 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

– 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

**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) 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, paramédical et de secours:** le port de combinaisons réglementaires est obligatoire pour tous les médecins et paramédicaux et le personnel de secours 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.

– 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

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.

O Paddock, que deverá ser de acesso fácil para os dispositivos móveis, deverão estar previstos locais destinados ao serviço de combate a 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 efetuada entre mangas ou corridas exceto sob decisão do Diretor de Prova, se aconselhado pelo Diretor 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 efetuadas de acordo com os princípios enunciados no Artigo 2.6, segundo o que seja apropriado para a competição.

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 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'Epreuve (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.

O Diretor de Corrida após informação ou visualização de um acidente, aciona o procedimento de socorro através da bandeira vermelha.

Le Directeur de Course, après information ou visualisation d'un accident, déclenche la procédure de secours sous drapeau rouge.

## **ARTIGO 4 – CORRIDAS DE DRAGSTERS**

### **4.1 – ORGANIZAÇÃO GERAL**

A organização dos serviços de socorro deverá ser em 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 – Direção da Corrida**

As exigências relativas às instalações e ao equipamento podem variar em função dos tipos de competições previstas; cada projeto deverá ser estabelecido através da colaboração entre a direção da pista, a ADN e a FIA.

O posto da Direção de Corrida, situado próximo da linha de partida, deve proporcionar ao Diretor 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**

#### ***Delegado Médico da FIA***

Pode ser nomeado pela FIA, por recomendação da sua Comissão Médica, para qualquer Campeonato da FIA ou prova específica de Campeonato que não a F1.

Esta função está descrita no Suplemento 8.

## **ARTICLE 4 – COURSES DE DRAGSTERS**

### **4.1 – 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 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**

#### ***Délégué Médical de la FIA***

Il peut être nommé par la FIA, sur recommandation de la Commission Médicale de la FIA, pour tout Championnat de la FIA ou toute épreuve spécifique de Championnat autre que la F1.

Ce rôle est détaillé dans le Supplément 8.

**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»:** ao critério do Médico-Chefe;
- **um Chefe de intervenção;**
- **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 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 extração** (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;

**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;
- **un Chef des secours;**
- **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 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;



– **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 efetuar 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 diretivas 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 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 direção da intervenção médica são asseguradas exclusivamente pelo médico designado para esse efeito pelo organizador.

– **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.

#### 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.

**Os vestuários médicos:** são recomendados, 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**

#### **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 suscetíveis de melhorar a segurança do público e das equipas.

É altamente recomendável que os organizadores de todos os eventos ajam em conformidade com a versão mais recente das Linhas Diretivas da FIA para segurança em rali.

**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**

#### **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.

Il est vivement recommandé aux organisateurs de tout épreuve de se conformer à la dernière version des Lignes directrices de la FIA pour la sécurité en rallye.

A aplicação destas recomendações estará sob a responsabilidade final do Diretor de Prova.

A presença do Delegado Médico e do Delegado de Segurança FIA, se um ou ambos forem nomeados pela 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 «CMR») e no Suplemento 8.

Cada ADN pode nomear os seus próprios Delegados Médicos e / ou Segurança para qualquer evento disputado no seu território.

## **5.2 – PROCESSO DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS**

**5.2.1** – Deverá ser elaborado um processo de segurança, que incluirá:

- A localização do COR do Rali (Direção de Prova);
- O nome e os detalhes de contacto dos diferentes responsáveis:
  - Delegado de Segurança FIA / ADN
  - Diretor de Prova e seus Adjuntos,
  - Médico-Chefe (aprovação da FIA obrigatória para as provas do Campeonato do Mundo, em conformidade com Suplemento 2),
  - Responsável da Segurança,
  - Responsável de Segurança dos espectadores.
  - Responsável da especial 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.

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, si l'un ou les deux sont nommés par la 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.

Chaque ASN peut désigner ses propres Délégués Médicaux et/ou à la Sécurité pour toute épreuve disputée sur son territoire.

## **5.2 – DOSSIER DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES**

**5.2.1** - Un dossier de sécurité doit être établi. Il comportera. Il comportera:

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la Direction de Course);
- Le nom et les coordonnées des différents responsables:
  - Délégué à la Sécurité FIA/ASN
  - Directeur de Course et ses adjoints,
  - Médecin-Chef (approbation de la FIA obligatoire pour les compétitions du Championnat du Monde, conformément au Supplément 2),
  - Responsable sécurité,
  - Responsable de la sécurité des spectateurs
  - Responsable de spécial sur 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.

- O plano de segurança de cada prova especial, 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 indicando qualquer perigo específico identificado, como água e/ou zonas que possam ser de difícil acesso em caso de acidente.
- Os organizadores e o Diretor de Prova deverão prever para cada prova especial um percurso alternativo suscetível de ser utilizado em caso de anulação.

**Disposições particulares para o CMR e para os Ralis Regionais da FIA:**

*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,
- segurança dos voluntários no evento,

**e inclui:**

- os locais de estacionamento serviços médicos, de socorro e de socorro especializado (socorro aquático e/ou socorro com corda);
- as instruções de intervenção,
- os itinerários de evacuação,
- os hospitais previstos e contactados para a receção de feridos.

Além do mapa detalhado da prova especial, o dossiê de segurança deve conter um documento de trabalho que será usado pelo Delegado de Segurança para verificar a configuração das provas especiais. Recomenda-se o uso do formato de Road Book de segurança, que deve conter:

- o desenho da localização exata de todas as equipas de intervenção nas partidas das especiais e nos pontos intermédios ou em

- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale, 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 indiquant tout danger spécifique identifié, tel que l'eau et/ou les zones pouvant être difficiles d'accès en cas d'accident

- 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.

**Dispositions particulières pour le WRC et les Rallyes Régionaux de la FIA:**

*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,
- sécurité des volontaires sur l'épreuve,

**et comprend:**

- les lieux de stationnement des services médicaux, de secours et de secours spécialisé (secours aquatique et/ou secours sur corde);
- les consignes d'intervention,
- les itinéraires d'évacuation,
- les hôpitaux contactés et prévus pour la réception des blessés.

Outre la carte détaillée de l'épreuve spéciale, le dossier de sécurité devrait contenir un document de travail qui sera utilisé par le Délégué à la Sécurité pour vérifier la configuration des spéciales. Il est recommandé d'utiliser le format du Road Book de sécurité, qui devrait contenir:

- le dessin de l'emplacement exact de toutes les équipes d'intervention aux départs des spéciales et aux points intermédiaires ou aux points

pontos com perigos específicos (por exemplo, águas abertas/zonas de acesso difícil/íngremes)

- a localização exata de todos os comissários ao longo das especiais
- a distância em relação à partida em cada figura ou em cada página
- o desenho de cada zona reservada aos espectadores, respeitando a ordem cronológica das figuras no Road Book de segurança.
- a localização exata de todos os arcos promocionais ao longo da especial.
- Deverá ser usada a numeração idêntica à das figuras do Road Book da prova

Disposições de segurança para os arcos ao longo da especial:

Qualquer arco instalado ao longo da especial deve ser:

- Supervisionada por um comissário equipado com meios de comunicação para contatar o Responsável da Especial e reportar imediatamente qualquer incidente
- representado na sua posição exata durante o reconhecimento
- Instalado numa linha reta.

présentant des dangers spécifiques (par exemple, eaux libres/zones d'accès difficile/ escarpé)

- l'emplacement exact de tous les commissaires le long des spéciales
- la distance par rapport au départ dans chaque case ou à chaque page
- le dessin de chaque zone réservée aux spectateurs, en respectant l'ordre chronologique des cases dans le Road Book de sécurité.
- la position exacte de toutes les arches promotionnelles au-dessus de la route de la spéciale.
- La même numérotation des cases que celle du Road Book de l'épreuve devrait être utilisée.

Dispositions de sécurité pour les arches au-dessus de la route des spéciales :

Toute arche installée au-dessus de la route de la spéciale devrait être :

- surveillée par un commissaire équipé d'un moyen de communication pour contacter le Directeur de la Spéciale et signaler immédiatement tout incident
- représentée à sa position exacte durant les reconnaissances
- installée dans une ligne droite.

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal Radio GSM	Information	MIV	TIV
1	0,00	0,00		2	START	Y	Y
1A	0,70	0,70		1	House access	N	N
1B	0,80	0,10		1	House access	N	N
2	1,20	0,40		3	Evacuation Road 1 Spectator Zone 2 Hill on the Left Side Media Allowed Inside	Y	Y
3	1,60	0,40		2	No Spectator Media Allowed	N	N

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal Radio GSM	Information	MIV	TIV
1	0,00	0,00		2	START	Y	Y
1A	0,70	0,70		1	House access	N	N
1B	0,80	0,10		1	House access	N	N
2	1,20	0,40		3	Evacuation Road 1 Spectator Zone 2 Hill on the Left Side Media Allowed Inside	Y	Y
3	1,60	0,40		2	No Spectator Media Allowed	N	N

**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 do rali 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 Direção da Prova, o Médico-Chefe e a partida das Provas Especiais (por telefone ou por rádio).

Será responsável pela aplicação do plano de segurança.

Para mais detalhes, consulte o Artigo 1.4 do Suplemento 1 do Anexo V do CDI.

#### **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 inspecionar a sua prova especial e certificar a sua conformidade com o plano de segurança, antes da passagem da viatura zero.

#### **5.2.6 – Responsável pela segurança dos espectadores**

O Responsável pela segurança dos espectadores deve contribuir para o desenvolvimento do plano de segurança, incluindo as seções sobre segurança dos espectadores e acesso dos espectadores para cada especial.

O Responsável da segurança dos espectadores deslocar-se-á nas provas especiais do evento de acordo com um programa acordado antes do início de cada prova especial para identificar e lidar com quaisquer problemas que possam surgir. O papel do Responsável da segurança dos espectadores também pode ser assegurado pelo Responsável de Segurança ou pelo Diretor de Prova adjunto.

**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).

Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

Pour plus de détails, se référer à l'Article 1.4 du Supplément 1 de l'Annexe V du CSI.

#### **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 – Responsable de la sécurité des spectateurs**

Le Responsable de la sécurité des spectateurs devrait contribuer à l'élaboration du plan de sécurité, notamment s'agissant des sections sur la sécurité des spectateurs et l'accès des spectateurs pour chaque spéciale.

Le Responsable de la sécurité des spectateurs se déplacera sur les spéciales de l'épreuve selon un programme convenu avant le début de chaque épreuve spéciale afin d'identifier et de traiter tout problème qui pourrait survenir. Le rôle du Responsable de la sécurité des spectateurs pourrait également être assuré par le Responsable Sécurité ou le Directeur de Course adjoint.



### 5.2.7 – 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 de identificação. As cores recomendadas são:

- Comissários responsáveis pela Segurança:
  - laranja
- Responsável da 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

### 5.2.8 – Equipe de Patrulha de Segurança

Se uma prova especial for realizada em espaço aberto, patrulhas de segurança devem estar presentes para monitorizar áreas específicas da prova especial.

Idealmente localizadas em locais bem visíveis, as patrulhas de segurança devem estar prontas para intervir se houver problemas durante a especial.

Esses locais devem ser indicados no Caderno de Segurança

A viatura deve estar equipada, no mínimo, com:

### 5.2.7 – 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
- Radio:
  - jaune avec marque bleue
- Commissaire technique:
  - noir

### 5.2.8 – Patrouille de sécurité

Si une épreuve spéciale se déroule dans un espace ouvert, des patrouilles de sécurité doivent être présentes pour surveiller des zones spécifiques de l'épreuve spéciale.

Idéalement situées à des endroits bien visibles, les patrouilles de sécurité devraient être prêtes à intervenir en cas de problème pendant la spéciale.

Ces emplacements doivent être indiqués dans le Dossier de Sécurité.

La voiture doit être équipée au minimum comme suit :

### **Equipamento da viatura:**

- Autocolante de identificação "Safety Patrol 1 / 2 / 3 / ..."
- Sirenes
- Altifalante
- Fita adesiva/ Arame/ Martelo/ Postes para delimitar uma área
- Rádio ligado à Direção de Corrida + Responsável de Especial
- Unidade do sistema de tracking proveniente do organizador da prova
- Cópia do Dossier de Segurança/ Road Book de Segurança

### **Requisitos relativos à constituição da equipa**

- Equipa experiente composta por 2 pessoas locais (conhecimento importante do terreno para evitar ter de atravessar as especiais durante o desenrolar do rali, e que falem a língua local)
- No mínimo 2 comissários de reserva
- Presença obrigatória em qualquer briefing/formação de segurança antes da prova.

### **Protocolo de comunicação:**

- Com ligação com o canal de rádio da segurança
- Qualquer movimento e intervenção devem ser realizados em estreita colaboração com a Direção de Corrida e o Responsável da Especial
- Relatório sobre o estado de qualquer problema

#### **5.2.9 – Formação**

Cada Chefe de Segurança/ Chefe de Segurança da Prova Especial/ Responsável pela Segurança dos Espectadores/ Tripulação da Patrulha de Segurança deve ter concluído com sucesso o módulo de aprendizagem online do FIA Rally Chief Safety Officer disponível em <https://elearning.fia.com/> (código da filial: RallyS-SRG)

### **Equipement de la voiture :**

- Autocollant d'identification "Safety Patrol 1 / 2 / 3 / ..."
- Sirènes
- Haut-parleur
- Ruban adhésif / Grillage / Marteau / Poteaux pour délimiter une zone
- Radio connectée à la Direction de Course + Responsable de Spéciale
- Unité du système de suivi du fournisseur de l'épreuve
- Copie du Dossier de Sécurité / Road Book de Sécurité

### **Exigences concernant l'équipage:**

- Equipage expérimenté composé de 2 personnes locales (connaissance importante du terrain pour éviter de devoir traverser les spéciales pendant le déroulement du rallye, et locuteurs de la langue locale)
- 2 commissaires de réserve minimum
- Présence obligatoire à tout briefing/formation sur la sécurité avant l'épreuve.

### **Protocole de communication:**

- Connexion au canal radio de sécurité
- Tout mouvement et toute intervention doivent être effectués en étroite collaboration avec la Direction de Course et le Responsable de Spéciale
- Rapport sur l'état d'avancement de tout problème.

#### **5.2.9 – Formation**

Chaque Responsable Sécurité / Chef de Sécurité d'Épreuve Spéciale / Responsable de la sécurité des spectateurs / équipage de la patrouille de sécurité doit avoir suivi avec succès le module d'apprentissage en ligne de la FIA Rally Chief Safety Officer disponible sur <https://elearning.fia.com/>. (Code de branche: RallyS-SRG)

## **5.3 –SERVIÇOS MÉDICOS E DE SOCORRO**

### **5.3.1 – Generalidades**

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.

## **5.3 –SERVIÇOS MÉDICOS E DE SOCORRO**

### **5.3.1 – Generalidades**

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.

### **5.3.2 – Pessoal**

Delegado Médico da FIA

Pode ser nomeado pela FIA, por recomendação da sua Comissão Médica, para qualquer Campeonato da FIA ou prova específica de Campeonato que não a F1.

Esta função está descrita em pormenor no Suplemento 8.

### **Na Direção de Prova**

#### **Um Médico-Chefe ou seu adjunto:**

Ambos devem estar aprovados pela ADN e ser colocados sob a autoridade do Diretor de Prova. Os seus nomes devem figurar no Regulamento Particular da competição.

## **5.3 – SERVICES MÉDICAUX ET DE SECOURS**

### **5.3.1 – Généralités**

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.

## **5.3 – SERVICES MÉDICAUX ET DE SECOURS**

### **5.3.1 – Généralités**

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.

### **5.3.2 – Personnel**

Délégué Médical de la FIA

Il peut être nommé par la FIA, sur recommandation de la Commission Médicale de la FIA, pour tout Championnat de la FIA ou toute épreuve spécifique de Championnat autre que la F1.

Ce rôle est détaillé dans le Supplément 8.

### **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.

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, direta, ou indiretamente 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](mailto:medical@fia.com).

Um Médico-Chefe adjunto pode assistir e delegar certas missões, ou mesmo substituí-lo em caso de força maior.

Salvo caso excecional, durante o desenrolar de uma competição, o Médico-Chefe permanece na Direção da Prova a fim de facilitar a concertação e a colaboração com o Diretor de Prova, em caso de acidente. Poderá ser momentaneamente substituído pelo seu adjunto. Em todos os casos, deverá estar sempre contactável.

### **Um Chefe de socorro**

Para os ralis, a ADN deve nomear um Chefe de socorro cujas funções são definidas no ponto 2.8.2.5 do presente anexo. A ADN é responsável pela designação dos responsáveis das diferentes equipas de socorro para desempenhar o papel de Chefe do Socorro em caso de incidente. O processo de nomeação dos líderes das equipas de socorro deve estar em conformidade com o Suplemento 2 (Artigo 6.2) deste Anexo

No caso de uma intervenção especial, o Chefe de socorro e/ou o responsável da equipa de emergência é responsável pela segurança geral do local, pela direção e pelo controlo, pela luta contra incêndios e pelas operações de socorro técnico.

O Chefe de Socorro e os responsáveis das diferentes equipas de socorro devem ter experiência na gestão dos incidentes, a direção e o controlo, a assistência técnica e devem ter experiência no domínio dos incêndios e dos socorros e/ou experiência significativa nas

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](mailto: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 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.

### **Un Chef des secours**

Pour les rallyes, l'ASN doit nommer un Chef des secours dont les fonctions sont définies au point 2.8.2.5 de la présente Annexe. L'ASN est responsable de la désignation des responsables des différentes équipes de secours pour remplir le rôle de Chef des secours en cas d'incident. Le processus de désignation des responsables des équipes de secours doit être conforme au Supplément 2 (Article 6.2) de la présente Annexe. En cas d'intervention sur une spéciale, le Chef des secours et/ou le responsable de l'équipe de secours est en charge de la sécurité générale des lieux, de la direction et du contrôle, de la lutte contre l'incendie ainsi que des opérations de secours technique.

Le Chef des secours et les responsables des différentes équipes de secours doivent être expérimentés dans la gestion des incidents, la direction et le contrôle, le secours technique et devraient avoir de l'expérience dans le domaine des incendies et des secours et/ou une expérience

operações de socorro em desporto automóvel no local.

O Chefe de socorro é designado de acordo com as disposições dos Artigos 2.8.2.4 e 2.8.2.5 do Anexo H.

#### **Antes da competição:**

O Médico-Chefe é responsável pela parte médica do Plano de Segurança, ou Plano de Segurança Médica, tal como o Diretor 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 Diretor 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 (se for o caso) 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 pilotos e copilotos (navegadores). Estes hospitais poderão ser aprovados pela FIA e constituir um ponto de referência para as futuras competições nacionais, regionais e da FIA.

#### **Durante a competição:**

Ele deve proceder todas as tardes a um exame de todos os pilotos e copilotos (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).

significative dans les opérations de secours en sport automobile sur site.

Le Chef des secours est désigné conformément aux dispositions des Articles 2.8.2.4 et 2.8.2.5 de l'Annexe H.

#### **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 médicalisé (s'il y a lieu) 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 médicalisées 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).

**Depois da competição:**

Nas duas semanas seguintes ao rali, o Médico-Chefe deve enviar à FIA, à atenção do Delegado Médico e da Comissão Médica, um relatório de todas as intervenções médicas efetuadas aos pilotos, 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

*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 o questionário sobre os serviços médicos e de socorro para o endereço eletrónico de retorno indicado no documento, sob a responsabilidade da ADN, (disponível junto da FIA). Prazo: até 2 meses antes da data da competição. Se este prazo ou os requisitos especificados no Questionário sobre serviços médicos e de emergência não forem cumpridos, poderão ser aplicadas penalidades dependendo da gravidade do incumprimento (ver Suplemento 9).

*A presença do Médico-Chefe e dos Médicos - Chefes adjuntos é obrigatório um mínimo de três dos quatro webinars do CMO ao longo de dois anos. A participação na Cúpula bienal dos Serviços de Saúde e Socorro também é altamente recomendada*

*Exceto 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*

**Après la compétition :**

Dans les deux semaines qui suivent le rallye, le 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

*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 accréditation est soumise aux dispositions du Supplément 2*

*Le Médecin-Chef doit envoyer le questionnaire sur les services médicaux et de secours à l'adresse électronique de retour indiquée sur le document, sous la responsabilité de l'ASN, (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 sur les services médicaux et de secours, 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 à au moins trois des quatre webinaires CMO sur une période de deux ans est obligatoire. La participation au Sommet biennal des services médicaux et de secours est également fortement recommandée.*

*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*



*cada Médico-Chefe adjunto requerente devem obrigatoriamente assistir.*

### **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;
- as pessoas formados para a extração dos feridos

#### **Disposições particulares para o CMR:**

*Em cada ponto médico, pelo menos um membro do staff deve ter conhecimento correto da língua inglesa.*

*Um Delegado Médico da FIA, cujas funções estão definidas no Suplemento 8, pode ser exigido.*

### **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 o «médico», outro para o «técnico».**

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:

postulant et chaque Médecin-Chef adjoint postulant doivent obligatoirement y assister.

### **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, peut être 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:

- uma equipa técnica com formação em procedimentos e técnicas de extração 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,
- 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 (Extração) 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 extração 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.

- 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,
- 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 – 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

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, pilotos, membros das equipas, 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.*

### 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.

### 5.3.4 – 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

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.*

### 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 – 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:**

*Este tipo de helicóptero é obrigatório para todas as provas 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 diretrizes da FIA: «A organização dos helicópteros para a segurança em voo» e no Artigo 5.5.3 d), abaixo.

### 5.3.8 – Disposições em matéria de socorro especializado

Quando forem identificados perigos específicos (por exemplo, águas abertas/zonas de acesso difícil/íngremes), devem estar disponíveis equipas de resgate especializadas, devidamente treinadas e equipadas

### 5.3.9 – 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 exceção possível do 5.4.1, as seguintes medidas não limitativas deverão ser respeitadas em todos os ralis:

### 5.3.7 – Hélicoptère médicalisé

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:**

*Ce type d'hélicoptère est obligatoire pour toutes les manches du 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 – Dispositions en matière de secours spécialisé

Lorsque des dangers spécifiques ont été identifiés (par exemple, eaux libres/zones d'accès difficile/escarpé), des équipes de secours spécialisées, dûment formées et équipées, devraient être disponibles

### 5.3.9 – 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:

#### **5.4.1 – Filme educativo (recomendado para todas as competições)**

- com duração de 30 segundos;
- comentado por um ou vários pilotos 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 perigosas antes da chegada do público, isto em conformidade com o plano de segurança.
- c) O Diretor de Prova deverá ter em conta as recomendações do Responsável de Segurança, bem como da equipa das viaturas de Segurança e das viaturas 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, ela deve ser protegida por meios especiais e uma Zona reservada para os espectadores deve ser criada nesse local.
- e) É preciso impedir o público de se deslocar no percurso a prova especial 30 minutos antes da hora da partida da primeira viatura em competição, e de se deslocar nesse percurso logo que este esteja aberto para competição (após a passagem da viatura zero e antes da viatura vassoura).

#### **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 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 de Sécurité e 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 réservé aux spectateurs devrait être aménagée à l'endroit concerné.
- e) Il faudrait empêcher le public de marcher sur l'épreuve spéciale 30 minutes avant l'heure du départ de la première voiture de compétition, et 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)** 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 (polícia, 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 reservadas aos espectadores.
  - k)** As zonas reservadas para os espectadores devem ser limitadas com uma grade ou fitas, conforme indicado no plano de segurança.
  - l)** As zonas proibidas devem ser claramente assinaladas.
  - m)** 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, e deverão permanecer abertas para permitir a passagem de veículos de intervenção de urgências.
  - n)** Todas as estradas de acesso devem ser indicadas através de painéis especiais e informações complementares.
  - o)** Na medida do possível, as áreas 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.
- 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 zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de grillages ou de rubans, tel qu'indiqué dans le plan de sécurité.
  - l)** Les zones interdites devraient être clairement signalées.
  - m)** 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, et devraient rester ouvertes afin de permettre le passage des véhicules d'intervention d'urgence.
  - n)** Toutes les voies d'accès devraient être indiquées au moyen de panneaux spéciaux et d'informations complémentaires.
  - o)** Dans la mesure du possible, des aires de 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.



- p)** 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 atividades potencialmente perigosas.

#### **5.4.4 – Viaturas de Segurança**

Todas as Viaturas de Segurança (Safety Cars), sejam elas viaturas de segurança para espectadores, de segurança para os pontos intermediários, viaturas 000, 00 ou as viaturas de fecho (Viaturas Vassoura), serão chamadas de Viaturas de Segurança. A única viatura designada como Viatura Zero será aquela com um único 0 na parte lateral. As outras viaturas serão chamadas como Viaturas Oficiais.

- a)** Todas as Viaturas de Segurança (Safety Cars) devem estar devidamente identificadas e todos os membros das equipas deverão igualmente estar devidamente identificáveis principalmente quando estiverem fora da sua viatura.
- b)** Cada equipa deverá dispor de um meio de comunicação com as outras Viaturas de Segurança (Safety Car) e com a Direção da Prova / Diretor da Prova.. Recomenda-se a utilização de um canal de rádio dedicado à segurança para permitir que todas as viaturas de segurança comuniquem com a Direção de Prova
- c)** Todas as Viaturas de Segurança (Safety Cars) devem percorrer as provas especiais a uma velocidade adequada à viatura que é conduzida e às condições encontradas na prova especial. Em nenhum momento um Safety Car deve ser conduzido de maneira a colocar os seus ocupantes em risco, os oficiais das especiais ou ao público.

- p)** 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 de Sécurité**

Toutes les Voitures de Sécurité, qu'il s'agisse des voitures chargées de la sécurité des spectateurs, de la sécurité aux points intermédiaires, des voitures 000, 00 ou des Voitures Balais, seront dénommées Voitures de Sécurité. La seule voiture appelée Voiture Zéro sera celle qui ne comporte qu'un seul 0 sur le côté. Les autres véhicules seront qualifiés de Voitures Officielles.

- a)** Toutes les Voitures de Sécurité devraient être clairement identifiées et tous les membres de l'équipage des Voitures de Sécurité devraient également être clairement identifiables lorsqu'ils sont à l'extérieur de leur véhicule.
- b)** Chaque équipage devrait disposer d'un moyen de communication avec les autres Voitures de Sécurité et avec la Direction de Course / le Directeur de Course. Il est recommandé d'utiliser un canal radio dédié à la sécurité pour permettre à toutes les Voitures de Sécurité de communiquer avec la Direction de Course
- c)** Toutes les Voitures de Sécurité devraient parcourir les épreuves spéciales à une vitesse adaptée au véhicule conduit et aux conditions rencontrées sur la spéciale. A aucun moment une Voiture de Sécurité ne doit être conduite d'une manière qui ferait courir un risque à ses occupants, aux officiels de la spéciale ou aux membres du public.

- d)** As Viaturas de Segurança (Safety Cars) devem usar apenas os cadernos de itinerário (road books) e outras informações impressas fornecidas pelos organizadores do evento. (Elas não devem usar notas de andamento).
- e)** As Viaturas de Segurança (Safety Cars) devem respeitar sempre o horário predeterminado e garantir que se possam adaptar a eventuais atrasos ao nível do desenrolar da competição.
- f)** Todas Viaturas de Segurança (Safety Cars) (com exceção da Viatura Zero) devem estar equipadas com um farol rotativo no tejadilho e uma sirene e um sistema de som. A Viatura Zero pode ser equipada com essas luzes de advertência se o veículo for adequado, mas as sirenes são altamente recomendadas.
- g)** Todas as competições DEVEM incluir pelo menos uma Viatura de segurança (Safety Car) (para os espectadores) e uma Viatura Zero.
- h)** As Viaturas de Segurança (Safety Cars) deverão ter 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 com o número 000 ou 00 se aplicável.
- i)** As Viaturas de Segurança (Safety Cars) devem rolar a uma velocidade apropriada para identificar problemas e estar preparadas para parar e solucionar problemas quando necessário.
- j)** Cada membro da tripulação da caravana de segurança deve ter concluído com êxito o módulo de aprendizagem online do FIA Rally eLearning do FIA Rally Chief Safety Officer disponível em:  
<https://elearning.fia.com/>
- d)** Les Voitures de Sécurité ne devraient utiliser que les road books et autres documents imprimés fournis par les organisateurs de l'épreuve. (Elles ne devraient pas utiliser des carnets de notes).
- e)** Les Voitures de Sécurité devraient toujours respecter leur horaire préétabli et veiller à le moduler pour compenser les éventuels retards au niveau du déroulement de l'épreuve.
- f)** Toutes les Voitures de Sécurité (à l'exception de la Voiture Zéro) devraient être équipées de gyrophares sur le toit, d'une sirène et d'un système désodorisation. La Voiture Zéro peut être équipée de ces dispositifs sous de voyants d'avertissement si le véhicule est adapté, mais les sirènes sont fortement recommandées.
- g)** Les épreuves DOIVENT compter au minimum un véhicule de sécurité (pour les spectateurs) et une Voiture Zéro.
- h)** Les Voitures de Sécurité devraient avoir un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et portant le numéro 000 ou 00 s'il y a lieu.
- i)** Les Voitures de Sécurité doivent rouler à une vitesse appropriée permettant d'identifier les problèmes et elles doivent être prêtes à s'arrêter et à régler les problèmes en cas de besoin.
- j)** Chaque membre de l'équipage de la caravana de sécurité doit avoir suivi avec succès le module d'apprentissage en ligne de la FIA Rally Chief Safety Officer disponible sur:  
<https://elearning.fia.com/>

#### 5.4.4.1 - Viaturas de Segurança 000 / 00

- a)** Idealmente, as Viaturas de Segurança (Safety Cars) 000 e 00 deverão ser viaturas devidamente equipadas para garantir a sua adequação ao desempenho das suas funções, independentemente das condições. A viatura escolhida deve ser definida de acordo com o local e os requisitos.

#### 5.4.4.1 - Voitures de Sécurité 000 / 00

- a)** Idéalement, les Voitures de Sécurité 000 et 00 devraient être des véhicules équipés de façon appropriée afin de garantir leur adéquation pour exercer leur rôle quelles que soient les conditions. Le véhicule choisi devrait être défini en fonction du lieu et des exigences.

- b)** As tripulações não devem usar fatos nem capacetes.
- c)** Só devem ser utilizadas tripulações com experiência.
- d)** Eles devem dispor de um método de comunicação com todas as outras Viaturas de Segurança (Safety Cars) e a Direção da Corrida e trabalhar em equipe para responder a qualquer solicitação referente ao movimento e localização dos espectadores.
- e)** Se for usado um sistema de seguimento (tracking) no quadro da competição estas viaturas também devem estar equipadas.

#### **5.4.4.2 – Viatura Zero / 0**

- a)** A Viatura Zero deve ser uma viatura preparada para o rali, deve estar sujeita às verificações técnicas para que o equipamento de segurança seja verificado.
- b)** Ambos os membros da tripulação devem respeitar as mesmas regras que todos os outros concorrentes, ou seja, usar cintos, dispositivos RFT assim como roupas e capacetes homologados.
- c)** Não é necessário que a Viatura Zero esteja fora da especial antes da partida da primeira viatura.
- d)** Deve ser utilizada somente uma tripulação em que pelo menos um dos membros tenha experiência em matéria de segurança nas provas especiais e da Viatura de Segurança (Safety Car). O condutor de uma Viatura Zero deve possuir uma licença de competição válida ou já ter possuído uma licença de competição.
- e)** A Viatura Zero não deve ser conduzida por um piloto prioritário FIA ou por um piloto que tenha abandonado a competição.
- f)** A Viatura Zero, deve usar apenas os cadernos de itinerário (road books) e outras informações impressas fornecidas pelos organizadores do evento. Normalmente os membros da equipa não devem usar notas de andamento. A tripulação da Viatura Zero deve estar pronta para parar quando necessário para garantir que não haja

- b)** Les équipages ne devraient pas porter de combinaisons et de casques.
- c)** Seuls des équipages expérimentés devraient être utilisés.
- d)** Ils doivent disposer d'une méthode de communication avec toutes les autres Voitures de Sécurité et la Direction de Course et travailler en équipe pour répondre à toute demande relative au déplacement et à la localisation des spectateurs.
- e)** Si un système de suivi est utilisé dans le cadre de la compétition, ces voitures devraient en être équipées.

#### **5.4.4.2 – Voiture Zéro / 0**

- a)** La Voiture Zéro devant être un véhicule préparé pour le rallye, elle devrait être soumise aux vérifications techniques afin que l'équipement de sécurité soit contrôlé.
- b)** L'équipage doit en permanence respecter les mêmes règles que tous les autres concurrents, c'est-à-dire porter des harnais, des dispositifs RFT ainsi que des combinaisons et des casques agréés.
- c)** Il n'est pas nécessaire d'éloigner la Voiture Zéro de la spéciale avant le départ de la première voiture.
- d)** Il convient d'avoir recours à un équipage composé d'au moins un membre ayant à la fois de l'expérience en matière de sécurité sur les épreuves et de Voiture de Sécurité. Le conducteur d'une Voiture Zéro devrait être titulaire d'une licence de compétition en cours de validité ou avoir déjà détenu une licence de compétition.
- e)** La Voiture Zéro ne devrait pas être conduite par un pilote de priorité de la FIA ou par un pilote s'étant retiré de l'épreuve.
- f)** La Voiture Zero ne devrait utiliser que les road books et autres documents imprimés fournis par les organisateurs de l'épreuve. Normalement l'équipage ne devrait pas utiliser de carnets de notes. L'équipage de la Voiture Zéro doit être prêt à s'arrêter en cas de besoin pour s'assurer qu'il n'y a pas d'irrégularité s'agissant de la configuration

irregularidades na configuração da prova especial ou na posição dos espectadores

de l'épreuve spéciale ou de la position des spectateurs.

#### 5.4.4.3 – Viatura Vassoura

Uma viatura de fecho de Segurança («Viatura Vassoura») deverá passar por cada prova especial após o último concorrente. Estas viaturas deverão exibir um painel sobre o capot e nas duas portas dianteiras, no qual deverá figurar uma bandeira de xadrez.

#### 5.4.4.3 – Voiture Balai

Une voiture ouvreuse de Sécurité («Voiture balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

#### 5.4.5 – Informação

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

- imprensa escrita, falada e televisionada,
- posters,
- distribuição de prospectos,
- passagem no percurso de um veículo (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.

#### 5.4.5 – Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens:

- 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 – 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.

#### 5.4.6 – 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 - SEGURANÇA DAS EQUIPAS CONCORRENTES

### 5.5 – SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS

#### 5.5.1 – Desencadeamento dos serviços de emergência

#### 5.5.1 – Déploiement des services de secours

a) À partida de cada prova especial (incluindo o «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.);
- cada veículo de intervenção técnica deve dispor de um chefe de intervenção ou de um responsável de equipa,

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.),
- chaque véhicule d'intervention technique doit disposer d'un Chef des secours ou d'un responsable d'équipe,

- uma ambulância equipada para a reanimação;
- eventualmente uma ambulância de evacuação;
- um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes e com formação em extração;
- um auxiliar médico ou mesmo dois, com formação em extração;
- dois extintores de 4 kg com operador qualificado;
- material de comunicação adequado para manter o contato com o COR do rali.

O local de estacionamento deste(s) veículo(s) deverá localizar-se estar estacionados após o ponto de partida, bem 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; a menos que o veículo de intervenção médica esteja equipado para transferir um paciente em posição deitada para uma ambulância designada ou um local para o helicóptero em espera
- um médico competente em reanimação e com formação em extração ou eventualmente um paramédico competente em reanimação e com formação em extração;
- material de comunicação adequado para manter o contato 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.

- une ambulance équipée pour la réanimation,
- éventuellement une ambulance d'évacuation,
- 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.

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, sauf si le véhicule d'intervention médicale est équipé pour transférer un patient en position couchée vers une ambulance désignée ou un lieu pour l'hélicoptère en stand-by.
- 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.

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 climatéricas ou se circunstâncias particulares o exigirem, esta distância poderá ser alterada sob proposta conjunta do Médico-Chefe e do Responsável pela Segurança (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 direto ao percurso da prova especial e devem ser colocados numa zona segura.

**c) Nos locais 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 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.

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 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 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 de socorro

**5.5.2.1** – Todo o serviço de emergência que necessite do envio de um veículo médico é iniciado pelo Diretor de Prova em concertação com o Médico-Chefe e com informação ao Diretor 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 direção 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 extração 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 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 climatéricas impeçam a utilização de um helicóptero, sob a decisão conjunta do Diretor 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;

## 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 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;

- 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 efetuado da seguinte forma:

- a) Bloquear as estradas principais ou secundárias, ou qualquer estrada em que se possa esperar tráfego e colocá-la sob a vigilância de um comissário de estrada, polícia ou qualquer representante da ordem pública.
- b) Bloquear pequenas estradas sem saída (isto é, que levam a fazendas, etc.), por exemplo, com uma fita adesiva, com uma nota fixada na barreira ou nesta faixa para avisar do andamento da competição e do perigo de entrar.  
Incumbirá às viaturas zero verificar se o método habitual de bloqueio está montado e avisar imediatamente o COR do rali (Direção 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.

- 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 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 avisar 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** - Se a utilização de bandeiras vermelhas se revelar necessária, será adotado o seguinte procedimento:

- a)** Uma bandeira vermelha deverá estar disponível em cada um dos pontos rádio da prova especial (localizados em intervalos de aproximadamente 5 km).
- b)** As bandeiras não poderão ser exibidas senão por um comissário de estrada com um colete facilmente identificável, no qual será inscrito o símbolo de ponto rádio. O momento exato de exibição da bandeira será registado e notificado aos Comissários Desportivos pelo Diretor 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 efetuam os reconhecimentos de modo a que elas possam anotar a sua localização nas suas notas.
- 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.

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.

**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)** Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, 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.
- 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.

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 verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio.

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 efetuar-se, ou a partir do COR do rali (Direção 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 respetivo Chefe de segurança, seja no COR do rali.

Cada organizador deve atualizar 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 refletor 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 pilotos 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

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 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

acidente, está indicado nos regulamentos dos Campeonatos Regionais e do CMR da FIA.

## **5.6 – RELATÓRIOS SOBRE ACIDENTES**

### **5.6.1 – Acidente envolvendo um espectador**

Se um piloto participante num rali estiver implicado num acidente do qual resultem ferimentos num espectador, o referido piloto 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 com a finalidade de ser lançado na base de dados Mundial de acidentes (WADB).

## **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 suscetíveis 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 atividades 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

Championnats Régionaux et du WRC de la FIA.

## **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 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 à des fins de saisie dans la Base de Données Mondiale des Accidents (WADB).

## **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 – O plano de segurança deverá incluir:

- a)** A localização do COR do Rali (direção de prova).
- b)** O nome dos diferentes responsáveis:
  - Diretor de Prova,
  - Diretor(es) de Prova Adjunto(s),
  - Médico Chefe,
  - Chefe de Emergência
  - Responsável da Segurança,
- c)** Os contactos dos diferentes serviços de segurança nas zonas onde cada Sector Seletivo 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 Seletivo deverá indicar:
  - O local exato 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 receção 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.

### 6.2.2 – Le plan de sécurité devrait comporter:

- 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
  - Chef des secours
  - 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 – Plano de Urgência:**

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.

**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 Direção da Prova, o Médico-Chefe e a partida de cada Sector Seletivo (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 – 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 competição 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:**

Delegado Médico da FIA

Pode ser nomeado pela FIA, por recomendação da sua Comissão Médica, para qualquer

**6.2.3 – Plan d’urgence**

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.

**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 – 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:**

Délégué Médical de la FIA

Il peut être nommé par la FIA, sur recommandation de la Commission Médicale de la FIA, pour tout

Campeonato da FIA ou prova específica de Campeonato que não a F1.

Esta função está descrita em pormenor no Suplemento 8.

– **um Médico-Chefe;**

– **as viaturas de intervenção médica** (número a definir de acordo com o percurso e o número de helicópteros); no ponto médico, partida e 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 de um GPS.

Poderão ser para uso médico específico ou para uso médico misto com material de extração (ver Suplemento 7), com ferramentas de corte 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 extração com ferramentas de corte 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 tripulação. A viatura deverá estar acima de tudo adaptada ao terreno.

Championnat de la FIA ou toute épreuve spécifique de Championnat autre que la F1.

Ce rôle est détaillé dans le Supplément 8.

– **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 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), avec des outils de coupe 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 extraction avec des outils de coupe 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.

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 deve ser composta pelo menos por um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes, um condutor um paramédico (o condutor pode ser o médico, o Chefe de Emergência ou o paramédico) e um Chefe de Emergência.

Para evitar qualquer ambiguidade, a função de Chefe de Emergência pode ser assumida por um médico/paramédico ou por um condutor do veículo de intervenção devidamente qualificado e experiente. Neste caso, o processo de designação e acreditação dos líderes das equipas de socorro deve estar em conformidade com o Suplemento 2 (Artigo 6.2) do presente Anexo.

- **uma unidade de reanimação no bivouac:** necessária em todos os casos, deverá estar e 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, e 2 (dois) paramédicos.

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 d'un paramédical (le conducteur peut être le médecin, le Chef des secours, ou le paramédical) et d'un Chef des secours.

Pour éviter toute ambiguïté, le rôle de Chef des secours peut être assumé par un médecin/paramédical ou un conducteur de véhicule d'intervention dûment qualifié et expérimenté. Dans ce cas, la procédure de désignation et d'accréditation des responsables des équipes de secours doit être conforme au Supplément 2 (Article 6.2) de la présente Annexe.

- **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, et 2 paramédicaux.

– **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 suscetíveis 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 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 – Vestuário 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 baseia-se na prevenção; aplica-se aos seguintes domínios:

– a escolha do percurso que evitará na medida do possível a travessia de zonas habitadas,

– **un ou des hélicoptères médicalisés 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 médicalisé 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.

### 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'Épreuve.

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,

- 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 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 é 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 Controlos de Passagem**

Os Controlos de Passagem, cuja principal função é assegurar o respeito do itinerário oficial, contribuem fortemente para a segurança,

- 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 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

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 Seletivo.

### 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 reserva de 5 litros de água por pessoa, assim como 1 (uma) reserva de 1,5 litros com pipeta (por membro de equipa)
- 1 cobertor de sobrevivência (Metalina) para cada membro da equipa
- 1 isqueiro
- 1 lanterna
- 1 luz de bolso
- 3 luzes vermelhas portáteis, tipo fumígeno
- 1 bússola
- 1 espelho de emergência
- corta-cintos: 1 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.

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 siege
- 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 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)** Cada viatura concorrente deve transportar um triângulo vermelho refletor 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.

O procedimento para a exibição dos sinais «SOS» ou «OK» é o seguinte:

**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.

– 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 «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 exceção, parar para prestar assistência e pôr em prática os procedimentos em caso de acidente, indicados no caderno de itinerário e / ou Regulamento Suplementar.

**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

La procédure pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» est la suivante:

**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.

– 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 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) 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.

As características de cada rali todo-o-terreno são muito diferentes: regiões inabitadas, desérticas ou povoadas, onde existam ou não meios médicos (hospitais, etc.), extensão diferente dos Sectores Seletivos, diferença das médias horárias previstas, número de concorrentes admitidos à partida, tempo estimado de condução noturna.

#### **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 Seletivo;
- o tempo de rodagem de um Sector Seletivo é estimado com base no último concorrente que parte;
- o eventual tempo de rodagem noturna num Sector Seletivo é estimado a partir do ponto em que o último concorrente se encontra à hora do pôr-do-sol até à chegada do Sector Seletivo, 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 noturna do percurso.
- a distribuição dos veículos de intervenção médica pelo Sector Seletivo deverá ser baseada numa distância teórica de 80 Km entre cada viatura, de maneira a cobrir eficazmente a Etapa;

- e) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux organisateurs au plus tôt.

- f) 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.

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;
- le temps de roulage éventuel de nuit sur un Secteur Sélectif est 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;

- 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 Seletivo mais extenso da competição

**Disposições particulares para o W2RC da FIA:**

*Na falta de uma inspeção médica, os observadores os delegados desportivos ou de segurança designados pela FIA terão o direito de verificar a aplicação das presentes disposições (ver também Suplementos 3, 4 e 5), e obter a confirmação por escrito do Médico-Chefe da competição.*

**6.5.7 – Posicionamento recomendado dos veículos de intervenção médica**

**Caso 1:**

Num Sector Seletivo em que menos de 200 km sejam percorridos de noite pelos últimos concorrentes (200 km x 50 km/h = 4 horas de condução noturna):

**Se um único helicóptero medico (exemplo 1):**

- 1 viatura de intervenção médica na partida do Sector Seletivo.
- 1 viatura de intervenção médica todos os 80 km do Sector Seletivo.
- 1 viatura de intervenção médica à chegada do Sector Seletivo, salvo em casos em que a chegada do Sector Seletivo corresponda ao Bivouac (assistência médica assegurada pelo Posto Médico do Bivouac).

**Se vários helicópteros (exemplo 2):**

- 1 helicóptero medicalizado de emergência.
- 1 helicóptero medicalizado de transporte à partida do Sector Seletivo.

- 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 le W2RC de la FIA :**

*À défaut d'inspection médicale, les observateurs les délégués sportifs ou sécurité 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.
- 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 (exemplo 2):**

- 1 hélicoptère médicalisé de secours
- 1 hélicoptère médicalisé de transport au départ du Secteur Sélectif.

- uma viatura de intervenção médica em todos os 100 Km do Sector Seletivo.
- uma viatura de intervenção médica ou um helicóptero medicalizado de transporte (que poderá ser usado pela organização, pela direção de prova, media ou outros) à chegada do Sector Seletivo, salvo em casos em que a chegada do Sector Seletivo corresponde ao bivouac.
- 1 Posto Médico no Bivouac.

### **Caso 2:**

Num Sector Seletivo 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 Seletivo.
- uma viatura de intervenção médica todos os 80 Km do Sector Seletivo.
- uma viatura de intervenção médica ou 1 (um) helicóptero medicalizado de transporte à chegada do Sector Seletivo, salvo nos casos em que a chegada do Sector Seletivo corresponda ao bivouac.
- 1 Posto Médico no bivouac.

### **6.5.8 – Organização das intervenções médicas:**

Nos locais de um acidente, a organização e a direção 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 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.

- 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.

### **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.

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

## **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 Diretor de Prova deverá efetuar a inspeção 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 direção de prova.

#### **7.2.2 – Deveres:**

Os deveres e as intervenções dos comissários 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 (é fortemente recomendado não utilizar pó de cimento);

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.

## **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 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 (il est fortement recommandé de ne pas utiliser de poudre de ciment);

- 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:
  - 1 amarela;
  - 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 pilotos, com o seguinte significado:

- Uma única bandeira agitada: Reduza sua velocidade e esteja pronto para mudar de direção ou parar. Um perigo obstrui total ou parcialmente a pista.

Normalmente, as bandeiras amarelas só devem apenas ser mostradas no posto de comissários que se encontre imediatamente antes do local de perigo.

Todavia, em certos casos, o Diretor de Prova pode dar ordem que ela seja apresentada em mais que um posto de comissários que antecedam de um incidente.

**Bandeira vermelha:** apresentada unicamente com instrução do Diretor de Prova – parar os treinos ou a corrida. Os pilotos devem parar onde se encontrem e aguardar as instruções dos comissários.

- 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:
  - 1 jeune
  - 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 avec la signification suivante:

- Un seul drapeau agité: 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 devrait 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'il soit présenté 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.



É recomendado que o briefing dos pilotos (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 e um Médico-Chefe adjunto**

- **os seus nomes devem figurar no Regulamento Particular da competição**

– **médicos ou paramédicos «a pé»:**

- Ao critério do 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.
- um Chefe de socorro um Chefe de Socorro, se não estiver a bordo de um veículo de socorro separado conforme especificado no item 2.8.2.5 b deste Anexo.

**Disposições particulares para os Campeonatos da FIA (recomendadas nos outros casos):**

*O seu equipamento deve estar em conformidade com o Suplemento 3 (ponto 4).*

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 et un Médecin-Chef adjoint:**

- **leurs noms doivent figurer dans le Règlement Particulier de la compétition.**

– **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.
- un Chef des secours s’il ne se trouve pas à bord d’un véhicule de secours distinct comme spécifié au point 2.8.2.5 b de la présente Annexe.

**Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA (recommandées dans les autres cas):**

*Leur équipement devrait être conforme au Supplément 3 (point 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 extração:**

- pelo menos uma (ver Suplemento 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 extração suplementar.

**– uma unidade de reanimação (Centro Médico Temporário):**

- que deverá ter capacidade para receber em simultâneo, feridos para cuidados ligeiros e dos 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.

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);

**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.

Se a ambulância equipada para os cuidados intensivos presente no local como unidade móvel de reanimação for utilizada para efetuar 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 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 suscetíveis de fornecer uma ajuda suplementar;
- as zonas interditas e/ou autorizadas.

Da mesma forma, os serviços médicos suscetíveis 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.

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 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 – 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 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.
- Para garantir a segurança geral de todos os intervenientes e facilitar o acesso seguro do pessoal médico e de socorro, a supervisão operacional de qualquer intervenção é da responsabilidade do Chefe de Emergência. É responsável pela segurança do local, pela direção de todas as atividades de combate a incêndios e de socorro técnico, bem como pela gestão do pessoal, dos recursos e dos equipamentos relacionados com essas atividades.
- 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 antifogo, e devem indicar a menção «DOCTOR» nas costas e no peito.

### 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 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.
- Afin d'assurer la sécurité générale de tous les intervenants et de faciliter l'accès en toute sécurité du personnel médical et de secours, la supervision opérationnelle de toute intervention incombe au Chef des secours. Il est responsable de la sécurité des lieux, de la direction de toutes les activités de lutte contre l'incendie et de secours technique, ainsi que de la gestion du personnel, des ressources et de l'équipement dans le cadre de ces activités.
- 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 recommandées, elles devraient de préférence ignifugées et porter la mention «DOCTOR» dans et sur la poitrine.

## **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 aproximadamente com 2 elementos no mínimo.

## **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.

## **7.4 – 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**

Également, 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 – 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** – Os serviços de emergência dos hospitais em alerta devem ser imediatamente informados do início de uma evacuação.

**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 et FE	Outras Competições Internacionais (em asfalto)	Campeonato da Europa de Ralicross e Autocross FIA	Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA	
DISPOSITIFS	CHAMP. FIA F1, WEC, WTCR et FE	Autres compétitions internationales (sur asphalte)	«Championnats d'Europe de Rallycross et Autocross de la FIA»	« Championnat du Monde de Rallycross de la FIA	
Plano de Socorro /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	
Plan de secours					
Questionário sobre os Serviços médicos e de emergência	sim / oui	não / non	não / non	sim / oui	
Questionnaire sur les Services médicaux et de secours					
Médico-Chefe /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	
Médecin-Chef					
Inglês Falado /	sim / oui			sim / oui	
Maîtrisant l'anglais					
Chefe de intervenção /	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	
Chef des secours					
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 / oui FE somente acordo / FE accord seulement	não / non	não / non	sim / oui	
Accréditation de la FIA		não / non	não / non	não / non	
Viatura médica da FIA */		sim / oui	não / non	não / non	não / non
Voiture médicale de la FIA*			não / non	não / non	não / non
Viatura de intervenção médica capaz de acompanhar a primeira volta */			sim / oui	não / non	não / non
Voiture d'intervention médicale, capable de suivre le 1er 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)	



DISPOSITIVOS	CAMP. FIA F1, WEC et FE	Outras Competições Internacionais (em asfalto)	Campeonato da Europa de Ralicross e Autocross FIA	Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA
DISPOSITIFS	CHAMP. FIA F1, WEC, WTCR et FE	Autres compétitions internationales (sur asphalte)	«Championnats d'Europe de Rallycross et Autocross de la FIA»	« Championnat du Monde de Rallycross de la FIA
<b>Equipa de extração /</b>	sim / oui	sim / oui	Tolerada uma composição reduzida	Tolerada uma composição reduzida
<b>Equipe d'extraction</b>			Composition réduite tolérée	Composition réduite tolérée
			sim / oui	sim / oui
<b>Exercícios de extração / Exercices d'extraction</b>	sim / oui	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés	sim / oui
<b>Cento médico de acordo com o Supl. 6</b>	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)
<b>Centre medical conforme au Supl. 6</b>	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)
<b>Acordo da FIA /</b>	sim / oui	não / non		sim / oui
<b>Accord de la FIA</b>				
<b>Equipas especializadas para centro médico /</b>	sim / oui <i>reduzido para a FE / réduite pour la FE</i>	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés	sim / oui <i>reduzido para a FE / réduite pour la FE</i>
<b>Equipes spécialisées pour centre médical</b>				
<b>Ambulância (com ou sem médico) *</b>	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
<b>Ambulance (avec ou sans médecin) *</b>	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

DISPOSITIVOS	CAMP. FIA F1, WEC et FE	Outras Competições Internacionais (em asfalto)	Campeonato da Europa de Ralicross e Autocross FIA	Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA
DISPOSITIFS	CHAMP. FIA F1, WEC, WTCR et FE	Autres compétitions internationales (sur asphalte)	«Championnats d'Europe de Rallycross et Autocross de la FIA»	« Championnat du Monde de Rallycross de la FIA
<b>Helicóptero *</b>	derrogação eventual			derrogação eventual
<b>/</b>	sim / oui	eventual	eventual	sim / oui
<b>Hélicoptère *</b>	dérogation éventuelle			dérogation éventuelle
<b>Médico a pé</b>	eventual / éventuel	eventual / éventuel	eventual / éventuel	eventual / éventuel
<b>Médecin à pied</b>				
<b>Médico/pessoal paramédico para a via das boxes</b>	sim / oui	aconselhado / conseillés	não / non	não / non
<b>Médecin / personnel paramédical pour la voie des stands</b>				
<b>Vestuário regulamentar para médicos de pista (excepto ambulância) /</b>	sim / oui	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés	sim / oui
<b>Combinaison réglementaire pour médecins de piste (ambulance exceptée)</b>	FE não/FE non			
<b>Serviço médico para o público /</b>	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
<b>Service médical pour le public</b>				
<b>Contacto permanente com os hospitais /</b>	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui
<b>Contact préalable avec les hôpitaux</b>				

\*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 RALIS, CORRIDAS DE  
MONTANHA E DRAGSTERS**

*As disciplinas sublinhadas são sempre sujeitas a controle*

*– os casos em branco são deixados à apreciação do Organizador*

**ORGANISATION DU SERVICE MÉDICAL POUR  
LES COMPÉTITIONS EN RALLYES, COURSES DE  
CÔTES ET DRAGSTERS**

*Les disciplines soulignées sont toujours soumises à contrôle*

*– les cases en blanc sont laissées à l'appréciation de l'organisateur*

<b>DISPOSITIVOS</b>	<b>WRC</b>	<b>Ralis de 1ª categoria</b>	<b>Corridas de montanha</b>	<b>Corridas de montanha de campeonatos FIA</b>	<b>Corridas de dragsters</b>	<b>Ralis todo-terreno e bajas</b>	<b>Ralis todo-terreno da Taça FIA</b>
<b>DISPOSITIFS</b>		<b>Rallyes de première catégorie</b>	<b>Courses de côte</b>	<b>Courses de côte des championnats FIA</b>	<b>Courses de dragsters</b>	<b>Rallyes tout-terrain et bajas</b>	<b>Rallyes tout-terrain de la Coupe FIA</b>
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					
Accreditação 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					
Accreditação da FIA / Accréditation FIA	sim / oui	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non
Chefe de intervenção / Chef des secours	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
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 trajeto nocturno	Conforme a extensão da etapa e o trajeto 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

DISPOSITIVOS	WRC	Ralis de 1ª categoria	Corridas de montanha	Corridas de montanha de campeonatos FIA	Corridas de dragsters	Ralis todo-terreno e bajas	Ralis todo-terreno da Taça FIA
DISPOSITIFS		Rallyes de première catégorie	Courses de côte	Courses de côte des championnats FIA	Courses de dragsters	Rallyes tout-terrain et bajas	Rallyes tout-terrain de la Coupe FIA
Ambulância especializada para reanimação *	Para cada prova especial	Para cada prova especial				Viatura de intervenção médica equipada para este efeito	Ambulância especializada para reanimação *
/	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	Ambulance spécialisée pour réanimation*
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

DISPOSITIVOS	WRC	Ralis de 1ª categoria	Corridas de montanha	Corridas de montanha de campeonatos FIA	Corridas de dragsters	Ralis todo-terreno e bajas	Ralis todo-terreno da Taça FIA
DISPOSITIFS		Rallyes de première catégorie	Courses de côte	Courses de côte des championnats FIA	Courses de dragsters	Rallyes tout-terrain et bajas	Rallyes tout-terrain de la Coupe FIA
cirurgião consultor/ Chirurgien consultant	não / non	não / non	não / non	não / non	não / non	aconselhado / conseillés	aconselhado / conseillés
Serviço médico para o público para cada zona fechada ou de acesso pago / Service médical pour le public pour chaque zone fermée ou payante	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui	sim / oui

## \* Nota:

Para todas as primeiras intervenções no terreno (exceto ambulância normal), um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes.

Para qualquer 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 / RALIS**

A FIA deseja recomendar que uma série de medidas mínimas de segurança sejam estabelecidas com o proprietário do circuito / o organizador da sessão de testes do rali 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 / sessão de testes dos ralis, 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 / o organizador da sessão de testes do rali e o organizador designado da atividade do desporto automóvel correspondente no âmbito de uma relação contratual.

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 gerais 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 efetuam os treinos;

**SUPPLEMENT 1****RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR COMPETITIONS FIA SUR CIRCUITS AUTOMOBILE / RALLYES**

La FIA souhaite recommander qu'une série de mesures de sécurité minimales soient établies avec le propriétaire du circuit / l'organisateur de la séance d'essais en rallye 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 / séance d'essais en rallye, 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 / l'organisateur de la séance d'essais en rallye et l'organisateur désigné de l'activité de sport automobile correspondante dans le cadre d'une relation contractuelle.

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 générales 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;



- um veículo rápido de luta contra incêndios 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, caminhão grua, grua telescópica);
- um veículo para os membros da equipa conduzido por um oficial em comunicação com a direção de corrida.

### **Recomendações gerais de socorro e médicas:**

- um médico competente em reanimação que será responsável da organização dos serviços de socorro;
- um Chefe de intervenção
- 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 extração;
- uma equipa técnica de extração (desencarceramento);
- uma Infraestrutura adequada e suficiente para a luta contra incêndios;
- 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;
- quando um hospital não é facilmente acessível por estrada um helicóptero equipado para cuidados intensivos,
- Todas as equipas médicas, de resgate e de assistência devem dispor do equipamento de proteção individual necessário, incluindo,

- 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);
- un véhicule pour les membres d'équipe, conduit par un officiel en communication avec la direction de course.

### **Recommandations médicales et de secours générales:**

- un médecin compétent en réanimation qui sera responsable de l'organisation des secours;
- un Chef 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 équipe d'extraction technique (désincarcération);
- une infrastructure de lutte contre l'incendie appropriée et suffisante;
- 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;
- lorsqu'un hôpital n'est pas facilement accessible par la route, un hélicoptère équipé pour les soins intensifs;
- Toutes les équipes médicales, de secours et de dépannage devraient disposer de l'équipement de protection individuelle

quando aplicável, o equipamento de proteção individual necessário em matéria de segurança eletrônica mencionado no Suplemento 3 deste Anexo

- Todas as equipas de pista e as equipas médicas e de resgate devem ter o equipamento médico, de emergência e de intervenção em segurança eletrônica necessário, conforme indicado no Suplemento 3 deste Anexo.
- É também desejável que um exercício de resgate e extração seja realizado antes do início dos testes para garantir que o pessoal médico, de socorro e de assistência em caso de avaria tenha um nível de formação adequado aos tipos de veículos em causa e que todos os riscos e perigos associados sejam comunicados e compreendidos.

#### **Recomendações operacionais de segurança eletrônica:**

Todas Para sessões de treinos envolvendo veículos de alta tensão (tensão do sistema superior a 50 VAC ou 60 VDC).

As equipas que participam de sessões de teste privados devem cumprir o descrito no Suplemento 10 deste Anexo e garantir, no mínimo, que os pontos a seguir sejam cumpridos.

- O circuito ou o organizador dos testes deve ter um pessoal qualificado em matéria de segurança de alta tensão para assumir um papel semelhante ao do Delegado e-segurança da FIA (Art. 3.4 Suplemento 10 deste Anexo).
- As equipas devem designar um especialista em segurança eletrônica com qualificações de segurança HT para garantir que as operações das equipas que envolvam alta tensão decorram em segurança (art. 3.3, suplemento 10 do presente anexo)

Para todos os comissários, pessoal médico, de socorro e de desempanagem

- Devem estar equipados com o equipamento de proteção individual necessário em matéria de segurança eletrônica, referido no Suplemento 3 do presente Anexo.

nécessaire, y compris, le cas échéant, de l'équipement de protection individuelle nécessaire en matière d'e-sécurité visé dans le Supplément 3 de la présente Annexe.

- Toutes les équipes préposées à la piste et les équipes médicales et de secours devraient disposer de l'équipement médical, de secours et d'intervention en matière d'e-sécurité nécessaire, tel qu'indiqué dans le Supplément 3 de la présente Annexe.
- 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 médical, de secours et de dépannage dispose d'un niveau de formation adapté aux types de véhicules concernés et que tous les risques et dangers associés sont communiqués et compris.

#### **Recommandations opérationnelles en matière d'e-sécurité ;**

Toutes Pour les séances d'essai impliquant des véhicules à haute tension (tension du système supérieure à 50 VAC ou 60 VDC).

Les équipes qui participent à des séances d'essai privées devraient se conformer au Supplément 10 de la présente Annexe et s'assurer au minimum que les points ci-après sont respectés.

- Le circuit ou l'organisateur des essais doit mettre en place un personnel qualifié en matière de sécurité haute tension pour endosser un rôle similaire à celui du Délégué e-sécurité de la FIA (Art. 3.4 Supplément 10 de la présente Annexe).
- Les équipes devraient désigner un spécialiste de l'e-sécurité possédant une qualification en matière de sécurité HT pour s'assurer que les opérations des équipes impliquant la haute tension se déroulent en toute sécurité (Art. 3.3 Supplément 10 de la présente Annexe).

Pour tous les commissaires, le personnel médical, de secours et de dépannage

- Doivent être équipés de l'équipement de protection individuelle nécessaire en matière d'e-sécurité, visé dans le Supplément 3 de la présente Annexe.

- Devem assistir a um briefing de segurança eletrônica organizado e fornecido pelo circuito / organizador do teste para garantir que eles entendam a arquitetura do veículo e os sistemas de segurança, por exemplo, luzes de segurança, Interruptores de segurança e interruptores de extintor (artigo 4, suplemento 10 do presente anexo).

É altamente recomendável que um exercício de resgate e recuperação seja realizado antes do início do teste num veículo de corrida ou veículo representativo para garantir que o pessoal médico, de emergência e desempanagem compreendam perfeitamente os procedimentos de segurança de alta tensão a aplicar durante uma intervenção na pista (Art. 9 Suplemento 10 do presente Anexo).

#### 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 planejados 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 equipes / organizadores, estabelecerem com os circuitos um contrato que inclua os pontos abaixo descritos.

#### Rali - Recomendações

As recomendações relativas à organização de testes privados no âmbito de um rali podem ser consultadas no seguinte endereço:

<https://www.fia.com/rally-safety>

- Doivent assister à un briefing e-sécurité organisé et dispensé par le circuit / l'organisateur des essais afin de s'assurer qu'ils comprennent l'architecture du véhicule et les systèmes de sécurité, par exemple les voyants de sécurité, les interrupteurs de sécurité et les interrupteurs des extincteurs (Article 4, Supplément 10, de la présente Annexe).

Il est fortement recommandé qu'un exercice de secours et de désincarcération soit effectué avant le début de l'essai sur une voiture de course ou un véhicule représentatif afin de s'assurer que le personnel médical, de secours et de dépannage comprend parfaitement les procédures de sécurité haute tension à appliquer lors d'une intervention sur la piste (Art. 9 Supplément 10 de la présente Annexe).

#### 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/organisateur d'établir avec les circuits sollicités un contrat précisant les points décrits ci-après.

#### Rallye - Recommandations

Les recommandations relatives à l'organisation d'essais privés dans le cadre d'un rallye peuvent être consultées à l'adresse suivante:

<https://www.fia.com/rally-safety>

## SUPLEMENTO 2

### PROCEDIMENTO DE ACREDITAÇÃO DOS MÉDICOS-CHEFES, E DOS MÉDICOS CHEFES ADJUNTOS E DOS CHEFES DE INTERVENÇÃO PARA OS CAMPEONATOS DO MUNDO FIA

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](mailto: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 seu pedido tenha sido aprovado pela FIA, e se considerado necessário 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

#### 1 – Categorias de acreditação

Para os Médicos-Chefes e Médicos-Chefes adjuntos, a acreditação possui duas categorias distintas:

- Circuito (incluindo ralicross)
- Rali;

O requerente pode solicitar as duas categorias ao mesmo tempo.

## SUPPLÉMENT 2

### PROCÉDURE D'ACCREDITATION DES MÉDECINS-CHEFS, ET DES MÉDECINS-CHEFS ADJOINTS ET DES CHEFS DES SECOURS POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE LA FIA

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](mailto: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, et si jugé nécessaire 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.

#### 1 – Catégories d'accréditation

Pour les Médecins-Chefs et les Médecins-Chefs adjoints, l'accréditation comporte deux catégories distinctes:

- Circuit (incluant rallycross);
- Rallye;

Le postulant peut appliquer pour les deux catégories à la fois.

## 2 – PROGRAMA DA FORMAÇÃO

Antes de serem credenciados pela FIA, os candidatos Médicos-Chefes e Médicos-Chefes adjuntos devem ter, se considerado necessário pela FIA, de seguir uma formação. As condições em que se desenrolará tal formação serão definidas após concertação entre o formador, o Delegado Médico da FIA e o candidato.

Incluirá uma formação teórica e uma formação prática descritas abaixo.

É indispensável um bom conhecimento do inglês falado para a entrega de um credenciamento da FIA.

### 2.1 – 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).

### 2.2 – Formação teórica

Esta formação teórica é da responsabilidade do formador.

Poderá ser realizada à distância como no país do formador ou no país do candidato, conforme acordado entre o formador e o candidato.

As ferramentas necessárias para esta formação teórica estão disponíveis na FIA através do [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com).

### 2.3 – 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 consoante a categoria solicitada.

#### 2.3.1 – Para a categoria “Circuito (incluindo ralicross)”

A formação prática é dada por ocasião de uma prova do Campeonato do Mundo da FIA.

## 2 – PROGRAMME DE FORMATION

Avant leur accréditation par la FIA, les candidats Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints devront avoir, si jugé nécessaire par la FIA, suivi une formation. Les conditions dans lesquelles se déroulera cette formation seront définies après concertation entre le formateur, le Délégué Médical FIA et le postulant.

Elle comprendra une formation théorique et une formation pratique décrites ci-dessous.

Une bonne maîtrise parlée de la langue anglaise est indispensable pour la délivrance d’une accréditation FIA

### 2.1 – 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).

### 2.2 – 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.

Les outils requis pour cette formation théorique sont disponibles auprès de la FIA via [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com).

### 2.3 – 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 catégorie demandée.

#### 2.3.1 – Pour la catégorie “Circuit (incluant ralicross)”

La formation pratique est prodiguée à l’occasion d’une épreuve de Championnat du Monde de la FIA.

### **2.3.2 – Para a categoria “Rali”**

A formação prática é dada durante uma prova do CMR

A formação prática é inteiramente dedicada à aprendizagem prática da função de Médico-Chefe ou de Médico-Chefe adjunto, e não diz respeito à possível aprendizagem da assistência destinada ao público.

Se necessário, a pedido do formador ou do Delegado Médico da FIA, ela pode ser repetida, nas mesmas condições, numa outra competição internacional.

### **3 – Conservação da acreditação**

Para conservarem a sua acreditação os Médicos-Chefes e os Médicos-Chefes adjuntos deverão participar nos Seminários de Médicos-Chefes ou em toda a outra formação obrigatória organizada pela FIA.

### **4 – Participação numa primeira competição de um novo médico-chefe (adjunto) 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

### **5 – Exame de situações particulares ou subótimas**

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.

### **6 – PROCEDIMENTO DE ACREDITAÇÃO DOS CHEFES DE INTERVENÇÃO PARA OS CAMPEONATOS MUNDIAIS DA FIA**

Qualquer proposta relativa a um novo Chefe de intervenção deve ser enviada pela ADN em causa ao Departamento de Segurança e Medicina da FIA para o seguinte endereço: [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com) pelo menos seis meses antes da competição em causa, para ser submetida à decisão conjunta de:

### **2.3.2 – Pour la catégorie “Rallye”**

La formation pratique est prodiguée à l’occasion d’une épreuve WRC.

La formation pratique 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.

### **3 – Conservation de l’accreditation**

Les Médecins-Chefs et Médecins-Chefs adjoints accrédités devront participer au Séminaire des Médecins-Chefs ou à toute autre formation obligatoire organisée par la FIA afin de conserver leur accréditation.

### **4 – Participation à une première compétition 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.

### **5 – 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.

### **6 – PROCÉDURE D’ACCRÉDITATION DES CHEFS DES SECOURS POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE LA FIA**

Toute proposition relative à un nouveau Chef des secours doit être envoyée par l’ASN concernée au Département Sécurité et Médical de la FIA à l’adresse suivante: [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com) au moins six mois avant la compétition visée, pour être soumise à la décision conjointe du:



- Delegado Médico do Campeonato em causa, a partir do momento em que é designado,
- Presidente da Comissão Médica da FIA

Cada pedido deve ser acompanhado:

- de um currículo vitae profissional,
- de um currículo vitae do “Desporto Automóvel”, detalhando funções e responsabilidades anteriores nesta área.

Todos os candidatos devem ser devidamente qualificados e ter, de preferência, experiência em serviços de incêndio e de intervenção, bem como em operações de socorro no desporto automóvel.

Uma vez a sua candidatura aprovada pela FIA e se a FIA o considerar necessário, o candidato receberá do secretariado médico e de intervenção:

- As informações detalhadas do material de treino disponível e/ou eventos para auxiliar na preparação
- Pelas coordenadas:

**a)** do Especialista de intervenção da FIA,

**b)** do Delegado Médico da FIA do Campeonato a que diz respeito desde que seja designado.

### 6.1 – Categorias de acreditação

Para o cargo de Chefe de intervenção, há uma única categoria de credenciamento que permitirá que a pessoa opere em todos os campeonatos

### 6.2 – Designação dos responsáveis das equipas de socorro

Quando uma ADN nomeia responsáveis das diferentes de equipas de emergência para desempenhar o papel de Chefe de Emergência em caso de incidente, ela deve garantir que essas pessoas sejam adequadamente qualificadas e experientes.

Para evitar qualquer ambiguidade, a designação de um responsável da equipa de emergência para uma prova específica não dá lugar à acreditação da FIA para o papel de Chefe de Emergência da ADN.

- Délégué Médical du Championnat concerné dès lors qu’il est désigné,
- Président de la Commission Médicale de la FIA.

Chaque demande doit être accompagnée:

- d’un curriculum vitae professionnel,
- d’un curriculum vitae “Sport automobile”, détaillant les fonctions et responsabilités antérieures dans ce domaine.

Tout candidat devrait être dûment qualifié et posséder de préférence une expérience dans les services d’incendie et de secours ainsi que dans les opérations de secours en sport automobile.

Une fois sa candidature approuvée par la FIA, et si la FIA le juge nécessaire, le candidat recevra du secrétariat médical et des secours:

- Des informations détaillées sur le matériel de formation disponible et/ou les épreuves pour l’ aidera se préparer
- Les coordonnées:

**a)** du Spécialiste des secours de la FIA,

**b)** du Délégué Médical de la FIA du Championnat concerne dès lors qu’il est désigné.

### 6.1 – Catégories d’accréditation

Pour le poste de Chef des secours, il existe une seule catégorie d’accréditation qui permettra à la personne d’officier dans tous les championnats.

### 6.2 – Désignation des responsables d’équipes de secours

Lorsqu’une ASN désigne des responsables des différentes équipes de secours pour remplir le rôle de Chef des secours en cas d’incident, elle doit s’assurer que ces personnes possèdent les compétences et l’expérience appropriées.

Afin d’éviter toute ambiguïté, la désignation d’un responsable d’une équipe de secours pour une épreuve en particulier ne donne pas lieu à une accréditation de la FIA pour le rôle de Chef des secours de l’ASN.

**SUPLEMENTO 3****EQUIPAMENTO DE INTERVENÇÃO MÓVEL****CONTEÚDO**

- 1 – Objetivos**
- 2 – Viaturas de Intervenção**
- 3 – Equipamento de combate a incêndio**
- 4 – Equipamento de Intervenção Médica**
- 5 – Equipamento para o socorro técnico**
- 6 – Equipamento de segurança elétrica operacional e equipamento de proteção individual (EPI)**

**1 – Objetivos**

Qualquer que seja a natureza da competição, o principal objetivo 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.

Os meios específicos para atingir este objetivo 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-o-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 Direção de Prova. Podem destinar-se especificamente a uso médico (a melhor solução para os circuitos) ou a uso médico

**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 pour le secours technique**
- 6 – Équipement de sécurité électrique opérationnel et équipement de protection individuelle (EPI)**

**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.

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

misto com material de extração, de *extração com ferramentas de corte* 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.

Se um ou mais veículos movidos total ou parcialmente por energia elétrica ou equipados com dispositivos elétricos de recuperação de energia participarem numa competição, a FIA deve apresentar recomendações em matéria de proteção individual.

Estas recomendações serão atualizadas 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:

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

### **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

médical mixte avec matériel d'extraction, de *extraction avec des outils de coupe* et/ou antifeu.

La puissance, le nombre de portes, l'aménagement de l'habitacle sont libres. L'arc 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<sup>er</sup> 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:

- 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

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

Isto aplica-se a todas as competições inscritas no calendário internacional da FIA.

A implementação dos requisitos abaixo descritos, é obrigatória para os Campeonatos de F1, WEC, WRC, WorldRX assim como na Taça do Mundo de Rallies Todo o Terreno. Nos outros casos é fortemente recomendado.

A escolha do equipamento médico deve ser determinada pelas preferências e práticas locais e, se for caso disso, deve ser adaptado ao tratamento seguro e eficaz dos doentes pediátricos.

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:

Devem ser considerados como mínimos os seguintes equipamentos:

- 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 de rotina:
  - laringoscópio para adulto com pilhas/lâmpadas de substituição,
  - vela

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, 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 et, le cas échéant, devrait être adapté au traitement sûr et efficace des patients pédiatriques.

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:

L'équipement ci-après devrait être considéré comme un minimum :

- 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,
  - bougie,

- sondas 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®)\*

\* Recomendado – laringoscópio com dispositivo ótico (p. ex. Airtraq®) ou com fibra ótica 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 correto 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 O<sub>2</sub> e máscara,
- garrafa de O<sub>2</sub> portátil com válvula redutora e ligações apropriadas,

### **Medidas Particulares - F1:**

*Dois garrafas de O<sub>2</sub> portátil com válvula redutora e ligações apropriadas, para a viatura médica FIA.*

- material para a descompressão torácica.

## iii) Suporte Circulatório:

- diversos garrotes, como por ex: Combat Application Tourniquet®,

- 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®)\*,

\* Recommandé – laryngoscopes avec dispositif optique (par exemple Airtraq®) ou fibres optiques pour faciliter l'intubation,

- en cas d'«intubation impossible ET ventilation impossible», matériel pour:

- cricothyroïdectomie 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'O<sub>2</sub> et masque,
- bouteille d'O<sub>2</sub> portable avec détendeur et raccords appropriés,

### **Dispositions particulières - F1:**

*Deux bouteilles d'O<sub>2</sub> portables avec détendeur et raccords appropriés destinées à la voiture médicale FIA.*

- matériel pour décompression thoracique.

## iii) Assistance circulatoire:

- divers garrotes, tels que Combat Application Tourniquet®,

- dispositivo de estabilização não invasiva de fraturas pélvicas (ligante pélvico)
- 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,
- 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 elétrica ou equipados com um dispositivo de recuperação de energia elétrica, 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 elétrica 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 extração).

**v) Pensos**

- seleção de pensos, entre os quais 10 pensos de grandes dimensões.
- pensos para queimaduras (por exemplo, pacote Água Gel, manta isotérmica).

- dispositif de stabilisation non invasive des fractures pelviennes (liant pelvien),
- 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,
- 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.

- sphigmomanomètre 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) 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,
- medicamentos sedativos e antiepiléticos,
- glucocorticoides,
- 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, mas deve incluir medicamentos de reanimação atualmente recomendados, bem como um conjunto completo de medicamentos.

**vii) Diversos:**

- tesouras ou outro, para cortar os cintos e fatos de competição,
- cobertor de sobrevivência,
- peça de tecido negro tipo «fotógrafo» para poder intubar corretamente 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 PARA O SOCORRO TÉCNICO**

Para proceder à libertação de pessoas que por razões médicas e/ou mecânicas fiquem presas, devem pelo menos estar disponíveis, os seguintes equipamentos:

**Ferramentas hidráulicas de socorro:**

- Máquina de corte hidráulica dedicada\*
- Tanque hidráulico dedicado\*

**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,
- 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, 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 POUR LE SECOURS TECHNIQUE**

Pour entreprendre la libération de personnes qui sont entravées pour des raisons médicales et/ou mécaniques, l'équipement suivant, au minimum, devrait être disponible:

**Outils de secours hydrauliques :**

- Découpeur hydraulique dédiée\*
- Ecarteur hydraulique dédiée\*

- Cilindro hidráulico\*
- Mini cortador hidráulico\* adapta-se às operações de corte em espaço confinado, por exemplo, para remover um pedal

#### **Ferramentas assistidas:**

- Serra elétrica alternativa com uma seleção de lâminas\*\*\*
- Broca elétrica com uma seleção de lâminas de serra sino\*\*

#### **Equipamento pneumático de resgate:**

- Almofada de elevação^^ (alta pressão) capacidade de elevação mínima de 20 toneladas

#### **Ferramentas e equipamentos de resgate:**

Tela de proteção contra corte (proteção dura)

Proteção flexível para o paciente flexível (folha protetora opaca)

Coberturas de proteção contra arestas vivas

Blocos, calços e cantos em número suficiente para estabilizar um único veículo

Equipamento de estabilização do veículo na cota/tejadilho (tipo perna de apoio)

Correias com catraca >3000 kg de carga útil

Lona ou equivalente para uso como depósito de equipamentos no local (aterro)

Telas de dignidade/privacidade.

Ferramenta Halligan ou pé de cabra

Lanterna de mão

Placa de fundação em aço (adaptada para permitir o levantamento em solo solto - áreas livres de circuitos)

Corda de uso geral de 15 m

Extintor (classificação adequada)

Tampa pequena à prova de fogo

Kit de derramamento/absorvente

Toalhetes de descontaminação pós-incêndio

- Vérin hidráulico\*
- Mini decoupeur hydraulique\* adapte aux opérations de découpe en espace confiné, par exemple pour retirer une pédale

#### **Outils assistés :**

- Scie alternative électrique avec une sélection de lames\*\*
- Perceuse électrique avec une sélection de lames de scie cloche\*\*

#### **Équipement de secours pneumatique:**

- Coussin de levage^^ (haute pression) capacité de levage minimale de 20 tonnes

#### **Outils et équipements d'assistance au secours:**

Ecran de protection contre les coupures (protection dure)

Protection pour le patient souple (feuille de protection opaque)

Couvertures de protection contre les arêtes vives

Blocs, cales et coins en nombre suffisant pour stabiliser un seul véhicule

Équipement de stabilisation du véhicule sur le cote/le toit (type jambe de force)

Sangles à cliquet >3000 kg de charge utile

Bâche ou équivalent à utiliser comme dépôt d'équipement sur place (décharge)

Ecrans de dignité/de confidentialité.

Outil Halligan ou pied-de-biche

Torche portative

Plaque de fondation en acier (adaptée pour permettre le levage sur un sol meuble - aires de dégagement des circuits)

Corde à usage général de 15 m

Extincteur (classification appropriée)

Petite couverture anti-feu

Kit de déversement/absorbant

Lingettes de décontamination après incendie

## **Equipamento específico para os Campeonatos Campeonato Europeu de Corridas de Camiões da FIA (ETRC)**

Além do equipamento acima enumerado devem ser fornecidos para o ETRC os seguintes elementos

Plataforma de trabalho para veículos comerciais pesados

- Calços de roda grandes
- Equipamento de estabilização adaptado e em número suficiente para veículos pesados

## **Ferramentas hidráulicas opcionais de emergência**

O seguinte equipamento hidráulico de emergência deve ser considerado para melhorar a capacidade de emergência quando for considerado adequado

- Ferramenta hidráulica combinada \* (não pode substituir a máquina de corte/espaçador dedicado especificado acima)
- Cilindro(s) hidráulico(s) adicional(s)\* de diferentes tamanhos e/ou conjuntos de extensão, se aplicável

## **Ferramentas de emergência hidráulicas, ferramentas assistidas e equipamento pneumático de emergência - Notas de orientação específicas**

\*Todas as ferramentas hidráulicas de emergência e equipamentos auxiliares aplicáveis devem ser mantidos e certificados de acordo com as instruções do fabricante.

\*Todas as ferramentas de emergência hidráulicas devem estar equipadas com um motor/bomba, combustível e mangueiras adequadas (incluindo as baterias de substituição necessárias) e um dispositivo de carregamento.

\*Em conformidade com a norma EN 13204 ou equivalente (NFPA 1936), os requisitos mínimos para a máquina de corte hidráulica dedicada e o separador hidráulico dedicado devem ser os seguintes:

Cortador hidráulico dedicado - BC150K

## **Équipement spécifique aux Championnats Championnat d'Europe des Courses de Camions de la FIA (ETRC)**

En plus de l'équipement énuméré ci-dessus, les éléments suivants doivent être fournis pour l'ETRC.

Plate-forme de travail pour véhicules utilitaires lourds

- Grandes cales de roue
- Equipement de stabilisation adapte et en nombre suffisant pour les véhicules utilitaires lourds

## **Outils de secours hydrauliques en option**

L'équipement de secours hydraulique suivant doit être envisagé pour améliorer la capacité de secours lorsque cela est jugé approprié.

- Outil hydraulique combine\* (ne peut pas remplacer le découpeur/écarteur dédié spécifié ci-dessus)
- Vérin(s) hydraulique(s) supplémentaire(s)\* de différentes tailles et/ou jeux d'extension, le cas échéant

## **Outils de secours hydrauliques, outils assistés et équipements de secours pneumatiques - Notes d'orientation spécifiques**

\*Tous les outils de secours hydrauliques et tous les équipements auxiliaires applicables doivent être entretenus et certifiés conformément aux instructions des fabricants.

\*Tous les outils de secours hydrauliques doivent être équipés d'un moteur/pompe, de carburant et de tuyaux appropriés OU de batteries (y compris les batteries de rechange nécessaires) et d'un dispositif de charge.

\*Conformément à la norme EN 13204 ou équivalente (NFPA 1936), les exigences minimales pour le découpeur hydraulique dédié et l'écarteur hydraulique dédié doivent être les suivantes :

Découpeur hydraulique dédié - BC150K

## Tanque hidráulico dedicado - AS42

\*Cilindros hidráulicos - Devido à ampla gama de cilindros hidráulicos disponíveis, não é possível oferecer um padrão EN mínimo na regulamentação. Os elementos seguintes são dados a título indicativo e refletem as melhores práticas operacionais em vigor.

Os cilindros podem ser de pistão único ou telescópicos.

- Comprimento recolhido recomendado - cerca de 500-600 mm
- Comprimento mínimo recomendado em extensão - cerca de 1200 mm
- Força de impulso mínima - cerca de 10 kN

\*Mini cortador hidráulico - Devido à gama de mini cortadores hidráulicos disponíveis, não é possível oferecer um padrão EN mínimo na regulamentação.

\*\*As ferramentas assistidas devem estar equipadas com lâminas múltiplas/lâminas de serra em forma de sino adequadas para utilização em construções metálicas e compósitas de carbono e ser equipas de baterias/dispositivo de carregamento.

^^Todas as ferramentas pneumáticas de emergência e todos os equipamentos auxiliares aplicáveis (mangueiras, reguladores, controladores e cilindros) devem ser mantidos e certificados de acordo com as instruções do fabricante.

### Ferramentas hidráulicas combinadas - Nota explicativa 2023:

Devido ao aumento da resistência da construção dos veículos, as ferramentas combinadas deixaram de ser consideradas adequadas para utilização como cortador/propagador hidráulico principal. Embora possam ser usados como um complemento para um conjunto de ferramentas de emergência hidráulicas, um cortador e um espaçador dedicados devem estar disponíveis para fins de emergência.

### Ferramentas assistidas - Nota explicativa 2023:

O uso combinado de serras alternativas com lâminas adequadas e brocas com lâminas de serra

## Ecarteur hydraulique dédié - AS42

\*Vérins hydrauliques - En raison de la large gamme de vérins hydrauliques disponibles, il n'est pas possible de proposer une norme EN minimale dans la réglementation. Les éléments suivants sont donnés à titre indicatif et reflètent les meilleures pratiques opérationnelles en vigueur.

Les vérins peuvent être à piston unique ou télescopiques.

- Longueur rétractée recommandée - environ 500-600 mm
- Longueur minimale recommandée en extension - environ 1200 mm
- Force de poussée minimale - environ 10 kN

\*Mini découpeur hydraulique - En raison de la gamme de mini découpeurs hydrauliques disponibles, il n'est pas possible de proposer une norme EN minimale dans la réglementation.

\*\*Les outils assistés doivent être équipés de lames multiples/de lames de scie cloche adaptées à une utilisation sur des constructions métalliques et composites en carbone et être équipés de batteries/dispositif de charge.

^^Tous les outils pneumatiques de secours et tous les équipements auxiliares applicables (tuyaux, régulateur, contrôleur et cylindre) doivent être entretenus et certifiés conformément aux instructions des fabricants.

### Outils combinés hydrauliques - Note explicative 2023 :

En raison de l'augmentation de la résistance de la construction des véhicules, les outils combinés ne sont plus considérés comme appropriés pour être utilisés comme découpeur/écarteur hydraulique principal. Bien qu'ils puissent être utilisés en complément d'un ensemble d'outils de secours hydrauliques, un découpeur et un écarteur dédiés doivent être disponibles aux fins des secours.

### Outils assistés - Note explicative 2023 :

L'utilisation combinée de scies alternatives avec des lames appropriées et de perceuses avec des

de tamanho adequado provou ser eficaz no processo de desconstrução de construções de fibra de carbono / compósito / polycarbonato /metal.

O tipo e o tamanho de lâmina alternativos recomendados são os seguintes:

Ponta de metal duro

8 tpi (dentes por polegada)

Vários comprimentos (por exemplo, 4, 6, 9 polegadas), incluindo extremidades redondas e afiadas (para cortes de profundidade).

O tipo/tamanho da lâmina de serra Bell recomenda é o seguinte

Borda de corte bimetálica

Profundidade de corte de 44 mm

3 tpi (dentes por polegada)

Diâmetro mínimo de 25 mm

### **Ferramentas manuais e material pequeno**

A seguinte lista de ferramentas manuais e pequenos materiais deve ser considerada como um mínimo e pode ser complementada, se necessário.

- 1 faca para cortar os cintos, as correias, as correias das redes de janela
- 1 par de alicates
- Roda/Alicates Viseira-grips
- Seleção de tomadas métricas e AF, chaves abertas e anulares
- 1 conjunto de chaves hexagonais/Allen (métricas e AF)
- Seleção de chave de fenda (plana, Phillips, Pozidriv, Torx, etc.)

1 lanterna elétrica portátil

### **Equipamento de proteção individual:**

Devido à natureza das operações de socorro técnico e à necessidade de utilizar os equipamentos acima enumerados, os seguintes equipamentos de proteção individual devem ser utilizados, no mínimo, e estar em conformidade com as normas de segurança nacionais adequadas

lames de scie cloche de taille appropriée s'est avérée efficace dans le processus de déconstruction des constructions en fibre de carbone/composite/polycarbonate/métal.

Le type et la taille de lame alternative recommandes sont les suivants :

A pointe en carbure

8 tpi (dents par pouce)

Diverses longueurs (par exemple, 4, 6, 9 pouces), y compris des extrémités rondes et pointues (pour les coupes en plongée).

Le type/taille de lame de scie cloche recommande est le suivant :

Bord de coupe bimetallique

Profondeur de coupe de 44 mm

3 tpi (dents par pouce)

Diamètre minimum de 25 mm

### **Outils à main et petit matériel**

La liste suivante d'outils a main et de petit matériel doit être considérée comme un minimum et peut être complétée si nécessaire.

- 1 couteau pour découper les harnais, les sangles, les ceintures et les filets de fenêtre
- 1 paire de pinces
- Molette/Pinces-étau Vise-grips
- Assortiment de douilles AF et métriques, clefs ouvertes et annulaires
- 1 jeu de clés hexagonales/Allen (métriques et AF)
- Sélection de tournevis (plat, Phillips, Pozidriv, Torx, etc.)

1 lampe électrique portative

### **Equipement de protection individuelle :**

En raison de la nature des opérations de secours technique et de la nécessité d'utiliser les équipements énumérés ci-dessus, les équipements de protection individuelle suivants doivent être utilisés au minimum et doivent être conformes aux normes de sécurité nationales appropriées

- Proteção ocular por membro da equipa (e para o paciente)
- Proteção respiratória por membro da equipa (e para o paciente), por exemplo, EN 140 (tipo meia máscara)
- Luvas de emergência resistentes a cortes
- Luvas médicas para crianças
- Capacete com protetor facial
- Macacão

## **6 – EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA ELÉTRICA OPERACIONAL E EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI)**

Para se realizar uma intervenção na presença de grupos motopropulsores de alta tensão, deve-se dispor pelo menos do equipamento a seguir indicado.

As referências normativas são dadas a título de exemplo e a equivalência pode ser considerada.

O número de equipamentos, armazenamento e meios de transporte são ao critério do organizador e sob a responsabilidade do Médico-Chefe (CMO). O principal objetivo é garantir que o equipamento adequado esteja disponível no local da intervenção quando os primeiros socorristas começarem a intervenção

Equipamento de proteção individual (EPI)

- Calçado de segurança
- Luvas (classe 0 e classe 2)
- Vestuário de proteção
- Capacete e protetor facial

Nota explicativa PPE 2023

### **Definição**

Vestuário especializado e outros artigos de vestuário destinados a proteger o utilizador contra fontes de doença, ferimentos ou mesmo morte. No âmbito da segurança de alta tensão, equipamentos específicos são utilizados.

### **Calçado de segurança**

Calçado de segurança normal pode ser usado por qualquer pessoa que participe na prova. Recomenda-se considerar calçado concebido de acordo com a norma EN ISO 20345.

- Protection oculaire par membre de l'équipage (et pour le patient)
- Protection respiratoire par membre de l'équipage (et pour le patient), par exemple, EN 140 (type demi-masque)
- Gants de secours résistants aux coupures
- Gants médicaux
- Casque avec écran facial
- • Combinaisons

## **6 – EQUIPEMENT DE SECURITE ELECTRIQUE OPERATIONNEL ET EQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE (EPI)**

Pour entreprendre une intervention en présence de groupes motopulseurs à haute tension, il convient de disposer au minimum de l'équipement ci-après.

Les références normatives sont données à titre d'exemple et l'équivalence peut être envisagée.

Le nombre d'équipements, le stockage et les moyens de transport sont à l'appréciation de l'organisateur et sous la responsabilité du Médecin-Chef (CMO). L'objectif principal est de s'assurer que l'équipement approprié sera disponible sur les lieux de l'intervention lorsque les premiers secouristes commenceront l'intervention

Equipement de protection individuelle (EPI)

- Chaussures de sécurité
- Gants (classe 0 et classe 2)
- Vêtements de protection
- Casque et écran facial

Note explicative PPE 2023

### **Définition**

Vêtements spécialisés et autres articles à porter destinés à protéger le porteur contre des sources de maladies, de blessures ou même de mort.

Dans le cadre de la sécurité haute tension, des équipements spécifiques sont utilisés.

### **Chaussures de sécurité**

Des chaussures de sécurité normales peuvent être utilisées par toute personne participant à l'épreuve. Il est recommandé d'envisager des chaussures conçues conformément à la norme EN ISO 20345.



## Luvas

Para trabalhos em sistemas de alta tensão, o uso de luvas específicas é obrigatório. Dependendo do papel, devem ser utilizadas luvas da classe 0 (EN 60903) ou classe 2 (EN 407, EN 388, EN 61482-2-1). Como opção, sobre-luvas especialmente projetadas para luvas de classe 0 podem ser usadas quando cantos afiados ou superfícies ásperas podem ser encontradas.

## Capacete e viseira

Em caso de operações em um sistema de alta tensão ativo, uma roupa de segurança de alta tensão para proteção contra arco elétrico da categoria 2 deve ser usada. O índice de arco deve ser pelo menos 12 (ex.: NPFA 70E, EN 61482-2, EN 1149-3, EN 1149-5). Uma combinação de um capacete que atenda à norma EN 50365 (1000 volts AC) e uma viseira de proteção para atender às normas ANSI 187.1 e EN 170.

Equipamento de segurança elétrica operacional

- Corda de reboque isolada
- Tapete isolado de 1 kV
- Cobertura isolada de carro 1 kV
- Gancho de salvamento 1 kV
- Testador de tensão bipolar
- Proteção química

Nota explicativa sobre segurança operacional elétrica 2023

### Corda de reboque isolada

Uma corda de reboque normal pode ser usada, mas não deve ser feita apenas de componentes metálicos nem ter fixadores metálicos.

### Tapete isolado 1kV

Uma cobertura de proteção projetada para proteger contra 1000 V e em conformidade com a norma EN/IEC 61112. Deve ter pelo menos uma dimensão de 1 m por 1 m e será utilizado como um tapete de proteção, colocado no chão.

### Tampa de carro isolada 1 kV

Uma capa de proteção projetada para proteger contra 1000 V e em conformidade com a norma EN/IEC 61112. É altamente recomendável que a capa seja formada e pré-cortada para se adequar

## Gants

Pour les travaux sur des systèmes haute tension, l'utilisation de gants spécifiques est obligatoire. Selon le rôle, des gants de classe 0 (EN 60903) ou de classe 2 (EN 407, EN 388, EN 61482-2-1) doivent être utilisés. En option, des sur-gants spécialement conçus pour les gants de classe 0 peuvent être utilisés lorsque des arêtes vives ou des surfaces rugueuses peuvent être rencontrées.

## Casque et écran facial

En cas d'opérations sur un système haute tension actif, un vêtement de sécurité haute tension pour la protection contre les arcs électriques de catégorie 2 doit être utilisé. L'indice d'arc doit être d'au moins 12 (ex. : NPFA 70E, EN 61482-2, EN 1149-3, EN 1149-5). Une combinaison d'un casque conforme à la norme EN 50365 (1000 volts AC) et d'un écran facial de protection conçu pour répondre aux normes ANSI 187.1 et EN 170.

Équipement de sécurité électrique opérationnel

- Corde de remorquage isolée
- Tapis isolé 1 kV
- Housse de voiture isolée 1 kV
- Crochet de sauvetage 1 kV
- Testeur de tension bipolaire
- Protection chimique

Note explicative sur la sécurité électrique opérationnelle 2023

### Corde de remorquage isolée

Une corde de remorquage normale peut être utilisée, mais elle ne doit pas être constituée uniquement de composants métalliques ni comporter d'attaches métalliques.

### Tapis isolé 1kV

Une couverture de protection conçue pour protéger contre 1000 V et conforme à la norme EN/IEC 61112. Elle doit être au moins d'une dimension de 1 m par 1 m et sera utilisée comme un tapis de protection, positionné sur le sol.

### Housse de voiture isolée 1 kV

Une housse de protection conçue pour protéger contre 1000 V et conforme à la norme EN/IEC 61112. Il est fortement recommandé que la housse soit formée et prédécoupée pour s'adapter à la

à forma do carro de corrida do campeonato. As aberturas específicas podem necessitar de ser pré-cortadas (as viaturas monolugares ou GT não têm as mesmas necessidades).

#### Gancho de emergência 1kV

Para operações de emergência, um gancho de emergência projetado para trabalhos até 1000 V. Testador de tensão bipolar

Para trabalhos e medições específicas num sistema de alta tensão, um testador bipolar conforme a norma IEC/ EN 61243-3 ou DIN VDE 0682-40

#### Proteção química

Qualquer equipe de intervenção que trabalhe perto de uma bateria potencialmente danificada pode estar exposta a riscos químicos. Por isso, deve estar equipada com luvas de nitrilo (p. ex. EN374, EN455), óculos de proteção (p. ex. ANSI Z87.1), um agente aglutinante químico, um colírio de hexachloreto (p. ex. EN15454-4).

#### Aparelhos respiratórios autônomos

Para garantir a proteção contra os riscos respiratórios, devem estar disponíveis aparelhos de respiração autônomos (por exemplo, EN137:2006 ou NFPA 1852) e seus portadores devem ser devidamente treinados.

O fornecimento e uso de um aparelho respiratório autônomo é altamente recomendado a partir de 01.01.2023.

forme de la voiture de course du championnat. Des ouvertures spécifiques peuvent nécessiter d'être prédécoupées (les voitures monoplaces ou GT n'ont pas les mêmes besoins).

#### Crochet de secours 1kV

Pour les opérations de secours, un crochet de secours conçu pour des travaux jusqu'à 1000 V.

#### Testeur de tension bipolaire

Pour les travaux et mesures spécifiques sur un système haute tension, un testeur bipolaire conforme à la norme IEC / EN 61243-3 ou DIN VDE 0682-401.

#### Protection chimique

Toute équipe d'intervention travaillant à proximité d'une batterie potentiellement endommagée peut être exposée à des risques chimiques. Elle doit donc être équipée de gants en nitrile (par ex. EN374, EN455), de lunettes de protection (par ex. ANSI Z87.1), d'un liant chimique, d'un collyre à l'hexachlorure (par ex. EN15454-4).

#### Appareils respiratoires autonomes

Pour assurer une protection contre les risques respiratoires, des appareils respiratoires autonomes (par exemple, EN137:2006 ou NFPA 1852) doivent être disponibles et leurs porteurs doivent être formés de manière appropriée.

La fourniture et l'utilisation d'un appareil respiratoire autonome sont fortement recommandées à compter du 01.01.2023.

## SUPLEMENTO 4

**MATERIAL NECESSÁRIO PARA ÁREAS DE REANIMAÇÃO (CENTROS MÉDICOS, UNIDADES DE TRATAMENTO/REANIMAÇÃO, BIVOUACS, etc.)****1 – GERAL**

**A)** em circuitos com o Grau de licença 1, 2, 3 ou 4 da FIA; exceto derrogação de um centro em conformidade com o Suplemento 6 do Anexo H (ver 2.8.3.4.a)

**Disposições particulares - F1 e WEC:**  
*requisitos que devem ser integralmente respeitados e em quantidade suficiente para tratar duas vítimas em simultâneo.*

**B)** em circuitos com o Grau de licença 6 da FIA, autocross, ralicross, corridas de dragsters, subidas, 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 W2RC 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 Desportivo Internacional da FIA. O material médico abaixo indicado deverá existir em quantidade suficiente para permitir em simultâneo os cuidados intensivos a dois feridos graves e, se for caso disso, deve ser adaptado ao tratamento seguro e eficaz dos doentes pediátricos.

## SUPPLÉMENT 4

**MATÉRIEL NÉCESSAIRE POUR LES ZONES DE RÉANIMATION (CENTRES MÉDICAUX, UNITÉS DE SOINS / DE RÉANIMATION, BIVOUACS, ETC.)****1 – GÉNÉRAL**

**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 et WEC:**  
*prescriptions à respecter intégralement et en quantité suffisante pour traiter simultanément deux blessés.*

**B)** sur circuits avec le Degré de licence 6 de la FIA, autocross, rallycross, courses de dragsters, courses de 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 le W2RC 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 graves et, le cas échéant, devrait être adapté au traitement sûr et efficace des patients pédiatriques.

**i) Equipamento médico e cirúrgico para assegurar as vias respiratórias superiores em todas as situações:**

**ii) Equipamento de Ventilação mecânica (ventilador mecânico recomendado) e equipamento de drenagem torácica:**

**iii) Assistência cardíaca e circulatória:**

- dispositivos para estancar uma hemorragia em caso de traumatismo grave nas extremidades,
- dispositivo de estabilização não evasiva das fraturas pélvicas (ligante pélvico),
- material para garantir um acesso intravenoso e perfusão ideal
- dispositivos para uma monitorização cardíaca e uma cardioversão

**iv) Medicamentos:**

- medicamentos de reanimação atualmente 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 antiepiléticos,
- glucocorticoides,
- medicamentos para intubação e anestesia.

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:**

- reserva de oxigénio;

**i) Equipement médical et chirurgical pour sécuriser les voies aériennes supérieures dans toutes les situations:**

**ii) Equipement de ventilation mécanique (Ventilateur mécanique recommandé) et équipement de drainage thoracique:**

**iii) Assistance cardiaque et circulatoire:**

- dispositifs pour arrêter une hémorragie en cas de traumatisme important aux extrémités,
- dispositif de stabilisation non invasive des fractures pelviennes (liant pelvien)
- matériel pour assurer un accès veineux et une perfusion optimale
- dispositifs pour un monitoring cardiaque et une cardioversion

**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.

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:**

- réserve d'oxygène,

- colchão de molas: almofada traseira longa ou colchão a vácuo,
- material necessário para os cuidados primários de um grande queimado,
- equipamento de radiografia e de ecografia (para pacientes vítimas de trauma) recomendado.

**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; os helicópteros e ambulâncias de reanimação do W2RC da FIA e os bivouacs de etapa dos ralis todo-o-terreno:

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 médico e cirúrgico para proteger as vias aéreas superiores em todas as situações**

**ii) Equipamento para assegurar uma Ventilação mecânica e drenagem torácica:**

**iii) Assistência cardíaca e circulatória:**

- Dispositivos para estancar uma hemorragia nas extremidades,
- Material para garantir um acesso intravenoso e perfusão ideais
- Dispositivos para uma monitorização cardíaca e uma cardioversão

**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 e longe de um hospital.

- matelas coquille: planche dorsale longue ou matelas à dépression,
- matériel nécessaire pour la prise en charge initiale d'un grand brûlé,
- équipement de radiographie et d'échographie (pour patients traumatiques) recommandé.

**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 du W2RC de la FIA; et les bivouacs d'étape des rallyes tout-terrain:

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 médical et chirurgical pour sécuriser les voies aériennes supérieure dans toutes les situations**

**ii) Equipement pour assurer une Ventilation mécanique et drainage thoracique:**

**iii) Assistance cardiaque et circulatoire:**

- Dispositifs pour arrêter une hémorragie aux extrémités,
- Matériel pour assurer un accès veineux et une perfusion optimale
- Dispositifs pour un monitoring cardiaque et une cardioversion

**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 loin d'un hôpital.

**C)** para as unidades médicas dos parques de assistência em rallys inclusive para o CMR, estes pelo menos no mínimo devem incluir:

**1 – Um consultório médico completo**

- Em instalações permanentes ou móveis climatizadas se necessário totalmente acessíveis a todos e perfeitamente visíveis e sinalizadas.
- Material habitual: 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 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.

**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**

- Dans un local en dur ou mobile climatisé si nécessaire 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 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 e 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)

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 o terreno e bajas: os helicópteros de intervenção e as ambulâncias de reanimação.

Disposições particulares para o CRM e o W2RC 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).

**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 concerne

**B)** Évacuation médicalisée: terrestre (par ambulance) ou aérienne (par hélicoptère ou avion)

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 le W2RC 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).

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 ralicross (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 ralicross.

Além disso, uma ambulância de reanimação dedicada deve estar prevista para a transferência do circuito ou da pista de autocross ou ralicross 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 se serviço aprovado pelo país em questão;

Sont concernés:

- Circuits et pistes d'autocross ou ralicross: 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 médicalisés;
- 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 ralicross (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 ralicross.

En outre, une ambulance de réanimation dédiée doit être prévue pour le transfert du circuit ou de la piste d'autocross ou ralicross 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)** 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, WEC, WRC, WorldRX e W2RC da FIA:**

*Um controle será sistematicamente efetuado para confirmar a presença dos seguintes elementos:*

- aspirador
- material de entubação
- material de perfusão
- ventilador mecânico
- monitor cardíaco
- desfibrilador
- garrafa de O<sup>2</sup> 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.
- unidade de cuidados de um Bivouac (ralis, todo terreno)

**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, WEC, WRC, WorldRX et W2RC de la FIA:**

*Un contrôle sera systématiquement effectué pour confirmer la présence des éléments suivants:*

- aspirateur
- matériel d'intubation
- matériel pour perfusion
- ventilateur mécanique
- moniteur cardiaque
- défibrillateur
- bouteille d'O<sup>2</sup> 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.
- l'unité de soins d'un bivouac (rallyes tout-terrain)

## SUPLEMENTO 6

### CONCEPÇÃO E CONSTRUÇÃO DO CENTRO MÉDICO

*O termo permanente refere-se apenas às infraestruturas sólidas, mas não a móveis ou ao material médico que pode ser levado para o circuito em cada evento.*

Um centro médico (permanente ou provisório) deve sempre poder tratar dois feridos de cada vez com o material apropriado em duplicado e o pessoal médico capaz de usá-lo. O centro médico é destinado principalmente a pessoas "expostas" (pilotos, mecânicos, pessoal de pista, etc.); no entanto, o público pode ser admitido.

Para evitar qualquer problema subsequente em caso de uma eventual participação num Campeonato Mundial da FIA, os desenhadors 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](http://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.

A distância a percorrer a partir da pista deve ser o mais curta possível

## SUPPLÉMENT 6

### CONCEPTION ET RÉALISATION D'UN CENTRE MÉDICAL

*Le terme permanent se réfère aux seules infrastructures solides mais pas au mobilier et au matériel médical qui peuvent être apportés au circuit à l'occasion de chaque épreuve.*

Un centre médical (permanent ou provisoire) doit toujours être en mesure de traiter 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.

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](http://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.

La distance à parcourir depuis la piste devrait être la plus courte possible.

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

O plano anexo no final deste suplemento é um exemplo de um centro existente dado apenas para informação

Todo o centro médico deve ser na sua totalidade suficientemente vasto e confortável (eletricidade, água corrente quente e fria, WC, aquecimento ou climatização se necessário, etc.) Deve ter uma fonte de energia elétrica de emergência e diferentes unidades de atendimento:

O centro médico também deve incluir:

- Pelo menos dois postos de ressuscitação prontos para estabilizar e equipar totalmente um paciente crítico antes de serem transferidos para o centro de traumatologia ou hospital selecionado sob os mais altos padrões de condições de atendimento disponíveis
- Para os cuidados gerais, no mínimo dois postos. Eles devem estar perfeitamente isolados dos postos de ressuscitação.
- um espaço de arrumação, e de meios de comunicação com o exterior.
- um espaço reservado para o controlo da dopagem.
- Ele deve ter pelo menos uma sala destinada ao controle e instalações sanitárias independentes no momento do controle. Desde o início da competição, o acesso a essa área deve ser claramente indicado em inglês e ter armazenado um stock suficiente de garrafas de água fechadas. É também fortemente recomendado que seja implantado um sistema eficaz de proteção visual desde a entrada de um ferido no centro médico até à sua evacuação.

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

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 et de différentes unités de soins:

Le centre médical doit aussi comporter:

- Au minimum 2 postes de déchocage prêts pour stabiliser et équiper complètement un patient critique avant le transfert dans un centre de traumatologie ou le centre hospitalier sélectionné dans les meilleures conditions de soins possibles.
- Pour les soins courants, au minimum deux postes. Ils doivent être isolés des postes de déchocage.
- un espace de stockage, et des moyens de communication avec l'extérieur
- 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. 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. 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 PARCIALMENTE PARA WORLDRX E FE**

**3.1** – (F1, WEC) O centro médico também deve incluir:

- um chuveiro de alto fluxo
- entradas separadas para tratamento geral e zona de reanimação; o acesso a este último deve ser exclusivo
- de preferência, uma área de descanso do pessoal médico

**3.2** – (F1, WEC, 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:

- 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

Como opção:

- imagens televisionadas transmitidas pela Direção 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:

### **3 – POINTS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES EN TOTALITÉ POUR F1, WEC ET PARTIELLEMENT POUR WORLDRX ET FE**

**3.1** – (F1, WEC) Le centre médical doit aussi comporter:

- une douche à fort débit
- des entrées différentes pour déchocage, l'accès à ces derniers devant être exclusif
- de préférence, une zone pour le repos du personnel médical

**3.2** – (F1, WEC, 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:

- 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:** aplicação integral de todas as condições descritas nos Artigos 1, 2 e 3 do presente Suplemento 6 (ver acima)
- b) **WEC :** 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 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 proteção 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
- incluir 2 postos de cuidados para feridos graves que disponham de espaço suficiente de cada lado para permitir

- a) **F1:** application intégrale des conditions énoncées aux Articles 1, 2 et 3 du présent Supplément 6 (voir plus haut);
- b) **WEC:** 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 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 pour blessés graves disposant de suffisamment d'espace de chaque côté pour permettre



prestar cuidados adequados ao doente, um deles pode, no entanto, encontrar-se numa ambulância de reanimação móvel que deve estar permanentemente no local 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 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 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:

**1** – Para os circuitos permanentes, se na altura da competição o centro estiver reservado só para feridos com exclusão de qualquer atividade médica em relação ao público e ao paddock, não é necessário isolar a seção de cuidados intensivo.

**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

de prodiguer des soins adéquats au patient, 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 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 à l'exclusion de toute activité médicale concernant le public et le paddock, l'isolement de la section déchocage 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

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 efetuadas para que o centro seja tornado conforme.

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.

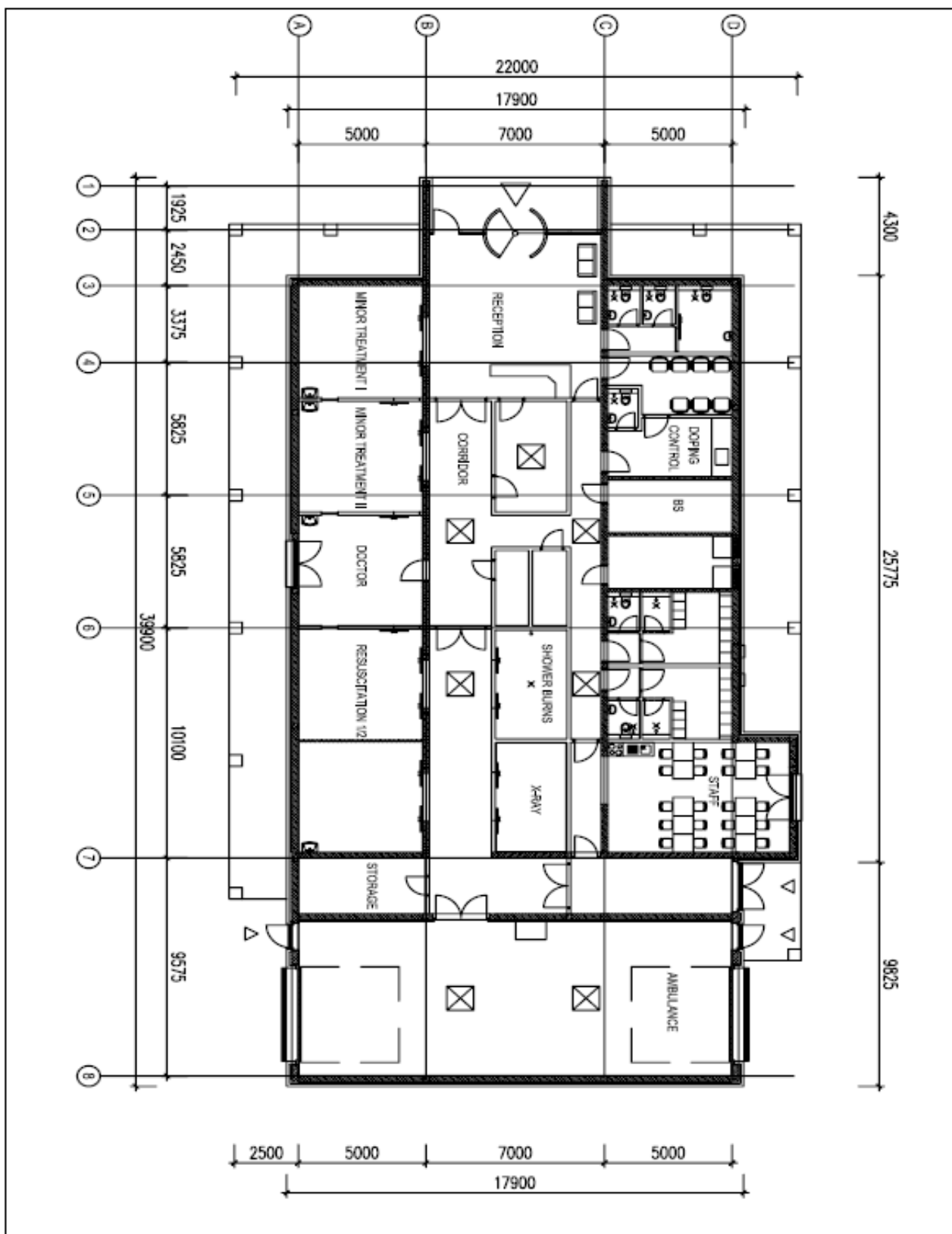
### QUADRO RESUMO DAS EXIGÊNCIAS PARA OS CENTROS MÉDICOS

### TABLEAU RÉCAPITULATIF DES EXIGENCES POUR LES CENTRES MÉDICAUX

Tipo de competição	Aplicação obrigatória do conteúdo dos Arts. 1, 2 e 3 do Supp. 6 do Anexo H	Aplicação obrigatória do conteúdo dos Arts. 1, 2 e 3 do Supp. 6. Alguns ajustamentos possíveis	Aplicação obrigatória do conteúdo do Art. 1 e aplicação de uma parte do Art. 2	Aplicação obrigatória do conteúdo dos Art. 1 e 3 e aplicação de uma parte do Art. 2. Regulamentação 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		+		
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 EXTRAÇÃO

### 1 – GERAL

Em todas as circunstâncias, as equipas de extração 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

Cada equipa de extração deve ser composta por 6 pessoas. O médico integra a equipe no momento da intervenção.

Os participantes podem ser bombeiros, socorristas, paramédicos, comissários de pista, etc. Um deles será o condutor do veículo descrito no ponto 3 abaixo. Um membro será nomeado como Chefe da equipa de extração, que será o responsável pela coordenação da equipa e pela comunicação com o médico responsável.

**2.1** – Em todos os casos, a equipa de extração 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:

- extrator vertebral, KED ou análogo;
- uma prancha *longa* de extração;
- *uma cobertura térmica (sobrevivência)*;
- *um colchão de vácuo*
- tesouras e facas apropriadas *para facilitar a remoção das roupas*;

## SUPPLÉMENT 7 EQUIPES D'EXTRACTIO

### 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. Ce médecin intègre l'équipe 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. Un membre sera désigné comme Responsable de l'équipe d'extraction, il, sera chargé de la coordination de l'équipe et de la communication avec le médecin en poste.

**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;
- *une couverture thermique (de survie)*;
- *un matelas à dépression*
- des ciseaux et couteaux appropriés *pour faciliter le retrait des vêtements* ;;

- um cobertor Antifogo *para proteger superfícies quentes;*
- Um saco de extração FIA, para todas as disciplinas em que seja utilizado um assento extrativo.
- Colares cervicais rígidos (diversas medidas)
- *um dispositivo não invasivo de estabilização das fraturas pélvicas (ligante pélvico);*
- *calços adequados para impedir que o veículo se mova.*

Além disso, é indispensável vestuário adaptado com a devida identificação.

#### **4 – FORMAÇÃO**

A instrução e o treino das equipas são a base da sua eficiência.

Os documentos necessários para a formação estão disponíveis na FIA através de [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com)

As equipas de extração deverão ser formadas e recicladas num estágio específico e serem submetidas a um treino regular.

#### **5 – DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS – F1, WEC, FE E WORLDRX (RECOMENDADAS NOUTROS CASOS):**

**5.1** – A pessoa responsável por cada equipa de extração deve ser indicada no questionário sobre os serviços médicos e de emergência 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 equipa unida e eficiente.

#### **5.2 – Composição**

É obrigatória a aplicação de todas as diretivas estabelecidas no ponto 2 do presente Suplemento 7

Além disso, as 6 pessoas que compõem a equipa são colocadas no mesmo veículo ou no máximo divididas por dois outros veículos. Com exceção da disposição indicada no Artigo 3.3.2.d) do Anexo H, permitindo que, no WorldRX, a equipa seja composta por apenas três pessoas, uma derrogação a esta regra só pode ser concedida

- *une couverture anti-feu pour protéger des surfaces chaudes ;*
- le sac d'extraction FIA, pour toutes les disciplines utilisant un siège extractible;
- colliers cervicaux rigides (différentes tailles).
- *un dispositif de stabilisation non invasive des fractures pelviennes (liant pelvien);*
- *des cales appropriées pour empêcher le véhicule de bouger.*

Une tenue adaptée et une identification sélective sont par ailleurs requises.

#### **4 – FORMATION**

L'instruction et l'entraînement des équipes sont la base de leur efficacité.

Les documents nécessaires pour leur formation sont disponibles auprès de la FIA via [medical@fia.com](mailto: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, FE ET WORLDRX (RECOMMANDÉES DANS LES AUTRES CAS):**

**5.1** – Le responsable de chaque équipe d'extraction doit être indiqué dans le questionnaire sur les services médicaux et de secours I 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 ou réparties entre deux autres véhicules au maximum. 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

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).

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).

## SUPLEMENTO 8

### FUNÇÕES DO DELEGADO MÉDICO DA FIA (F1, E OUTROS CAMPEONATOS OU PROVAS DE CAMPEONATOS DA FIA)

#### 1 – CIRCUITOS

##### Antes da competição:

- Para qualquer competição inscrita pela primeira vez na F1, ou em outros Campeonatos ou provas de Campeonatos da FIA, os serviços médicos e hospitais propostos pelo organizador podem ser previamente inspecionados pelo Delegado Médico da FIA do campeonato em causa ou representante por ele mandatado a pedido da FIA.

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 e formação, se for o caso, do novo Médico-Chefe (e eventualmente do seu adjunto) e das equipas de emergência e de extração.

##### Em todo o caso:

- Examinar o questionário sobre os serviços médicos e de emergência 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 noturna por helicóptero para os hospitais indicados no questionário *sobre os serviços médicos e de emergência* (Conf. anexo H 2.8.3.8).

## SUPPLÉMENT 8

### RÔLE DU DÉLÉGUÉ MÉDICAL DE LA FIA (F1, ET AUTRES CHAMPIONNATS OU EPREUVES DE CHAMPIONNATS DE LA FIA)

#### 1 – CIRCUITS

##### Avant la compétition:

- Pour toute compétition inscrite pour la première fois en F1, ou dans d'autres Championnats ou épreuves de Championnats de la FIA, les services médicaux et les hôpitaux proposés par l'organisateur peuvent être inspectés au préalable par le Délégué Médical de la FIA du championnat concerné ou par son représentant mandaté à la demande de la FIA.

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 et la formation, 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 sur les services médicaux et de secours 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 *sur les services médicaux et de secours* (cf. Annexe H 2.8.3.8).



- Possivelmente visitar um ou mais hospitais já homologados no passado a pedido da FIA.
- elaboração de uma a resposta para a ADN responsável pela competição em questão. Este documento indicará as respostas consideradas incorretas ou insuficientes no questionário *sobre os serviços médicos e de emergência* da competição. Uma cópia da resposta deve ser enviada para [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com).
- Acompanhamento de quaisquer ações corretivas necessárias relativas ao questionário *sobre serviços médicos e de emergência*.
- Gestão de quaisquer pedidos de isenção (ver art. 2.8.3.8)
- Os delegados são responsáveis por toda a comunicação com a ASN e por qualquer esclarecimento ou acompanhamento necessário em relação ao questionário sobre serviços médicos e de emergência.

#### **Durante a competição:**

- a)** Verificação do bom funcionamento dos serviços médicos e da exatidão da resposta ao questionário *sobre serviços médicos e de emergência*.

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 (Exercício da viatura vermelha, exercício de extração, comportamento do conjunto de serviços de emergência, etc.)
- c)** Presença permanente na Direção da Corrida, juntamente com o Médico-Chefe ou eventualmente do seu adjunto e do Diretor 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.

- Eventuellement visite d'un ou plusieurs hôpitaux déjà homologués dans le passé à la demande de la FIA.
- 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 *sur les services médicaux et de secours* de la compétition. Une copie de la réponse doit être envoyée à [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com).
- Suivi de toute action corrective nécessaire concernant le questionnaire *sur les services médicaux et de secours*.
- Gestion des demandes d'exemption (voir section 2.8.3.8).
- Les délégués sont responsables de toute communication avec l'ASN et de toute clarification ou suivi nécessaire concernant le questionnaire *sur les services médicaux et de secours*.

#### **Lors de la compétition:**

- a)** Vérification de l'exactitude de la réponse au questionnaire *sur les services médicaux et de secours* 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 (Exercice de la voiture rouge, exercice de désincarcération, 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.

- decidir, conjuntamente com o Médico Chefe, os procedimentos de evacuação de vítimas.
- transmitir informações ao Delegado de Imprensa da FIA.
- coassinar, na qualidade de Delegado Médico, do Campeonato do Mundo em questão, com o Médico-Chefe os documentos autorizando o regresso à competição do piloto, participante nesse Campeonato do Mundo, após um acidente (ver Anexo L, Capítulo II).

#### **Após a competição:**

- Redação de um relatório da competição e enviar para a FIA.
- Acompanhamento de todas as medidas tomadas em resposta às recomendações formuladas no relatório dos delegados médicos.
- Se necessário, seguido pelo piloto hospitalizado

## **2 – RALIS**

#### **Antes da competição:**

- Tomar conhecimento do questionário sobre serviços médicos e de emergência, e do plano de emergência da competição em questão.
- Gestão de quaisquer pedidos de isenção (ver art. 2.8.3.8)
- Acompanhamento de quaisquer ações corretivas necessárias em relação ao questionário sobre serviços médicos e de emergência e cópia para [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com).
- Quando uma nova ronda do Campeonato Mundial da FIA (WRC) está agendada, os serviços médicos e hospitais podem ser inspecionados a pedido da FIA antes de a prova entrar no calendário do WRC. Quando um evento não ocorrer durante um período de 5 anos, os serviços médicos e o hospital podem ser inspecionados a pedido da FIA. A inspeção incluirá a verificação do treino e da qualificação dos diferentes elementos que compõem a cadeia de socorro.

- 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 Championnat 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 et envoi à la FIA.
- Suivi de toutes les mesures prises à la suite des recommandations formulées dans le rapport des délégués médicaux.
- Le cas échéant, suivi du pilote hospitalisé.

## **2 – RALLYES**

#### **Avant la compétition:**

- Prise de connaissance du questionnaire sur les services médicaux et de secours et du plan des secours de la compétition concernée.
- Gestion des demandes d'exemption (voir section 2.8.3.8).
- Suivi de toute action corrective nécessaire concernant le questionnaire sur les services médicaux et de secours et mise en copie de [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com).
- Lorsqu'une nouvelle manche du Championnat du Monde de la FIA (WRC) doit avoir lieu, les services médicaux et les hôpitaux peuvent être inspectés à la demande de la FIA avant que l'épreuve ne soit inscrite au calendrier du WRC. Lorsqu'une épreuve n'a pas eu lieu pendant une période de 5 ans, les services médicaux et l'hôpital peuvent être inspectés à la demande de la FIA. L'inspection comportera la vérification de l'entraînement et de la qualification des différents éléments composant la chaîne des secours.

### **Durante a competição:**

- a)** Verificação do bom funcionamento dos serviços médicos e do respeito do plano de socorro e da exatidão da resposta ao questionário sobre os serviços médicos de emergência
- b)** Verificação do treino e, se necessário, tomar a responsabilidade pelos diferentes elementos que compõem a cadeia de socorro.
- c)** Supervisionar e avaliar os exercícios de segurança (exercício do carro vermelho, exercício de desencarceramento, comportamento geral dos serviços de emergência, etc.).
- d)** Contribuir para a formação de primeiros socorros destinada aos concorrentes.
- e)** Percorrer, juntamente com o Delegado de Segurança FIA e o Diretor 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.
- f)** 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
- g)** 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;
  - coresponsabilidade, juntamente com o Médico-Chefe no que se refere à autorização a dar a um piloto de reintegrar a competição após um acidente (ver Anexo L, Capítulo II)

### **Após a competição:**

- Redação de um relatório competição e enviar para a FIA.

### **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 sur les services médicaux et de secours
- b)** Vérification de l'entraînement et, au besoin, reprise en main des différents éléments composant la chaîne des secours.
- c)** Superviser et évaluer les exercices de sécurité (exercice de la voiture rouge, exercice de désincarcération, comportement général des services de secours, etc.).
- d)** Contribuer à une formation aux premiers secours à l'intention des concurrents.
- e)** 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.
- f)** 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.
- g)** 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;
  - coresponsabilité 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 et envoi à la FIA.

- Acompanhamento de todas as medidas tomadas em resposta às recomendações formuladas no relatório dos delegados médicos.
- Se necessário, seguido pelo piloto hospitalizado.

- Suivi de toutes les mesures prises à la suite des recommandations formulées dans le rapport des délégués médicaux.
- Le cas échéant, suivi du pilote hospitalisé.

**SUPLEMENTO 9****SISTEMA DE PENALIDADES EM CASO DE NÃO CUMPRIMENTO COM AS EXIGÊNCIAS MÉDICAS (PARA OS CAMPEONATOS F1, WEC, WRC, WORLDRX, FE, ETCR, W2RC 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 sobre serviços médicos e de emergência**

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 sobre serviços médicos e de emergência**

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.i e 11.9.2.o do Código Desportivo Internacional

**SUPPLÉMENT 9****SYSTÈME DE PÉNALITÉS EN CAS DE MANQUEMENT AUX EXIGENCES EN MATIÈRE MÉDICALE (POUR LES CHAMPIONNATS F1, WEC, WRC, WORLDRX, FE, ETCR, W2RC 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 sur les services médicaux et de secours**

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 sur les services médicaux et de secours**

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.i et 11.9.2.o du Code Sportif International.

## SUPLEMENTO 10

### SEGURANÇA OPERACIONAL EM MATÉRIA DE ALTA TENSÃO ELÉTRICA

#### 1 – ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Este artigo fornece os requisitos em relação à segurança operacional em torno de veículos da alta tensão em competições do desporto automóvel. Esta tecnologia implica riscos elétricos, químicos e de incêndio específicos que devem ser geridos com cuidado para a organização e o funcionamento seguro do evento.

Para os campeonatos em que a implementação da segurança eletrônica é exigida por meio dos regulamentos desportivos, as prescrições indicadas abaixo são estritamente obrigatórias e não podem, em hipótese alguma, ser de natureza condicional. É altamente recomendável que todas as competições que aceitam veículos de alta tensão apliquem este suplemento.

#### 2 – DEFINIÇÃO

##### 2.1 – Veículo de Alta Tensão

A fim de evitar qualquer ambiguidade, no presente regulamento e nos seus procedimentos conexos, qualquer tensão compreendida entre 30 e 1000 volts AC ou entre 60 e 1500 volts DC é denominada "Alta Tensão" ou "HT".

Os veículos AT devem estar equipados com luzes indicadoras do nível de segurança do seu sistema AT. Esses indicadores são comumente chamados de "indicadores de status" e são detalhados no regulamento técnico aplicável ou no artigo 253 do anexo J do Código Desportivo Internacional.

##### 2.2 – Segurança elétrica operacional

Os requisitos relativos à segurança elétrica operacional (doravante "segurança eletrônica") destinam-se a gerir e mitigar os riscos e perigos específicos induzidos pela tecnologia de veículos de alta tensão. O objetivo é preparar adequadamente os organizadores da competição para responder a qualquer situação induzida pela tecnologia AT e os seus riscos e perigos associados.

## SUPPLEMENT 10

### SECURITE OPERATIONNELLE EN MATIERE DE HAUTE TENSION ELECTRIQUE

#### 1 – CHAMP D'APPLICATION

Cet article fournit les exigences relatives à la sécurité opérationnelle autour des véhicules à haute tension dans les compétitions de sport automobile. Cette technologie comporte des risques électriques, chimiques et d'incendie spécifiques qui doivent être gérés avec soin pour une organisation et un déroulement de l'épreuve en toute sécurité.

Pour les championnats où la mise en œuvre de la e-sécurité par les règlements sportifs, les prescriptions indiquées ci-dessous sont strictement obligatoires et ne peuvent en aucun cas avoir un caractère conditionnel. Il est fortement recommandé à toutes les compétitions acceptant des véhicules à haute tension d'appliquer ce supplément.

#### 2 – DEFINITION

##### 2.1 – Véhicule Haute Tension

Afin d'éviter toute ambiguïté, dans le présent règlement et ses procédures connexes, toute tension comprise entre **30** et 1000 volts AC ou entre 60 et 1500 volts DC est dénommée "Haute Tension" ou "HT".

Les véhicules HT doivent être équipés de voyants indiquant le niveau de sécurité de leur système HT. Ces voyants sont communément appelés "voyants indicateurs du statut" et sont détaillés dans le règlement technique applicable ou dans l'article 253 de l'annexe J du Code Sportif International.

##### 2.2 – Sécurité électrique opérationnelle

Les exigences relatives à la sécurité électrique opérationnelle (ci-après "e-sécurité") visent à gérer et à atténuer les risques et dangers inhérents à la technologie des véhicules à haute tension. L'objectif est de préparer au mieux les organisateurs de la compétition pour faire face à toute situation induite par la technologie HT et ses risques et dangers connexes.

Uma estrutura organizacional e uma lista de papéis e responsabilidades, envolvendo todos os voluntários e oficiais, são fornecidas. Os procedimentos de segurança eletrônica são especificados nos briefings de segurança eletrônica e nos documentos de resumo associados.

### **2.3 – Riscos associados aos veículos de competição AT**

A análise pormenorizada realizada pela FIA sobre os veículos de competição de alta tensão identificou cinco grupos de risco:

- a) Choque elétrico
- b) Arco elétrico
- c) Descarga eletrostática
- d) Risco de incêndio
- e) Riscos químicos

### **2.4 – Papéis chave**

Durante a competição, os participantes podem ser expostos a veículos AT de diferentes maneiras. Dependendo do seu papel, devem ser considerados cuidados específicos, instruções ou formações específicas. Abaixo está uma lista das funções envolvidas na implementação da segurança eletrônica. Grupos adicionais podem ser identificados por recomendação do Delegado de segurança eletrônica ou do Diretor de Corrida:

- Oficiais da FIA
- Oficiais das provas
- Organizadores
- Comissários técnicos
- Comissários
- Equipa de recuperação
- Equipa médica
- Equipa de intervenção e desencarceramento
- Bombeiros
- Pilotos
- Equipas
- Delegado/Especialista da segurança elétrica

Une structure organisationnelle et une liste des rôles et responsabilités, concernant tous les volontaires et officiels, sont fournies. Les procédures relatives à l'e-sécurité sont précisées dans les briefings e-sécurité et les documents récapitulatifs associés.

### **2.3 – Risques associés aux véhicules de compétition HT**

L'analyse détaillée menée par la FIA sur les véhicules de compétition à haute tension a permis d'identifier cinq groupes de risques:

- a) Choc électrique
- b) Arc électrique
- c) Décharge électrostatique
- d) Risque d'incendie
- e) Risques chimiques

### **2.4 – Rôles clés**

Pendant la compétition, les participants peuvent être exposés à des véhicules HT de différentes manières. En fonction de leur rôle, des précautions particulières, des briefings ou des formations spécifiques doivent être envisagés. La liste des rôles concernés par la mise en oeuvre de l'e-sécurité figure ci-après. Des groupes supplémentaires peuvent être identifiés sur recommandation du Délégué e-sécurité ou du Directeur de Course:

- Officiels de la FIA
- Officiels d'épreuves
- Organismes
- Commissaires techniques
- Commissaires
- Equipe de récupération
- Equipe médicale
- Equipe de secours et de désincarcération
- Pompiers
- Pilotes
- Equipes
- Délégué/Spécialiste de la sécurité électrique



## 2.5 – Briefing e-segurança

Os briefings de segurança eletrónica devem fornecer informações sobre a tecnologia do veículo, os riscos a ela associados, como identificar os riscos e como os mitigar, incluindo procedimentos, comportamento, equipamento de proteção e a organização de segurança eletrónica em vigor.

### 2.6 – Ficha recapitulativa de segurança eletrónica

A ficha recapitulativa de segurança eletrónica é um resumo do briefing de segurança eletrónica, que é um documento de síntese (duas a quatro páginas). Trata-se de uma síntese dos perigos e das instruções relativas às operações a efetuar em caso de incidente ou acidente.

## 3 – FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES

### 3.1 – FIA (ADN ou promotor de campeonatos não FIA)

Para a segurança eletrónica, as pessoas encarregadas da eletrotécnica que são objeto de uma designação são:

- O Delegado de Segurança Elétrica (a seguir designado “Delegado de Segurança Eletrónica”);
- Coordenador da Segurança Elétrica (CSE)
- colocado na Direção de Corrida/Rali;
- O Especialista em Sistemas de Alta Tensão (Especialista em Segurança Elétrica para trabalhos sob tensão) - recomenda-se que faça parte do pessoal do fornecedor de tecnologia de alta tensão.

### 3.2 – O organizador da prova (Diretor de Corrida).

O organizador da prova deve garantir que as medidas de segurança eletrotécnica são tomadas em estrita conformidade com o Código Desportivo Internacional e seus anexos. Essas medidas devem ser da responsabilidade do Diretor de Prova.

O organizador da prova deve organizar o briefing de segurança eletrónica, garantindo que a sala e o material de vídeo estejam prontos

## 2.5 – Briefing e-sécurité

Les briefings e-sécurité fourniront des informations sur la technologie du véhicule, les risques qui y sont associés, la manière d’identifier ces risques et de les atténuer, y compris sur les procédures, comportements, équipements de protection et l’organisation en matière d’e-sécurité.

### 2.6 – Fiche récapitulative e-sécurité

La fiche récapitulative e-sécurité est un résumé du briefing e-sécurité, qui se présente sous la forme d’un document succinct (deux à quatre pages). Il s’agit d’une synthèse des dangers et des instructions concernant les opérations à effectuer en cas d’incident ou d’accident.

## 3 – ROLES ET RESPONSABILITES

### 3.1 – La FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non-FIA)

Pour l’e-sécurité, les personnes en charge de l’électrotechnique faisant l’objet d’une désignation sont:

- Le Délégué à la sécurité électrique (ci-après “Délégué e-sécurité”);
- Le Coordinateur de la sécurité électrique (ESC)
- posté à la Direction de Course/du Rallye;
- L’Expert en Systèmes Haute Tension (Spécialiste de la sécurité électrique pour les travaux sous tension) - il est recommandé qu’il fasse partie du personnel du fournisseur de technologie haute tension.

### 3.2 – L’organisateur de l’épreuve (Directeur de Course).

L’organisateur de l’épreuve doit s’assurer que les mesures de sécurité électrotechnique sont prises dans le strict respect du Code Sportif International et de ses annexes. Ces mesures devraient relever de la responsabilité du Directeur de Course.

L’organisateur de l’épreuve doit organiser le briefing e-sécurité, en veillant à ce que la salle et le matériel vidéo soient prêts avant l’arrivée

antes da chegada do delegado de segurança. Todos os participantes devem ser informados com antecedência sobre a hora e o local do briefing e receber os documentos de segurança eletrônica. Deve ser criada uma folha de inscrição para cada briefing, a fim de garantir a presença de todos os participantes. Os comissários, a equipe de recuperação e a equipe médica e de desencarceramento designados para a prova devem participar no briefing de segurança eletrônica e seguir as instruções de trabalho que lhes são dadas. Antes de qualquer reunião de segurança eletrônica, os participantes devem receber sua ficha de resumo de segurança eletrônica (impressa ou em formato eletrônico).

O equipamento segurança eletrônica e os EPI (equipamentos de proteção individual) para todas as funções específicas devem ser disponibilizados antes da prova, e mantidos em bom estado de funcionamento e distribuídos. A lista de equipamento mínimo foi definida pela FIA e está disponível mediante pedido. Mais detalhes sobre o uso desses equipamentos para cada função são fornecidos nos briefings de segurança eletrônica e documentos.

Especificamente para o Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, cada TIV deverá adquirir um kit que inclua todos os EPI e equipamentos necessários para realizar um procedimento de socorro, médico ou de desencarceramento numa "viatura no vermelho". A lista detalhada está disponível a pedido no Departamento de Segurança da FIA.

Antes de cada prova, todos os comissários e oficiais (Art. 2.4) devem fazer um treino on-line sobre segurança eletrônica da FIA e obter seu certificado de participação. Os detalhes de login estão disponíveis mediante solicitação à FIA.

### 3.3 – Concorrentes

Cada concorrente é responsável pela segurança (1) das atividades na boxe, (2) das pessoas presentes na boxe (pessoal, VIP, pessoal da FIA, visitantes, imprensa, etc.) e (3) do veículo de competição quando sai da boxe e entra no pit lane (circuitos) ou usa a estrada (rali).

A lista das principais responsabilidades do concorrente é a seguinte:

du Délégué e-sécurité. Tous les participants doivent être informés à l'avance de l'heure et du lieu du briefing et recevoir les documents relatifs à l'e-sécurité. Une feuille d'émargement doit être mise en place pour chaque briefing afin de s'assurer de la présence de tous les participants. Les commissaires, l'équipe de récupération et l'équipe médicale et de désincarcération qui sont désignés pour l'épreuve doivent assister au briefing e-sécurité et respecter les instructions de travail qui leur sont données. Avant toute séance de briefing e-sécurité, les participants doivent recevoir leur fiche récapitulative e-sécurité (imprimée ou format électronique).

L'équipement e-sécurité et les EPI (équipements de protection individuelle) pour tous les rôles spécifiques doivent être mis à disposition avant l'épreuve, maintenus en bon état de fonctionnement et distribués. Une liste d'équipement minimum a été définie par la FIA et est disponible sur demande. De plus amples détails sur l'utilisation de ces équipements pour chaque rôle sont fournis dans les briefings e-sécurité et les documents.

Spécifiquement pour le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, chaque TIV devra se procurer un kit comprenant tous les EPI et équipements nécessaires pour mener à bien une procédure de secours, médicale ou de désincarcération sur une "voiture rouge". La liste détaillée est disponible sur demande auprès du Département de la Sécurité de la FIA.

Avant chaque épreuve, tous les commissaires et officiels (Art. 2.4) doivent suivre la formation en ligne sur la e-sécurité de la FIA et obtenir leur certificat de participation. Les détails de connexion sont disponibles sur demande auprès de la FIA.

### 3.3 – Concurrents

Chaque concurrent est responsable de la sécurité (1) des activités dans le garage, (2) des personnes présentes dans le garage (personnel, VIP, personnel de la FIA, visiteurs, presse, etc.) et (3) du véhicule de compétition lorsqu'il sort du garage et entre dans la voie des stands (circuitos) ou emprunte la route (rali).

La liste des principales responsabilités du concurrent se trouve ci-dessous:

- Assegurar que todo o seu pessoal receba formação adequada em matéria de segurança em matéria de AT (p.ex. DGUV I 209-093, NFC 18-550, IEC EN 11-27, BGI/GUV-I 8686 E ou equivalente).
  - Designar um especialista em segurança de alta tensão como pessoa de contato para a FIA (ASN ou promotor para campeonatos não-FIA) em relação a todas as questões operacionais relacionadas à segurança eletrônica. Essa pessoa deve ter o mais alto nível de qualificação em segurança de alta tensão (habilidade para trabalhar com peças e componentes sob tensão do sistema HV; por exemplo, vEfk/Nível 3 de acordo com a norma DGUV I 209-093), realizar uma avaliação de risco para as operações da equipe no box/garagem/área de atendimento, definir e implementar procedimentos de emergência (alerta de luz vermelha, falha térmica da bateria, diagnóstico e recuperação de um acidente de carro, etc.). Essa pessoa vai participar nas sessões de briefing com os pilotos, compartilhar com a equipe as informações relevantes, será o ponto de contato da FIA (ADN ou promotor para campeonatos não FIA) para todas as questões de segurança eletrônica e poderá, nomeadamente, ajudar ao diagnóstico à distância do veículo aquando de uma intervenção de emergência na pista.
  - Definir uma repartição clara dos papéis e das suas responsabilidades, bem como os procedimentos associados para a gestão da segurança eletrônica no seio da sua equipa e das operações no veículo AT. No mínimo, isto deve ser baseado numa avaliação de risco e cobrir as situações de um alerta de "luz vermelha", falha térmica da bateria, desligar de uma viatura motivado por um acidente, bem como qualquer outra situação de emergência que a equipa pode encontrar sobre o sistema AT da viatura. Estas informações devem ser comunicadas por escrito à FIA (ADN ou promotor de campeonatos não FIA) mediante pedido
- Veiller à ce que l'ensemble de son personnel reçoive une formation appropriée en matière de sécurité HT (par ex. DGUV I 209-093, NFC 18-550, norme CEI EN 11-27, BGI/GUV-I 8686 E ou équivalent).
  - Désigner un expert en sécurité haute tension comme personne de contact pour la FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non-FIA) en ce qui concerne toutes les questions opérationnelles liées à l'e-sécurité. Cette personne doit posséder le niveau de qualification le plus élevé en matière de sécurité haute tension (compétence pour travailler sur des pièces et des composants sous tension du système HT ; par exemple, vEfk/Niveau 3 selon la norme DGUV I 209-093), effectuer une évaluation des risques pour les opérations de l'équipe dans le box/garage/zone d'assistance, définir et mettre en œuvre des procédures d'urgence (alerte voyant rouge, défaillance thermique de la batterie, diagnostic et récupération d'une voiture accidentée, etc.). Cette personne assistera aux séances de briefing avec les pilotes, partagera avec l'équipe les informations pertinentes, sera le point de contact de la FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non-FIA) pour toutes les questions d'e-sécurité et pourra notamment aider au diagnostic à distance du véhicule lors d'une intervention de secours sur piste.
  - Définir une répartition claire des rôles et de leurs responsabilités ainsi que les procédures associées pour la gestion de l'e-sécurité au sein de son équipe et des opérations sur le véhicule HT. Au minimum, ceci doit être fondé sur une évaluation des risques et couvrir les situations d'alerte "voyant rouge", de défaillance thermique de la batterie, de mise hors tension d'une voiture accidentée ainsi que toute autre situation d'urgence que l'équipe peut rencontrer concernant le système HT de la voiture. Ces informations doivent être communiquées par écrit à la FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non-FIA) sur demande.

- Fornecer os equipamentos de proteção individual (EPI) necessários, os equipamentos de proteção aplicáveis relativos às suas atividades e as medidas técnicas relativas à segurança eletrônica (pelo menos: luvas de segurança classe 0, protetor facial, tapetes e cobertores isolantes, gancho de segurança, DEA). Além disso, o especialista em segurança AT designado pela equipa deve estar equipado de forma adequada para as suas tarefas (pelo menos: testador de tensão elétrica de 2 polos, multímetro de tensão de 1 kV, dispositivo de medição de resistência de isolamento e ligação equipotencial).
- Criar e preencher listas de verificação completas em matéria de segurança AT para o procedimento de ensaio de um veículo na boxe. (por exemplo, procedimento de inicialização, procedimento de redefinição, ligar, desligar). As listas de verificação e os registos correspondentes serão postos à disposição da FIA (ADN ou promotor para os campeonatos não FIA) mediante pedido.
- Certificar-se de que o veículo está em boas condições de funcionamento quando sai da boxe, incluindo o sistema AT com uma luz verde ativa. O mesmo se aplica quando o veículo se desloca às verificações técnicas ou é apresentado aos voluntários e oficiais.
- Auxiliar no diagnóstico e no acompanhamento do sistema AT e de todo o veículo na zona de quarentena após uma operação de recuperação.  
Em qualquer momento da competição, o veículo deve ter a luz indicadora do estado acesa (luz verde), quando ele está na especial, na via pública ou mesmo quando ele está parado. Quando estacionado e o motor está desligado, ou após um incidente (cf. artigos 5 e 6), um indicador físico distintivo, deve ser colocado no veículo para que ele possa ser visível por todos. Este indicador não pode ser removido enquanto a luz indicadora do estado (luz verde) estiver acesa. O Delegado Técnico ou o Delegado de segurança eletrônica podem, a qualquer momento, solicitar ao concorrente que acenda a luz indicadora do estado (luz verde) para verificar o seu funcionamento.
- Fournir les équipements de protection individuelle (EPI) requis, les équipements de protection applicables relatifs à leurs activités et les mesures techniques concernant l'e-sécurité (au moins : gants de sécurité de classe 0, écran facial, tapis et couvertures isolants, crochet de sécurité, DEA). En outre, l'expert en sécurité HT désigné par l'équipe doit être équipé de manière appropriée pour ses tâches (au moins : testeur de tension électrique à 2 pôles, multimètre de tension à 1 kV, dispositif de mesure de résistance d'isolement et de liaison équipotentielle).
- Créer et remplir des listes de vérification exhaustives en matière de sécurité HT pour la procédure d'essai d'un véhicule dans le garage (par exemple, procédure de démarrage, procédure de réinitialisation, mise en tension, mise hors tension). Les listes de vérification et les registres correspondants seront mis à la disposition de la FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non-FIA) sur demande.
- S'assurer que le véhicule est en bon état de marche lorsqu'il quitte le garage, y compris le système HT avec un voyant vert actif. Cela vaut également lorsque le véhicule se rend aux vérifications techniques ou est présenté aux volontaires et aux officiels.
- Aider au diagnostic et au suivi du système HT et de l'ensemble du véhicule dans la zone de quarantaine après une opération de récupération.  
A tout moment de la compétition, le véhicule doit avoir le voyant indicateur du statut allumé (voyant vert), lorsqu'il roule sur la spéciale, sur la voie publique ou même lorsqu'il est à l'arrêt. Lorsqu'il est garé et que le moteur est éteint, ou après un incident (cf. Articles 5 et 6), un indicateur physique distinctif, doit être placé sur le véhicule afin qu'il puisse être visible de tous. Cet indicateur ne peut être retiré tant que le voyant indicateur du statut (voyant vert) est allumé. Le Délégué Technique ou le Délégué e-sécurité peut à tout moment demander au concurrent d'allumer le voyant indicateur du statut (voyant vert) pour en vérifier le fonctionnement.

### **3.4 – Delegado de Segurança Elétrica (Delegado de segurança eletrônica)**

O Delegado de segurança eletrônica é designado em conformidade com o Anexo V do CDI e atuará no terreno, monitorizando e inserindo todas as operações que envolvam um veículo AT:

Responsabilidades e deveres:

Durante a prova, fora das atividades de pista:

- Aplicar e fazer respeitar as regras de segurança elétrica (efetuando nomeadamente uma inspeção nas boxes das equipas);
- Dispensar dos briefings de segurança eletrônica a todos os participantes;

Em pista, durante as intervenções médicas/de intervenção:

- Avaliar o estado do veículo e dos seus sistemas AT e, se necessário, proceder ao seu desmantelamento;
- garantir que as medidas de segurança elétrica, os protocolos e os EPI são corretamente utilizados no local;
- Informar a Direção da Corrida da situação e ajudar no processo de tomada de decisão.

### **3.5 – Coordenador de segurança elétrica**

Recomenda-se que seja um papel existente ao qual será adicionada uma função de coordenação da segurança elétrica.

Esta pessoa deve ter assento na Direção de Corrida/Rali e ter um conhecimento e uma compreensão perfeitos da organização dos socorros.

Deve ter acesso a todas as ferramentas de comunicação chave para identificar uma “viatura no vermelho”, avaliar a situação e estar em condições de contactar os peritos em sistemas de AT (cf. Artigo 3.6).

Em caso de incidente durante uma prova na pista ou numa especial, a equipa recolherá informações sobre a situação e o nível de segurança do veículo, coordenando-se com o Delegado de segurança eletrônica (Artigo 3.4), a pessoa designada pela equipa (Artigo 3.3) e o perito em sistemas de AT (artigo 3.6). Em seguida, fornecerá feedback ao Diretor de Corrida para facilitar o processo de tomada de decisão.

### **3.4 – Délégué à la sécurité électrique (Délégué e-sécurité)**

Le Délégué e-sécurité est désigné conformément à l'Annexe V du CSI et agira sur le terrain, en surveillant et en encadrant toute opération impliquant un véhicule HT:

Responsabilités et devoirs:

Lors de l'épreuve, en dehors des activités en piste:

- Mettre en œuvre et faire respecter les règles de sécurité électrique (en effectuant notamment une inspection des garages des équipes);
- Dispenser des briefings e-sécurité à tous les participants;

En piste, lors des interventions médicales/de secours:

- Evaluer l'état du véhicule et de ses systèmes HT et le mettre hors tension si nécessaire;
- S'assurer que les mesures de sécurité électrique, les protocoles et les EPI sont correctement utilisés sur site;
- Rapporter à la Direction de Course la situation et aider au processus de prise de décision.

### **3.5 – Coordinateur de la sécurité électrique**

Il est recommandé que ce soit un rôle existant auquel sera ajoutée une fonction de coordination de la sécurité électrique.

Cette personne doit siéger à la Direction de Course/du Rallye et avoir une connaissance et une compréhension parfaites de l'organisation des secours.

Elle doit avoir accès à tous les outils de communication clés pour identifier une “voiture rouge”, évaluer la situation et être en mesure de contacter les experts en systèmes HT (cf. Article 3.6).

En cas d'incident pendant une épreuve sur la piste ou sur une spéciale, elle recueillera des informations sur la situation et le niveau de sécurité HT du véhicule en se coordonnant avec le Délégué e-sécurité (Article 3.4), la personne désignée par l'équipe (Article 3.3) et l'expert en systèmes HT (Article 3.6). Elle fournira ensuite un retour d'information au Directeur de Course en vue de faciliter le processus de prise de décision.

O Coordenador da Segurança Elétrica deve:

- possuir uma qualificação AT de nível 1 (p. ex., DGUV I 209-093);
- conhecer todos os procedimentos em matéria de segurança eletrónica (cf. Artigo 2.5 - Briefing).

### **3.6 – Especialista em Sistemas de Alta Tensão (Especialista em segurança elétrica para trabalhos sob tensão)**

Este papel só pode ser exercido se for um único fornecedor a fornecer o sistema AT a todos ou à maioria viaturas. Nos outros casos, o especialista em segurança AT da equipa (cf. Artigo 3.3) assumirá esse papel.

O especialista em sistemas AT é um especialista em segurança elétrica para trabalhos sob tensão (ESS-LW). É uma pessoa especialista em eletricidade que passou por treino adicional em trabalhos sob tensão. O trabalho sob tensão designa qualquer trabalho no sistema AT durante o qual o corpo ou os objetos do trabalhador (ferramentas, dispositivos, equipamentos ou aparelhos) entram em contacto com partes sob tensão, ou qualquer trabalho durante o qual o estado desligado não é assegurado, por exemplo, uma intervenção na bateria.

Essa pessoa será proposta pelo fornecedor de tecnologia de alta tensão e, em seguida, designada pela FIA (ADN ou promotor para campeonatos não-FIA).

#### **Responsabilidades e deveres:**

- responder favoravelmente aos pedidos de intervenção/apoio do Delegado para a Segurança eletrónica;
- Apoiar o Delegado de Segurança eletrónica no local para as intervenções necessárias (na pista, pit lane, etc.);
- ajudar a proteger o local de trabalho em caso de perigo elétrico;
- Ajudar à recuperação do veículo AT no percurso da competição;
- Diagnosticar e monitorizar o sistema AT na zona de quarentena após a operação de recuperação do veículo;
- Utilizar e manipular cuidadosamente os equipamentos de proteção individual (EPI) fornecidos;

Le Coordinateur de la sécurité électrique doit :

- avoir une qualification HT de niveau 1 (par ex. DGUV I 209-093) ;
- connaître toutes les procédures en matière d'e-sécurité (cf. Article 2.5 - Briefing).

### **3.6 – Expert en Systèmes Haute Tension (Spécialiste de la sécurité électrique pour les travaux sous tension)**

Ce rôle ne pourra être exercé que si un seul et même fournisseur fournit le système HT à toutes les voitures ou à la majorité d'entre elles. Dans les autres cas, l'expert en sécurité HT de l'équipe (cf. Article 3.3) endossera ce rôle.

L'expert en systèmes HT est un spécialiste de la sécurité électrique pour les travaux sous tension (ESS-LW). C'est une personne spécialiste de l'électricité qui a suivi une formation supplémentaire sur les travaux sous tension. Le travail sous tension désigne tout travail sur le système HT pendant lequel le corps ou des objets du travailleur (outils, dispositifs, équipements ou appareils) entrent en contact avec des parties sous tension, ou tout travail pendant lequel l'état hors tension n'est pas assuré, par exemple une intervention sur la batterie.

Cette personne sera proposée par le fournisseur de technologie haute tension et ensuite désignée par la FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non-FIA).

#### **Responsabilités et devoirs:**

- Répondre favorablement aux demandes d'intervention/de soutien du Délégué E-sécurité;
- Soutenir le Délégué E-sécurité sur place pour les interventions nécessaires (sur la piste, dans la voie des stands, etc.);
- Aider à sécuriser le lieu de travail en cas de danger électrique;
- Aider à la récupération du véhicule HT sur le parcours de la compétition;
- Etablir un diagnostic et opérer un suivi du système HT dans la zone de quarantaine après l'opération de récupération du véhicule;
- Utiliser et manipuler avec précaution les équipements de protection individuelle (EPI) fournis;

– Participar na formação (anual) obrigatória.

Competências e qualificações mínimas obrigatórias:

- Qualificações: eletricista, engenheiro elétrico;
- Formação completa ESS-LW (por exemplo, DGUV I 209-093 nível E3);
- um ano de experiência profissional como técnico, mestrado em sistemas de segurança AT;
- Experiência em normas e regulamentos aplicáveis ao sistema AT e aos veículos elétricos, como os regulamentos técnicos da FIA, as normas ISO 6469-1 a 3, ECE-R 100 (Europa) e outras normas nacionais equivalentes (por exemplo, FMVSS 305 (EUA), CMVSS 305 (Canadá), Anexos 101, 110, 111 (Japão));
- conhecimento especializado de baterias, sistemas AT e possíveis falhas;
- conhecimento das medidas de segurança e dos equipamentos de proteção individual necessários para o trabalho sob tensão;
- Formação de primeiros socorros válida (com menos de dois anos);
- Não ser daltónico

### **3.7 – Contato de segurança eletrónica TIV (específico para as competições de rally)**

Um membro de cada TIV será designado como "contato de segurança eletrónica". Será pessoal local trazido pelo organizador do rali ou pela ADN local. Recomenda-se que tenha uma formação de certificação de alta tensão do tipo DGUV I 209-093 nível 1, no mínimo, ou qualquer outro equivalente (a ser proposto e validado pela FIA para campeonatos FIA). Essas pessoas deverão assistir ao briefing de segurança eletrónica obrigatório (ministrado no local pelo Delegado de segurança eletrónica).

#### **Principais tarefas a realizar no local:**

- Garantir o local de trabalho em caso de perigo elétrico;
- Avaliar o estado do veículo (luzes de segurança e buzina);

– Participer à la formation (annuelle) obligatoire.

Compétences et qualifications minimales obligatoires:

- Qualifications: électricien, ingénieur électricien;
- Formation complète ESS-LW (par exemple, DGUV I 209-093 niveau E3);
- Un an d'expérience professionnelle en tant que technicien, diplôme de master en systèmes de sécurité HT;
- Expérience des normes et règlements applicables au système HT et aux véhicules électriques, tels que les Règlements Techniques de la FIA, les normes ISO 6469-1 à 3, ECE-R 100 (Europe) et autres normes nationales équivalentes (par exemple, FMVSS 305 (Etats-Unis), CMVSS 305 (Canada), Annexes 101, 110, 111 (Japon));
- Connaissance spécialisée des batteries, des systèmes HT et des défaillances possibles;
- Connaissance des mesures de sécurité et des équipements de protection individuelle requis pour le travail sous tension;
- Formation aux premiers secours valide (de moins de deux ans);
- Ne pas être daltonien

### **3.7 – Contact e-sécurité TIV (spécifique aux compétitions rallyes)**

Un membre de chaque TIV sera désigné comme "contact e-sécurité". Il s'agira de personnel local amené soit par l'organisateur du rallye, soit par l'ASN locale. Il est recommandé d'avoir une formation de certification haute tension de type DGUV I 209-093 niveau 1 au minimum ou tout autre équivalent (à proposer et valider par la FIA pour les championnats FIA). Ces personnes devront assister au briefing e-sécurité obligatoire (dispensé sur place par le Délégué e-sécurité).

#### **Tâches principales à accomplir sur les lieux:**

- Sécuriser le lieu de travail en cas de danger électrique;
- Evaluer l'état de la voiture (voyants de sécurité et buzzer);



- Comunicar a situação por rádio ao Responsável da Especial/à Direção do Rali;
- Garantir que todos os EPI adequados estão disponíveis e em boas condições;
- Durante a intervenção, assegurar que todo o pessoal médico e de emergência aplica as regras e procedimentos em matéria de segurança eletrónica;
- Utilizar os EPI e o equipamento de segurança elétrica (tapetes isolantes, etc.) para uma intervenção de emergência;
- Informar o Delegado de Segurança assim que chegar ao local.

#### **4 – BRIEFING DE E-SEGURANÇA**

As instruções de segurança eletrónica são obrigatórias e serão entregues no local pelo Delegado de Segurança no início de cada prova. Cada participante deve assistir a esta sessão pelo menos uma vez por ano na primeira prova da época ou na prova em que participa (por exemplo, pilotos, comissários).

Diferentes módulos de briefing da-segurança eletrónica, podem ser fornecidos para cada função. O conteúdo de cada módulo deve ser coberto conforme especificado nesta secção. Todas as sessões de briefing devem ser realizadas antes da primeira atividade na pista/prova especial. Qualquer pessoa que desempenhe uma das funções abaixo mencionadas terá de acompanhar as sessões de briefing pelo menos uma vez por ano. Se um novo membro da equipe ingressar no campeonato durante a temporada, ele deverá seguir o briefing dedicado antes de participar do evento.

As sessões de briefing destinam-se apenas a informar e fornecer informações relevantes sobre operações e procedimentos de AT. Não substituem qualquer qualificação oficial de alta tensão (por exemplo, DGUV I 209-093).

O módulo geral aborda os principais aspetos de segurança e fornece detalhes sobre o sistema AT. Além disso, módulos específicos são criados para cobrir cada função e os procedimentos e responsabilidades associados a ela.

- Rapporter la situation par radio au Responsable de Spéciale/à la Direction du Rallye;
- S’assurer que tous les EPI adéquats sont disponibles et en bon état;
- Pendant l’intervention, s’assurer que tout le personnel médical et de secours applique les règles et procédures en matière d’e-sécurité;
- Utiliser les EPI et l’équipement de sécurité électrique (tapis isolants, etc.) pour une intervention de secours;
- Signaler la situation au Délégué e-sécurité dès son arrivée sur le site.

#### **4 – BRIEFING E-SECURITE**

Les briefings e-sécurité sont obligatoires et seront dispensés sur place par le Délégué e-sécurité au début de chaque épreuve. Chaque participant doit assister à cette séance au moins une fois par an lors de la première épreuve de la saison ou lors de l’épreuve à laquelle il participe (par exemple, pilotes, commissaires).

Différents modules de briefings sur l’e-sécurité peuvent être dispensés en fonction de chaque rôle. Le contenu de chaque module doit être couvert comme précisé dans cette section. Toutes les séances de briefing devront être effectuées avant la première activité sur la piste/spéciale de l’épreuve. Toute personne assurant une fonction mentionnée ci-dessous devra suivre les séances de briefing au moins une fois par an. Si un nouveau membre du personnel rejoint le championnat au cours de la saison, il devra suivre le briefing dédié avant de participer à l’épreuve.

Les séances de briefing sont uniquement destinées à informer et à fournir des informations pertinentes relatives aux opérations et aux procédures HT. Elles ne se substituent à aucune qualification officielle en matière de haute tension (par exemple : DGUV I 209-093).

Le module général aborde les principaux aspects en matière de sécurité et apporte des précisions sur le système HT. En complément, des modules spécifiques sont créés pour couvrir chaque rôle et les procédures et responsabilités qui lui sont associées.

As sessões devem ter lugar numa sala de reuniões com um máximo de 50 participantes por sessão. Para os campeonatos da FIA, o briefing será dado em inglês, mas poderá ser assegurada uma interpretação na língua local. A lista de participantes será verificada no início da sessão e qualquer participante ausente será relatado.

#### **4.1 – Ficha recapitulativa segurança eletrónica**

Conforme estabelecido no Artigo 2.6, o documento deve ser distribuído a todos os participantes do briefing de segurança eletrónica, de preferência em formato impresso ou pelo menos em formato eletrónico. É altamente recomendável que seja exibido em cada espaço de trabalho durante a prova, num local aprovado pelo Delegado de Segurança elétrica, ou pelo menos que seja facilmente acessível (versão eletrónica).

### **5 – INDICADORES DO ESTATUTO DE SEGURANÇA AT**

Nos veículos de AT em conformidade com o artigo 253.18, as luzes de segurança permanecerão ativas durante 15 minutos após o sistema de alimentação auxiliar (p. ex., circuito de 12 V) ter sido desligado. A partir desse momento, a viatura deve sempre ter pelo menos um indicador de status de segurança AT para confirmar seu último status de segurança conhecido.

Foram definidos dois tipos de sinais, que devem ser utilizados de acordo com as especificidades do campeonato:

**a)** Sinal de estado de segurança - para estradas fechadas:

Trata-se de um painel de formato A5 ou A4 de dupla face.

De um lado figura o símbolo redondo "veículo em verde" e do outro o símbolo triangular "veículo no vermelho".

No caso de uma competição em estrada fechada, deve estar sempre no veículo e ser usado pela tripulação ou pela equipe (por exemplo, durante um agrupamento, na fila antes de uma especial, no parque fechado, etc.).

O indicador consiste em dois elementos físicos (triangular, cônico) para serem visíveis em 360 graus. A sua altura deve ser de cerca de 15 cm. O seu desenho final deve ser validado pelo Delegado de segurança eletrónica.

Les séances doivent se dérouler dans une salle de briefing avec un maximum de 50 participants par séance. Pour les championnats FIA, le briefing sera donné en anglais mais une interprétation dans la langue locale pourra être assurée. La liste des participants sera contrôlée au début de la séance et tout participant manquant sera signalé.

#### **4.1 – Fiche récapitulative e-sécurité**

Comme indiqué à l'Article 2.6, le document doit être distribué à tous les participants au briefing e-sécurité, de préférence au format imprimé ou au moins en version électronique. Il est fortement recommandé de l'afficher dans chaque espace de travail durant l'épreuve, à un endroit approuvé par le Délégué à la sécurité électrique, ou au moins de le rendre facilement accessible (version électronique).

### **5 – INDICATEURS DU STATUT DE SECURITE HT**

Sur les véhicules HT conformes à l'Article 253.18, les voyants de sécurité resteront actifs pendant 15 minutes après que le système d'alimentation auxiliaire (ex. : circuit 12 V) a été éteint. A partir de ce moment, la voiture doit toujours avoir au moins un indicateur du statut de sécurité HT pour confirmer son dernier statut de sécurité connu.

Deux types d'indicateurs ont été définis et seront utilisés en fonction des spécificités du championnat:

**a)** Panneau de statut de sécurité - pour routes fermées:

Il s'agit d'un panneau au format A5 ou A4 à double face.

Sur un côté figure le symbole rond "voiture verte" et sur l'autre le symbole triangulaire "voiture rouge".

Dans le cas d'une compétition sur route fermée, il doit toujours se trouver dans le véhicule et être utilisé par l'équipage ou par l'équipe (par exemple lors d'un regroupement, dans la file d'attente avant une spéciale, dans le parc fermé, etc.).

L'indicateur se compose de deux éléments physiques (triangulaire, conique) destinés à être visibles à 360 degrés. Sa hauteur doit être d'environ 15 cm. Sa conception finale doit être validée par le Délégué e-sécurité.

Estes indicadores devem ser colocados no tejadilho do veículo quando este estiver sob o controlo da equipa (parque fechado, paddock, parque de assistência, etc.). Não é necessário transportá-los a bordo do veículo, mas eles devem estar presentes na box da equipa e estarem facilmente acessíveis.

## **6 – PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA HT (PARA A EQUIPA DE P1 WRC)**

O veículo de Rally1 foi projetado para detetar duas grandes falhas relacionadas à unidade híbrida.

- 1** – Luz vermelha - sinaliza um problema de segurança elétrica de alta tensão na unidade híbrida.
- 2** – Alerta térmico da bateria - relata um aumento da temperatura da bateria para um nível crítico.

Em ambos os casos, a situação é crítica e é necessária uma ação imediata para garantir a segurança da equipa, espetadores, voluntários e oficiais.

Ambos os alertas vêm da unidade híbrida e a equipa deve poder vê-los no seu painel de instrumentos.

A FIA também receberá alertas automaticamente através do sistema de rastreamento.

Quatro cenários a considerar pela equipa, pelas equipas e pelos comissários de estrada:

- Luz vermelha - veículo a rolar a especial
- Alerta de bateria - veículo a percorrer a especial
- Luz vermelha - veículo a rolar no setor de ligação
- Alerta de bateria - veículo a rolar no setor de ligação

Se o veículo estiver numa especial, o piloto deve reduzir sua velocidade e parar no próximo ponto onde se encontra o veículo médico indicado no Road Book, ou no final da especial se já tiver passado o último ponto MIV/TIV.

Uma vez no local, a equipa deve:

- Estacionar o veículo em segurança;
- Repor a unidade híbrida para confirmar o seu estado;

Ces indicateurs doivent être placés sur le toit du véhicule lorsque celui-ci est sous le contrôle de l'équipe (parc fermé, paddock, parc d'assistance, etc.). Il n'est pas nécessaire de les transporter à bord du véhicule mais ils doivent être présents dans le garage de l'équipe et être facilement accessibles.

## **6 – PROCEDURE DE SECURITE HT (POUR L'EQUIPAGE P1 WRC)**

La voiture Rally1 a été conçue pour détecter deux défaillances majeures liées à l'unité hybride.

- 1** – Voyant rouge - signale un problème de sécurité électrique à haute tension dans l'unité hybride.
- 2** – Alerte thermique de la batterie - signale une augmentation de la température de la batterie à un niveau critique.

Dans les deux cas, la situation est critique et une action immédiate est nécessaire pour assurer la sécurité de l'équipage, des spectateurs, des volontaires et officiels.

Ces deux alertes proviennent de l'unité hybride et l'équipage devra pouvoir les voir sur son tableau de bord.

La FIA recevra également automatiquement les alertes via le système de traçage.

Ci-après quatre scénarios à considérer par l'équipage, les équipes et les commissaires de route:

- Voyant rouge - voiture roulant sur la spéciale
- Alerte batterie - voiture roulant sur la spéciale
- Voyant rouge - voiture roulant sur le secteur de liaison
- Alerte batterie - voiture roulant sur le secteur de liaison

Si la voiture se trouve sur une spéciale, le pilote doit réduire sa vitesse et s'arrêter au prochain point de véhicule médicalisé indiqué dans le Road Book, ou à la fin de la spéciale s'il a dépassé le dernier point MIV/TIV.

Une fois sur place, l'équipage doit:

- Garer la voiture en toute sécurité;
- Réinitialiser l'unité hybride pour confirmer son statut;

- Se o estado da unidade híbrida for confirmado, desligar o motor e desligar os sistemas elétricos do veículo;
- Comunicar a situação por rádio ao COR do Rali;
- Colocar o indicador “veículo no vermelho” no painel de instrumentos;
- Calçar as luvas de classe 0, pegar no telemóvel portátil ou no rádio portátil e sair do veículo;
- Informar os voluntários e/ou os oficiais e ajudar a proteger a área em redor do veículo para impedir a entrada dos espectadores;
- Manter-se ao lado do veículo até que este seja entregue ao Delegado de Segurança da FIA ou a um membro da equipa do concorrente responsável pela segurança AT.

Se o veículo estiver na via pública, a equipa deve desacelerar e encontrar o local mais próximo e seguro para parar o veículo.

A equipa deve:

- Repor a unidade híbrida para confirmar o seu estado;
- Se o estado da unidade híbrida for confirmado, desligar o motor e desligar os sistemas elétricos do veículo;
- Comunicar a situação ao COR do Rali;
- Colocar o indicador “veículo no vermelho” no painel de instrumentos;
- Calçar as luvas de classe 0, pegar no seu telemóvel ou no seu rádio portátil e sair da viatura;
- Proteger a área em redor do veículo para impedir a entrada de espectadores;
- Aguardar a chegada do delegado de segurança ou do membro da equipa do concorrente responsável pela segurança AT.

Em qualquer caso, um veículo com uma luz vermelha ou um veículo com um alerta de bateria nunca deve ser deixado sem supervisão pela equipa. A equipa deve colocar o indicador “veículo no vermelho” no painel de instrumentos, proteger a área e aguardar a chegada da assistência.

- Si le statut de l'unité hybride est confirmé, arrêter le moteur et éteindre les systèmes électriques de la voiture;
- Signaler la situation par radio au PC du Rallye;
- Placer l'indicateur “voiture rouge” sur le tableau de bord;
- Enfiler ses gants de classe 0, prendre son téléphone portable ou sa radio portative et sortir de la voiture;
- Informer les volontaires et/ou officiels et aider à sécuriser la zone autour de la voiture pour empêcher les spectateurs d'y pénétrer;
- Rester à côté de la voiture jusqu'à ce qu'elle soit remise au Délégué e-sécurité de la FIA ou à un membre de l'équipe du concurrent responsable de la sécurité HT.

Si la voiture se trouve sur la voie publique, l'équipage doit ralentir et trouver l'endroit le plus proche et le plus sûr pour arrêter la voiture.

L'équipage doit:

- Réinitialiser l'unité hybride pour confirmer son statut;
- Si le statut de l'unité hybride est confirmé, arrêter le moteur et éteindre les systèmes électriques de la voiture;
- Signaler la situation au PC du Rallye;
- Placer l'indicateur “voiture rouge” sur le tableau de bord;
- Enfiler ses gants de classe 0, prendre son téléphone portable ou sa radio portative et sortir de la voiture;
- Sécuriser la zone autour de la voiture pour empêcher les spectateurs d'y pénétrer;
- Attendre l'arrivée du Délégué e-sécurité ou du membre de l'équipe du concurrent responsable de la sécurité HT.

Dans tous les cas, une voiture avec un voyant rouge ou une voiture avec une alerte batterie ne doit jamais être laissée sans surveillance par l'équipage. L'équipage doit placer l'indicateur “voiture rouge” sur le tableau de bord, sécuriser la zone et attendre l'arrivée de l'assistance.

## 7 – CONTROLO DA SEGURANÇA AT

Todos os equipamentos de segurança definidos no briefing de segurança eletrónica são obrigatórios e devem ser disponibilizados pela equipe e pelo organizador (circuito, organizador do rali) antes do evento. O seu estado (desgaste, limpeza, etc.) é determinante para a sua eficácia e devem ser mantidos em perfeitas condições.

Durante os dias de preparação da prova (antes dos treinos livres ou do shakedown), o Delegado de segurança eletrónica efetuará uma inspeção técnica das equipas, das instalações locais e de quaisquer funções fundamentais (cf. Artigo 2.4) para verificar a sua conformidade com os requisitos do briefing de segurança eletrónica.

Para o efeito, o delegado responsável pela segurança eletrónica criará e seguirá uma lista de controlo que incluirá, pelo menos, o seguinte:

- Organização/programa da prova (inspeção da pista, exercício do “veículo no vermelho”, briefing, etc.);
- Infraestrutura e equipamento do circuito/rali (quarentena, equipamento de rádio, telemetria, etc.);
- presença/disponibilidade do perito em sistemas AT (artigo 3.6);
- Verificação dos equipamentos de proteção individual: vestuário/fatos de proteção, luvas de proteção AT de classe 0, luvas de couro, máscaras, tapete isolante da classe 0;
- Verificação do extintor: distinção específica entre o extintor ABC e o extintor de CO2.

Além disso, o delegado de segurança eletrónica poderá inspecionar a boxe e pode exigir que a equipe forneça qualquer prova de conformidade.

## 8 – RECUPERAÇÃO E QUARENTENA

### 8.1 – Recuperação

As operações de recuperação na zona de quarentena de um veículo perigoso ou de um veículo que tenha sofrido um choque violento serão sempre realizadas sob a supervisão do Delegado de segurança eletrónica da FIA.

A recuperação será efetuada como no exercício do “veículo no vermelho” (cf. Artigo 9) e sempre sob a supervisão do Delegado de segurança eletrónica

## 7 – CONTROLE DE SECURITE HT

Tous les équipements de sécurité définis dans le briefing e-sécurité sont obligatoires et doivent être mis à disposition par l'équipe et l'organisateur (circuit, organisateur du rallye) avant l'épreuve. Leur état (usure, propreté, etc.) est déterminant pour leur efficacité et ils doivent être maintenus en parfait état.

Pendant les jours de préparation de l'épreuve (avant les essais libres ou l'épreuve de mise au point), le Délégué e-sécurité effectuera une inspection technique des équipes, des installations locales et de tout rôle clé (cf. Article 2.4) pour vérifier leur conformité aux exigences du briefing e-sécurité.

Pour ce faire, le Délégué e-sécurité doit établir et suivre une liste de vérification qui contiendra au moins les éléments ci-dessous:

- Organisation/programme de l'épreuve (inspection de la piste, exercice de la “voiture rouge”, briefing, etc.);
- Infrastructure et équipement du circuit/du rallye (quarantaine, équipement radio, télémétrie, etc.);
- Présence/disponibilité de l'expert en systèmes HT (Article 3.6);
- Vérification des équipements de protection individuelle: vêtements/combinaisons de protection, gants de protection HT de classe 0, gants en cuir, masques, tapis isolant de classe 0;
- Vérification de l'extincteur: distinction spécifique entre l'extincteur ABC et l'extincteur au CO2.

En outre, le délégué e-sécurité pourra inspecter le garage et peut exiger de l'équipe qu'elle fournisse toute preuve de conformité.

## 8 – DEPANNAGE ET QUARANTAINE

### 8.1 – Dépannage

Les opérations de récupération dans la zone de quarantaine d'un véhicule dangereux ou d'un véhicule ayant subi un choc violent seront toujours réalisées sous la supervision du Délégué e-sécurité de la FIA.

La récupération sera effectuée comme dans l'exercice de la “voiture rouge” (cf. Article 9) et toujours sous la supervision du Délégué e-sécurité.

## 8.2 – Processo de recuperação específico para competições de rali

Para competições de Rali, e como exceção ao acima exposto, o Delegado de segurança eletrônica, com o apoio e acordo do Diretor de Prova, pode colocar um veículo em quarentena temporária no local onde o veículo parou. O veículo será protegido por recursos locais (marechais, TIV, etc.) e o Delegado de segurança eletrônica poderá passar para a próxima etapa. Uma vez que a pessoa indicada, especializada para a segurança AT (conf. Artigo 3.3) esteja no local, ele assinará o "han dover forma" e assumirá a responsabilidade pelo veículo. A equipa terá, portanto, a responsabilidade de supervisionar toda a operação de recuperação do veículo que está sendo carregado no caminhão e seguirá o caminhão na estrada até o processo de descarga do veículo. Nesse caso, a equipe pode decidir colocar o veículo em quarentena ou na sua área de assistência.

## 8.3 – Quarentena

Se um veículo AT se encontra numa situação perigosa (luz vermelha, incêndio ou acidente grave) e o piloto é incapaz de entrar no teste, a equipa de recuperação deve intervir para transportar o veículo para um local isolado e seguro, a fim de permitir que as equipas técnicas e os bombeiros efetuem o seu trabalho.

Uma vez em quarentena, nenhum veículo de AT deve ser deixado sem vigilância. Se o veículo estiver a arder (ou em risco de se incendiar), devem existir meios adequados de combate a incêndios. Isso aplica - se mesmo quando um incêndio já foi extinto.

O acesso a qualquer veículo colocado na zona de quarentena é proibido aos concorrentes até que o Delegado de segurança eletrônica dê autorização.

Os requisitos relativos à zona de quarentena devem ser enumerados num documento específico da FIA. O objetivo é definir a organização, o estabelecimento e o equipamento da zona de quarentena para a especial e está disponível, mediante pedido, junto do FIA.

## 8.2 – Processus de récupération spécifique aux rallyes

Pour les épreuves de rallyes, à titre d'exception à ce qui précède, le Délégué e-sécurité pourra, avec le soutien et l'accord du Directeur de Course, placer un véhicule en quarantaine temporaire à l'endroit où il s'est arrêté. Le véhicule sera sécurisé par les ressources locales (commissaires de route, TIV, etc.) et le Délégué e-sécurité pourra passer à l'étape suivante. Une fois sur place, la personne désignée expert pour la sécurité HT (conf. Article 3.3) signera le "han dover forme" et prendra la responsabilité du véhicule. L'équipe aura donc pour mission de superviser toute l'opération de récupération depuis le chargement du véhicule sur le camion, en suivant le camion sur la route, jusqu'au processus de déchargement du véhicule. Dans ce cas, l'équipe pourra décider d'amener le véhicule dans la zone de quarantaine ou dans sa zone d'assistance

## 8.3 – Quarantaine

Si un véhicule HT se trouve dans une situation dangereuse (voyant rouge, incendie ou accident grave) et que le pilote est incapable de rejoindre l'épreuve, l'équipe de dépannage doit intervenir pour transporter le véhicule dans un endroit isolé et sûr afin de permettre aux équipes techniques et aux pompiers d'effectuer leur travail.

Une fois en quarantaine, aucun véhicule HT ne doit être laissé sans surveillance. Si le véhicule est en feu (ou risque de prendre feu), des moyens de lutte contre l'incendie adéquats doivent être disponibles. Cela s'applique même lorsqu'un incendie a déjà été éteint.

L'accès à tout véhicule placé dans la zone de quarantaine est interdit aux concurrents jusqu'à ce que le Délégué e-sécurité en donne l'autorisation.

Les exigences relatives à la zone de quarantaine sont répertoriées dans un document dédié de la FIA. Celui-ci vise à définir l'organisation, la mise en place et l'équipement de la zone de quarantaine pour la spéciale et est disponible sur demande auprès de la FIA.

Uma vez em estado de quarentena, o veículo será entregue à equipa sob a supervisão do Delegado de segurança eletrónica. O estado de segurança do veículo será avaliado pelo Delegado de segurança eletrónica e pela pessoa indicada pela equipa. Ambos assinarão o formulário de entrega para libertar oficialmente o veículo (formulário disponível mediante solicitação do Delegado de segurança eletrónica).

A seleção da área e a implementação da quarentena serão realizadas sob a supervisão do Delegado de segurança eletrónica

#### **8.4 – Utilização da quarentena pelas equipas/concorrentes**

A área de quarentena também deve ser acessível às equipas em caso de emergência durante uma intervenção no veículo (falha térmica da bateria, etc.). Em alguns casos, pode ser perigoso manter o veículo de corrida no paddock e, portanto, é recomendável levá-lo para a área de quarentena.

Se tal situação ocorrer, a equipa deve obter autorização prévia da organização (responsável local pela segurança e delegados) antes de mover o veículo para a área de quarentena.

### **9 – EXERCÍCIO DO “VEÍCULO NO VERMELHO”**

O exercício do “veículo no vermelho” é uma simulação de um incidente crítico de alta tensão que ocorre em condições reais na pista ou numa especial do rally. O objetivo é avaliar a gestão de uma situação crítica por toda a organização, incluindo operações de resgate, médicas, combate a incêndios e recuperação.

Este exercício é realizado durante cada prova, durante a fase de preparação e antes de qualquer atividade oficial de corrida. É supervisionado pelo Delegado de segurança eletrónica e pelo Delegado Médico (ou pelo CMO se o Delegado Médico não for nomeado). Em alguns casos, o exercício do “veículo no vermelho” pode ser realizado durante um treino livre ou uma extorsão, mas é altamente recomendável fornecer um horário dedicado a essa simulação de pelo menos 30 minutos (recomenda-se 1 hora) e colocá-lo no programa oficial.

Une fois en quarantaine, la voiture sera confiée à l'équipe sous la supervision du Délégué e-sécurité. Le niveau de sécurité de la voiture sera évalué par le Délégué e-sécurité et la personne désignée par l'équipe. Tous deux signeront le “handover form” afin de libérer officiellement la voiture (formulaire disponible sur demande auprès du Délégué e-sécurité).

La sélection de la zone et la mise en oeuvre de la quarantaine se feront sous la supervision du Délégué e-sécurité.

#### **8.4 – Utilisation de la quarantaine par les équipes/concurrents**

La zone de quarantaine doit également être accessible aux équipes en cas d'urgence lors d'une intervention sur le véhicule (défaillance thermique de la batterie, etc.). Dans certains cas, il peut être dangereux de garder le véhicule de course dans le paddock et il est donc recommandé de l'amener dans la zone de quarantaine.

Si une telle situation se produit, l'équipe doit obtenir l'autorisation préalable de l'organisation (responsable local de la sécurité et délégués) avant de déplacer le véhicule dans la zone de quarantaine.

### **9 – EXERCICE DE LA “VOITURE ROUGE”**

L'exercice de la “voiture rouge” est une simulation d'un incident critique à haute tension se produisant dans des conditions réelles sur piste ou sur une spéciale de rallye. L'objectif est d'évaluer la prise en charge d'une situation critique par l'ensemble de l'organisation, y compris les opérations de secours, médicales, de lutte contre l'incendie et de récupération.

Cet exercice est réalisé lors de chaque épreuve, pendant la phase de préparation et avant toute activité officielle de course. Il est supervisé par le Délégué e-sécurité et le Délégué Médical (ou le CMO si le Délégué Médical n'est pas nommé). Dans certains cas, l'exercice de la “voiture rouge” peut être réalisé lors d'un essai libre ou d'une épreuve de mise au point, mais il est fortement recommandé de prévoir un créneau horaire dédié à cette simulation d'au moins 30 minutes (1 h est recommandée) et de l'inscrire dans le programme officiel.



**Objetivos/sequência de ações:**

- Um veículo representativo deve parar num local pré-definido;
- A Direção da Corrida/Rali inicia o exercício enviando o alerta “veículo no vermelho”;
- A intervenção na pista é mobilizada (Delegado de segurança eletrónica, socorro, médico, bombeiro, etc.);
- Salvamento do piloto, incluindo intervenção de segurança eletrónica;
- Recuperação do veículo até à quarentena;
- Quarentena e processo de transferência para a equipa;
- Fim do exercício do “veículo no vermelho”.

O Delegado de Segurança deve organizar uma reunião de briefing e de debriefing com as principais partes interessadas.

Qualquer adaptação específica do desenrolar do exercício deve ser aprovada pelo Delegado de segurança eletrónica

### **9.1 – Exercício do “veículo no vermelho” específico do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA**

O exercício do “veículo no vermelho ” visa simular um “veículo no vermelho ” em condições reais, avaliando o estado de funcionamento do sistema de comunicação de alarme para todos os membros-chave, incluindo a Direção do Rali.

O exercício do “ veículo no vermelho ” deve ser realizado durante cada prova, durante a fase de preparação e antes de qualquer atividade oficial numa especial. Este exercício deve ser organizado no parque de assistência com um veículo Rally1 antes do início do shakedown.

O exercício será organizado e realizado sob a direção do Coordenador de segurança eletrónica da FIA, com o apoio do Delegado Técnico, e sob a coordenação do Diretor de Prova.

A equipa será informada com antecedência do veículo selecionado. O Delegado Técnico da FIA ou um de seus adjuntos entrará em contato com a equipa para ativar o alarme “luz vermelha” na hora acordada com o Coordenador de segurança eletrónica da FIA.

**Objectifs/séquence d’actions:**

- Un véhicule représentatif doit s’arrêter à un endroit prédéfini;
- La Direction de la Course/du Rallye lance l’exercice en envoyant l’alerte “voiture rouge”;
- L’intervention sur la piste est déployée (Délégué e-sécurité, secours, médical, pompier, etc.);
- Sauvetage du pilote, y compris intervention e-sécurité;
- Récupération du véhicule jusqu’à la quarantaine;
- Quarantaine et processus de transfert à l’équipe;
- Fin de l’exercice de la “voiture rouge”.

Une réunion de briefing et de débriefing doit être organisée par le Délégué e-sécurité avec les principales parties prenantes.

Toute adaptation spécifique du déroulement de l’exercice doit être approuvée par le Délégué e-sécurité.

### **9.1 – Exercice de la “voiture rouge” spécifique au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA**

L’exercice de la “voiture rouge” a pour objectif de simuler une “voiture rouge” dans des conditions réelles, en évaluant l’état de fonctionnement du système de communication d’alarme pour tous les membres clés, y compris la Direction du Rallye.

L’exercice de la “voiture rouge” doit être effectué lors de chaque épreuve, pendant la phase de préparation et avant toute activité officielle sur une spéciale. Cet exercice devrait être organisé dans le parc d’assistance avec une voiture Rally1 avant le début de l’épreuve de mise au point.

L’organisation et le déroulement de l’exercice se feront sous la direction du Coordinateur e-sécurité de la FIA, avec le soutien du Délégué Technique, et sous la coordination du Directeur de Course.

L’équipe sera informée à l’avance de la voiture qui aura été sélectionnée. Le Délégué Technique de la FIA ou l’un de ses adjoints prendra contact avec l’équipe pour activer l’alarme “voyant rouge” à l’heure convenue avec le Coordinateur e-sécurité de la FIA.

## 10 – EXERCÍCIO DE EXTRAÇÃO

Deve ser realizado um exercício de extração do piloto em cada prova, envolvendo o piloto/a tripulação no seu próprio veículo. Deve ser realizado na garagem/área da equipa sob a supervisão do CMO e do Delegado Médico. O Delegado de segurança eletrónica deve assistir e participar nas operações.

O exercício será realizado considerando que o veículo esta com a luz no “vermelho”. Todo o procedimento relacionado com a segurança elétrica deve ser seguido, o que implica a adoção de todas as medidas de segurança, bem como o uso de equipamentos de proteção para segurança de alta tensão.

Objetivos:

- As equipas médicas e de socorro deverão demonstrar o seu conhecimento dos procedimentos ligados à segurança elétrica e à utilização dos equipamentos;
- A tripulação vai ter de experimentar uma extração.

Qualquer modificação específica do desenrolar do exercício deverá ser aprovada pelo Delegado de segurança eletrónica.

## 10 – EXERCICE DE DESINCARCERATION

Un exercice de désincarcération du pilote doit être effectué lors de chaque épreuve, impliquant le pilote/l'équipage dans son propre véhicule. Il doit être effectué dans le garage/la zone de l'équipe sous la supervision du CMO et du Délégué Médical. Le Délégué e-sécurité doit assister et participer aux opérations.

L'exercice sera effectué en considérant que le véhicule est "rouge". L'ensemble de la procédure liée à la sécurité électrique devra être suivie, ce qui implique l'adoption de toutes les mesures de sécurité ainsi que le port de l'équipement de protection pour la sécurité haute tension.

Objectifs:

- Les équipes médicales et de secours devront démontrer leur connaissance des procédures liées à la sécurité électrique et de l'utilisation des équipements;
- L'équipage devra faire l'expérience d'une désincarcération.

Toute modification spécifique du déroulement de l'exercice devra être approuvée par le Délégué e-sécurité.

**MODIFICAÇÕES PARA 2026****MODIFICATIONS POUR 2026****2.8.2 – Organização e administração****2.8.2.1 – Médico Chefe e Médico-Chefe adjunto**

A direção da organização e administração dos serviços médicos e de emergência do circuito está sob a responsabilidade inteira e exclusiva de um Médico-Chefe, com o acordo do Comitê Organizador. As funções do Médico Chefe são especificadas no Artigo 2.8.2.2.

Para os circuitos, a ADN deve designar um Chefe de Socorro cujas funções são definidas no Artigo 2.8.2.5 deste Anexo. A ADN pode ainda nomear líderes de equipes de socorro individuais para desempenhar o papel de Chefe de Socorro em caso de incidente e, neste caso, o processo de nomeação dos líderes das equipes de socorro deve estar em conformidade com o Suplemento 2 (artigo 6.2) deste Anexo.

Para garantir a segurança geral de todos os socorristas e facilitar o acesso seguro do pessoal médico e de socorro, a supervisão operacional de qualquer intervenção é da responsabilidade do Chefe dos socorristas. É responsável pela segurança do local, dirigindo todas as atividades de combate a incêndios e de socorro técnico, bem como pela gestão de pessoal, recursos e equipamentos relacionados com essas atividades.

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. 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 e de emergência do circuito, incluindo o recrutamento e treino das equipes de extração, treino regular e distribuição dos meios, assim como sobre todas as operações de resgate incluindo as evacuações. Em consequência, todo o pessoal médico e paramédico, incluindo aqueles,

**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 et de secours du circuit est placée sous la responsabilité entière et exclusive d'un Médecin-Chef, avec l'accord du Comité d'Organisation. Les fonctions du Médecin-Chef sont détaillées à l'Article 2.8.2.2.

Pour les circuits, l'ASN doit désigner un Chef des secours dont les fonctions sont définies à l'Article 2.8.2.5 de la présente Annexe. L'ASN peut également désigner des responsables des différentes équipes de secours pour remplir le rôle de Chef des secours en cas d'incident et, dans ce cas, le processus de désignation des responsables des équipes de secours doit être conforme au Supplément 2 (Article 6.2) de la présente Annexe. Afin d'assurer la sécurité générale de tous les intervenants et de faciliter l'accès en toute sécurité du personnel médical et de secours, la supervision opérationnelle de toute intervention incombe au Chef des secours. Il est responsable de la sécurité des lieux, de la direction de toutes les activités de lutte contre l'incendie et de secours technique, ainsi que de la gestion du personnel, des ressources et de l'équipement dans le cadre de ces activités.

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. 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 et de secours 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 quand ils

que sejam direta ou indiretamente recrutados pela ADN, estão sob alçada das suas decisões. Os organizadores devem-lhe fornecer 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:**

*O Médico-Chefe e o Médico Chefe adjunto devem dominar o inglês e ter pelo menos no nível B2 (utilizador independente) ~~ter um conhecimento correto da língua inglesa falada.~~ O Médico-Chefe e o Médico Chefe adjunto cuja nomeação é obrigatória devem estar:*

- Para a F1 e WEC: credenciados pela FIA. O procedimento da credenciação está descrito no Suplemento 2
- Para a 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.

**2.8.3.2 – 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:

- de um médico competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes,
- de um condutor experimentado;
- um Chefe de Intervenção (altamente recomendado)
- eventualmente de um Médico assistente (desejável);

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:**

*Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint, doivent maîtriser l'anglais et être au moins au niveau B2 (utilisateur indépendant) ~~avoir une connaissance correcte de la langue anglaise parlée.~~ Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint, dont la désignation est obligatoire doivent être:*

- Pour F1 et WEC: accrédités par la FIA. La procédure d'accréditation est décrite au Supplément 2
- Pour 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.

**2.8.3.2 – 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<sup>er</sup> tour de chaque course.

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

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

O piloto 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.

O Chefe de intervenção deve ocupar um lugar na viatura médica ou em qualquer outro veículo apropriado. Seja como for, deve ser o primeiro a chegar.

**Disposições particulares para os campeonatos do mundo de F1, WEC 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 titular de uma qualificação reconhecida em traumatologia pré-hospitalar, autorizado a exercer no país organizador, competente em reanimação e com experiência no tratamento pré-hospitalar das vítimas de acidentes. É melhor que ele já esteja trabalhando em funções pré-hospitalares (por exemplo, médico de um serviço médico de emergência por helicóptero). Esse médico deve ser nomeado pela ADN e aprovado pela FIA, conforme indicado no Suplemento 2, parte 7 deste código.*

*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.*

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.

Le Chef des secours doit occuper un siège dans la voiture médicale ou dans tout autre véhicule approprié. Dans tous les cas, il doit être le premier sur les lieux.

**Dispositions particulières pour les championnats du monde F1, WEC 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 titulaire d'une qualification reconnue en traumatologie préhospitalière, 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 est préférable qu'il exerce déjà des fonctions préhospitalières (par exemple, médecin d'un service médical d'urgence par hélicoptère). Ce médecin doit être nommé par l'ASN et approuvé par la FIA comme indiqué dans le Supplément 2, partie 7 de ce code.*

*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.*

**SUPLEMENTO 2****SUPPLÉMENT 2****7 – PROCEDIMENTO DE ACREDITAÇÃO DO MÉDICO DA VIATURA MÉDICA F1/FE**

Qualquer proposta de novo médico para a viatura médica deve ser enviada pela ADN em questão ao Departamento de Segurança da FIA no seguinte endereço: [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com) pelo menos seis meses antes da competição em questão

Cada candidatura deve ser acompanhada de:

- Um curriculum vitae profissional
- Um curriculum vitae «no desporto automóvel» detalhando as funções e responsabilidades anteriores no desporto.

O candidato deve ser um médico com uma qualificação pré-hospitalar reconhecida a nível nacional, autorizado a exercer no país organizador da competição, competente em reanimação e experiente em cuidados pré-hospitalares de vítimas de acidentes. É melhor que o candidato já esteja em funções pré-hospitalares (por exemplo, médico de um serviço médico de emergência por helicóptero).

Uma vez que a candidatura seja aprovada pela FIA, e se a FIA o considerar necessário, o candidato receberá da secretaria médica e de socorro:

- Informações detalhadas sobre o material de formação disponível e/ou os testes para ajudar a preparar-se
- Os dados de contato:

a. do departamento médico da FIA

b. do Delegado Médico da FIA do Campeonato em causa, desde que seja designado:

**7.1 – Categorias de acreditação**

Para a posição de médico da viatura médica, há uma única categoria de credenciamento que permitirá que a pessoa seja oficial em todos os campeonatos de circuito.

**7 – PROCEDURE D'ACCREDITATION DU MEDECIN DE LA VOITURE MEDICALE F1/FE**

Toute proposition de nouveau médecin pour la voiture médicale doit être envoyée par l'ASN concernée au Département Sécurité de la FIA à l'adresse suivante : [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com) au moins six mois avant la compétition concernée.

Chaque candidature doit être accompagnée de :

- Un curriculum vitae professionnel,
- Un curriculum vitae « sport automobile », détaillant les fonctions et responsabilités antérieures dans le sport.

Le candidat devrait être un médecin titulaire d'une qualification en traumatologie préhospitalière reconnue au niveau national, autorisé à exercer dans le pays organisateur de la compétition, compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents. Il est préférable que le candidat exerce déjà des fonctions préhospitalières (par exemple, médecin d'un service médical d'urgence par hélicoptère).

Une fois sa candidature approuvée par la FIA, et si la FIA le juge nécessaire, le candidat recevra du secrétariat médical et des secours :

- Des informations détaillées sur le matériel de formation disponible et/ou les épreuves pour l'aider à se préparer.
- Les coordonnées:

a. du département médical de la FIA

b. du Délégué Médical de la FIA du Championnat concerné dès lors qu'il est désigné:

**7.1 – Catégories d'accréditation**

Pour le poste de médecin de la voiture médicale, il existe une seule catégorie d'accréditation qui permettra à la personne d'officier dans tous les championnats sur circuit.