

ANNEXE H AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL / APPENDIX H TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

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

Nouveau Text = *ainsi*
Texte Supprimé = ~~ainsi~~

SOMMAIRE

- ARTICLE 1 - OBJECTIFS
 - 1.1 Organisation générale
- ARTICLE 2 - COURSES SUR CIRCUIT
 - 2.1 Direction de Course
 - 2.2 Voie des stands
 - 2.3 Postes de commissaires
 - 2.4 Signalisation
 - 2.5 Intervention sur la piste
 - 2.6 Services de secours
 - 2.7 Services médicaux
 - 2.8 Autres services
 - 2.9 Procédures concernant la voiture de sécurité (sauf pour les Championnats FIA qui ont un règlement spécifique)
 - 2.10 Recommandations spécifiques pour les courses disputées de nuit
- ARTICLE 3 - AUTOCROSS ET RALLYCROSS
 - 3.1 Organisation générale
 - 3.2 Surveillance de la route
 - 3.3 Service médical
 - 3.4 Services de lutte contre les incendies et de secours
 - 3.5 Autres services
 - 3.6 Interventions en piste
- ARTICLE 4 - COURSES DE DRAGSTERS
 - 4.1 Organisation générale
 - 4.2 Surveillance de la piste
 - 4.3 Service médical
 - 4.4 Service de lutte contre les incendies et de secours
 - 4.5 Autres services
- ARTICLE 5 - RALLIES (1^{ERE} CATEGORIE)
 - 5.1 Généralités
 - 5.2 Plan de sécurité et procédures administratives
 - 5.3 Description des éléments du service médical et de secours
 - 5.4 Sécurité du public
 - 5.5 Sécurité des équipages concurrents
 - 5.6 Rapports sur accidents
- ARTICLE 6 - RALLIES TOUT-TERRAIN
 - 6.1 Généralités
 - 6.2 Plan de sécurité et procédures administratives
 - 6.3 Description des éléments du service médical et de secours
 - 6.4 Sécurité du public
 - 6.5 Sécurité des équipages concurrents
- ARTICLE 7 - COURSES DE COTE
 - 7.1 Organisation générale
 - 7.2 Surveillance de la route
 - 7.3 Service médical
 - 7.4 Services de lutte contre les incendies et de secours

TABEAU DE CONSULTATION RAPIDE des exigences dans chaque discipline

SUPPLEMENTS

1. Recommandations concernant les essais privés sur circuits automobiles
2. Qualifications du Médecin-Chef pour les Championnats FIA
3. Equipement d'intervention mobile
4. Equipement de l'unité de soins / réanimation
5. Equipement de l'hélicoptère
6. Centre médical permanent
7. Equipes d'extraction
8. Rôle du Délégué Médical de la FIA

Recommendations for the supervision of the road and emergency services

New Texte = *thus*
Text Deleted = ~~thus~~

CONTENTS

- ARTICLE 1 - OBJECT
 - 1.1 General organisation
- ARTICLE 2 - CIRCUIT RACING
 - 2.1 Race control
 - 2.2 Pit lane
 - 2.3 Marshal Posts
 - 2.4 Signalling
 - 2.5 Interventions on the track
 - 2.6 Rescue services
 - 2.7 Medical services
 - 2.8 Other services
 - 2.9 Safety car procedures (except for FIA Championships with specific regulations)
 - 2.10 Specific recommendations for races run at night
- ARTICLE 3 - AUTOCROSS AND RALLYCROSS
 - 3.1 General organisation
 - 3.2 Supervision of the road
 - 3.3 Medical service
 - 3.4 Fire-fighting and rescue services
 - 3.5 Other services
 - 3.6 Interventions on the track
- ARTICLE 4 - DRAG RACING
 - 4.1 General organisation
 - 4.2 Supervision of the track
 - 4.3 Medical service
 - 4.4 Fire-fighting and rescue services
 - 4.5 Other services
- ARTICLE 5 - RALLIES (1ST CATEGORY)
 - 5.1 General
 - 5.2 Safety plan and administrative procedures
 - 5.3 Descriptions of the elements of the medical and rescue service
 - 5.4 Safety of the public
 - 5.5 Safety of the competing crews
 - 5.6 Accident reporting
- ARTICLE 6 - CROSS-COUNTRY RALLIES
 - 6.1 General
 - 6.2 Safety plan and administrative procedures
 - 6.3 Description of the elements of the medical and rescue service
 - 6.4 Safety of the public
 - 6.5 Safety of the competing crews
- ARTICLE 7 - HILL-CLIMBS
 - 7.1 General organisation
 - 7.2 Supervision of the road
 - 7.3 Medical service
 - 7.4 Fire-fighting and rescue services

RAPID REFERENCE TABLE of requirements for each discipline

SUPPLEMENTS

1. Recommendations concerning private testing at motor racing circuits
2. Qualifications of the Chief Medical officer for the FIA Championships
3. Mobile intervention equipment
4. Equipment of the treatment / resuscitation unit
5. Equipment in the helicopter
6. Permanent medical Centre
7. Extrication teams
8. Role of the FIA Medical Delegate

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 épreuve 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'Epreuve d'un championnat ou d'une série officielle sur une épreuve, 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'Epreuve.

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

Le plan concerne l'établissement :

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

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

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

1.3 GÉNÉRALITÉS

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

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

ARTICLE 1 - OBJECT

1.1 DEFINITION

This Appendix defines the aims of the supervision of the road and the emergency services and suggests means for achieving these objectives, in the various disciplines of motor sport concerned by the International Sporting Code.

The supervision of the road is intended to maintain safe conditions for running an event, through observation, signalling and intervention. The emergency services seek to provide specialised support when necessary. These four aspects are examined in detail hereinafter.

The FIA points out that it is not within its responsibility to regulate private testing. However, it is suggested that any persons testing at competition speeds should:

- 1) ensure that they are not endangering others and
- 2) take basic precautions for their own safety, inspired by the standards arising from the present recommendations.

Recommended minimum safety measures are given in Supplement 1 of the present Appendix.

1.2 COMMAND

All these operations should at all times be under the ultimate control of the Clerk of the Course. Whenever a Race Director of a championship or series is officiating at an event, it will be understood that during the practices and races for that championship or series the Clerk of the Course and the safety operations are under the ultimate authority of the Race Director.

The Clerk of the Course should nominate an assistant who will be responsible for organising and administering the supervision of the road and the emergency services. This assistant should have the title of Chief Safety Officer and report directly to the Clerk of the Course; the Deputy Clerk of the Course may fulfil this role.

For each event there should be an overall safety plan which is based on these recommendations. This should be approved by the Clerk of the Course and used to regulate all operations described hereinafter. He or his deputy directs its implementation during the event.

This plan concerns the establishment of:

- observation posts;
- medical and fire-fighting services and relevant intervention vehicles;
- other interventions and relevant vehicles;
- public safety and security measures.

It should name the chief of each of these services, who will be directly responsible to the Clerk of the Course or his deputy, and describe the functioning of Race Control.

In addition, there should be a contingency plan in case of a major disaster beyond the normally foreseeable events.

1.3 GENERAL

Recommendations regarding the numbers of personnel required for observation of the road and interventions in case of accidents should be complied with throughout the event; if it is not possible to respect this on certain days (e.g. working days), the programme of the event should be rearranged to ensure adequate numbers for its safe running.

Safety workers (i.e. Marshals, Doctors, Paramedics, Fire-fighters, etc.) should be made easily identifiable according to their functions and the manner of visual identification specified in the operational manual for each event.

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 142 du Code.

2.1.2 Emplacement

La Direction de la Course devrait normalement se situer dans un bâtiment aussi proche que possible de la ligne de départ, 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.

La salle devrait dépasser l'alignement des stands, cela lui assurerait un maximum de visibilité sur la piste et sur la voie d'accès aux stands.

Ces conditions sont généralement réunies si l'on situe la salle du contrôle de la course à l'une des extrémités du bâtiment 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 surveillance, aux principaux postes de secours et au réseau général de service ;
- b) un téléphone et un fax reliés au réseau public ;
- c) un téléphone intérieur relié aux officiels qui se trouvent sur la piste ;
- d) un émetteur/récepteur de radio pour 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 épreuve devraient être centralisés dans cette pièce.

2.1.4 Mise en opération

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

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

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

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

- La voiture officielle effectuant la fermeture du circuit ne devrait jamais dépasser une autre voiture roulant sur la piste et prendre de l'avance sur elle, sauf sous l'autorité directe du Directeur de Course.
- Le responsable dans la voiture officielle devrait faire un rapport personnel au Directeur de Course concernant la fermeture de la piste.
- A la fin de l'épreuve 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 prendre le personnel et le matériel, et pour enlever les voitures en panne, etc.

ARTICLE 2 – CIRCUIT RACING

2.1 RACE CONTROL

2.1.1 Definition

Race control is the centre of race supervision and direction and should provide the Clerk of the Course and his assistants, as well as the Race Director if appropriate, with all the facilities necessary to perform these duties in suitable working conditions. It should be a room with suitable sound attenuation and accessible only to the nominated staff. The Clerk of the Course or his nominee should remain in race control for the duration of all on-track activities. The duties of the Clerk of the Course are specified in Article 142 of the Code.

2.1.2 Location

Race control should normally be located in a building as close to the start line as possible and no more than one floor above ground level and have an independent exit to the track or pit lane.

In order to have maximum visibility over the track and the pit lane, the room should project from the line of the pit buildings.

These conditions are generally met by locating the race control room at one end of the pit buildings.

2.1.3 Equipment

The race control post should be provided with:

- a) a telephone or electronic communications system connected with the marshal posts, main emergency posts and general service network;
- b) a telephone and fax connected with the public network;
- c) an intercom connected with officials at track level;
- d) a radio transceiver for communications with vehicles or posts so equipped;
- e) a microphone connected with the pits and paddock loudspeakers and with access to the general public address systems;
- f) TV monitors and a switching system, if the track is equipped with closed circuit TV;
- g) a large plan of the circuit showing the location of all safety services.

NB: All communications systems used in an event must be centralised in this room.

2.1.4 Operation

Before the start of any part of an event or if the circuit has been reopened, the Clerk of the Course or his nominee should undertake the closing of the road, ensuring:

- a) that the road is free from all obstacles;
- b) that all observers and marshals, emergency service personnel and equipment are duly positioned;
- c) that all ways onto and off the track are closed.

To this effect, a course car, displaying the red flag or red light(s), should perform a final reconnaissance lap.

The following precautions should be respected during the final reconnaissance lap:

- The course car closing the circuit should never overtake and leave behind any other vehicle running on the course, unless under the direct authority of the Clerk of the Course.
- The official in the course car should make a personal report to the Clerk of the Course regarding the closure of the track.
- Following the end of the event or if a suitable break is anticipated, the Clerk of the Course or his nominee may undertake the opening of the road by lapping the track in a course car displaying the green flag or green light(s), to indicate that service vehicles and marshals can enter the circuit to collect service personnel and equipment and remove broken-down cars, etc.

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

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

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

2.2 VOIE DES STANDS

2.2.1 Limitation de la vitesse

Dans toutes les épreuves 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.

2.2.2 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 épreuve, 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 ayant à y effectuer une tâche précise. La plate-forme de signalisation du mur des stands devrait être interdite à tous sauf aux officiels ou aux personnels des équipes de course indispensables 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.

En ce qui concerne les équipes, la règle de Formule Un devrait s'appliquer.

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

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

2.2.3 Précautions en cas de course comprenant un ravitaillement en carburant

Tous les personnels des équipes travaillant sur une voiture pendant une épreuve 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 POSTES DE COMMISSAIRES

2.3.1 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 (voir également Annexe O, Article 7.9).

2.3.2 Nombre et emplacement

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

- aucun secteur de la route ne devrait échapper à l'observation ;
- chaque poste devrait pouvoir communiquer visuellement avec le précédent et avec le suivant ; si ce n'est pas le cas, un poste supplémentaire ou de relais devrait être mis en place en utilisant du personnel supplémentaire pour répondre à cette exigence ;

The other duties of the Clerk of the Course concerned by this Appendix shall be:

- the authorising of the deployment of any emergency service as shall be deemed necessary in agreement with the chief of that service at the request of the observers;
- the use of those signals expressly reserved for his use;
- the surveillance of the track, as far as possible by the naked eye or, if installed, by an appropriate circuit television system;
- and ensuring that a proper log reflecting all observers' reports is kept so that action may be taken where appropriate.

Further, it is his responsibility to see that the competition is run in full compliance with the Sporting Code, the Standard Championship Regulations if appropriate and the Supplementary Regulations for the event.

2.2 PIT LANE

2.2.1 Speed limit

In all international circuit events excepting the Formula 1 World Championship and on oval circuits, cars using the pit lane, in practice or racing, should not exceed 60 kph: this must be applied and checked over the whole length of the pitlane.

2.2.2 Restriction of personnel

Organisers of races are reminded that the pit lane represents a potentially dangerous area during the running of an event, not only because of the racing cars using it but also in view of accidents which may occur owing to cars being on the race track adjacent to it.

Therefore, access to the pit lane should be exclusively reserved during practice and races for those persons having a specific job to do. The pit wall signalling platform should be forbidden to all except indispensable officials or race team personnel, having a special pass; the presence of any person in this zone should be strictly prohibited during the start of a race.

Concerning team workers, the Formula 1 rule should be applied:

Team personnel are only allowed in the pit lane immediately before they are required to work on a car and must withdraw as soon as the work is complete.

It is forbidden to climb on pit wall debris fences during an event, including after the end of races. Any action by a team breaching this ban may be penalised by the Steward of the Meeting.

2.2.3 Precautions in case of races including refuelling

All team personnel working on a car during an event must wear clothing which will protect all parts of the body from fire, including head, face and eyes, when a race refuelling system is being used.

Persons shall not be admitted to any location in a pit building, during a race which includes refuelling of the racing cars, unless the location is adequately shielded against a fire occurring in the pit lane.

2.3. MARSHAL POSTS

2.3.1 Definition

Surveillance of the track and its immediate surroundings is provided by marshal post staff. In their simplest form these posts, adjacent to the track, should provide an adequate stabilised area protected from the competing cars and sheltered from the elements, for the staff and equipment (see also Appendix O, Article 7.9).

2.3.2 Number and location

These are determined for each circuit in accordance with the circuit characteristics and bearing in mind that:

- no section of the road should escape observation;
- each post should be able to communicate by sight with the preceding and the following one, or shall deploy additional staff to establish a supplementary or relay post to fulfil this condition;

- la distance entre les postes qui se suivent ne devrait pas dépasser 500 m (sans tenir compte des postes supplémentaires) ;
- chaque poste occupé par plus de deux personnes devra pouvoir communiquer verbalement avec la Direction de Course ;
- chaque poste devrait être signalé par un panneau, clairement visible de la piste, portant un numéro allant en augmentant depuis le premier poste placé après la ligne de départ, en utilisant un système de numérotation logique et clair ;
- toute modification du nombre et de l'emplacement des postes doit être notifiée à la FIA.

2.3.3 Equipement

Il faut prévoir dans chaque poste :

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

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

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

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

- c) un récipient de 15 litres et deux récipients de 4 litres remplis de carbonate de calcium ou de tout autre produit de poids similaire destiné à absorber l'huile ;
- d) deux balais très durs et des pelles ;
- e) 3 extincteurs portatifs dotés chacun d'un potentiel d'extinction au moins égale à celui d'un extincteur portatif à BCF de 10 kg, ainsi que l'équipement complémentaire comme spécifié au point 2.6.2.3.

2.3.4 Personnel

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

Au moins un des membres du personnel devrait être qualifié pour les interventions de premiers secours de base.

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

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

2.3.5 Tâches

Chaque poste devra :

- signaler aux pilotes tout danger ou toute difficulté qu'ils pourraient ne pas prévoir (voir Art. 4) ;
- informer immédiatement la Direction de la Course de tout incident se produisant dans les limites d'intervention du poste, et proposer la mise en action des services d'urgence si cela semble nécessaire ;
- intervenir sur la piste lorsque nécessaire comme décrit à l'Article 2.5 ;
- observer si la course se déroule d'une manière équitable du point de vue sportif et rapporter à la Direction de la Course tout comportement dangereux ou antisportif, surtout en ce qui concerne l'Annexe L, Chapitre IV, «Code de Conduite sur Circuit» ;
- entretenir la route pour qu'elle reste propre et libre d'obstacles, en essayant d'éliminer l'huile qui s'y serait répandue, sauf s'il est formellement demandé de ne pas le faire, (par ex. lors des Grands Prix de Formule 1) à l'aide de produit absorbant, de balais et de pelles.

A la fin de chaque activité sur la piste, le poste devrait

- the distance between consecutive posts (disregarding supplementary posts) should not exceed 500 m;
- each post which is manned by more than two people must be able to communicate verbally with race control;
- each post should be marked with a sign-board bearing a number increasing incrementally from the first post after the starting line and clearly visible from the track, using a clear logical numbering system;
- the FIA must be notified of any modification in number or location of the posts.

2.3.3 Equipment

Each post should be provided with:

- a) a reliable two-way communications system with race control and an independent back-up system.
- b) a set of signalling flags comprising:
 - 2 yellow;
 - 1 yellow with red stripes;
 - 1 blue;
 - 1 white;
 - 1 green;
 - 1 red.

Any supplementary or relay posts must also be equipped with a similar set of flags.

Certain posts may, at the request of the Clerk of the Course, also be equipped with a black flag and a black/orange flag.

Additionally, each post should be equipped with a board with the letters 'SC' written on it in black, 40 cm high on a white background measuring at least 60 cm x 80 cm, for use when a safety car is deployed.

- c) a 15-litre container and two 4-litre containers filled with calcium carbonate, or other oil-absorbing matter having a similar weight,
- d) two stiff brooms and spades,
- e) 3 portable fire extinguishers, each having an extinguishing capability at least equivalent to a portable (10 kg) BCF extinguisher plus complementary equipment as specified in 2.6.2.3.

2.3.4 Staff

Each main post shall be placed under the responsibility of a post chief (the observer) and his deputy, both recognised fit for their office after a special examination under ASN control. They should have at their disposal persons who have received basic training in the duties of a marshal post. The post chief or his deputy should maintain verbal communication with race control.

At least one of the staff members should be qualified for basic first aid interventions.

At the end of an event the staff is not to leave the post before the course opening car has passed.

Marshals should not wear clothing similar in colour to any signalling flag, particularly yellow and red.

2.3.5 Duties

Each post shall:

- signal to drivers to warn them of any danger or difficulty which they may be unable to foresee (see art. 4);
- report immediately to race control any incidents which occur within the limits of action of the post and propose the calling into action of emergency services as necessary;
- intervene on track when necessary as described in Article 2.5;
- observe whether the race is run fairly from a sporting point of view and report to race control any unsporting or dangerous behaviour, particularly with regard to Appendix L, Chapter IV, "Code of driving conduct on circuits";
- keep the road clean and clear of obstacles, attempting to remove any spilled oil, unless expressly requested not to (e.g. in F1 Grands Prix), with the aid of an absorbent substance, brooms and spades.

At the end of each on-track activity, the post should continue

continuer à surveiller son secteur de la route jusqu'à ce qu'il soit informé par la Direction de Course que toutes les voitures concurrentes ont quitté la piste.

to control its sector of the road until informed by race control that all competing cars are off the track.

2.4 SIGNALISATION

2.4.1 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 dans certaines circonstances 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 l'épreuve 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 épreuves se déroulant la nuit, des feux jaunes doivent se trouver obligatoirement à chaque poste (voir Article 2.10.1).

2.4.2 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 :

- Rouge : 186C
- Jaune : YellowC
- Bleu clair : 298C
- Vert : 348C
- Noir : BlackC
- Orange : 151C

2.4.3 Spécifications des feux de signalisation

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

2.4.3.1 Propriétés des feux

- Les feux pourront consister en des lampes incandescentes ou à réflecteur classiques, ou se présenter sous forme de panneaux composés de diodes électroluminescentes (LEDs) ou d'autres systèmes suffisamment lumineux capables de reproduire fidèlement les couleurs, approuvés par la FIA ;

- la signalisation lumineuse devrait être d'une puissance et/ou d'une taille suffisamment importantes pour être repérée sans risque d'erreur depuis une distance de 250 m en plein soleil ;

- les feux devraient clignoter à 3-4Hz ;

- le type de feux utilisés devrait fournir une lumière instantanée, avec peu ou pas de temps de réaction ;

- chaque feu devrait pouvoir fournir une portée visuelle d'au moins 70° ;

- les feux à 360° ne devraient pas être utilisés ;

- Les feux utilisés devraient avoir une saturation de couleur suffisante pour les différencier nettement d'une autre couleur quelles que soient les conditions lumineuses ambiantes.

- Pour un contraste maximal des couleurs, tous les feux devraient être installés sur un fond noir mat. Il convient de veiller à assurer une bonne visibilité lorsque le soleil est bas devant ou derrière les feux.

- les feux devraient être équipés d'un relais qui informera le poste de commissaires suivant de leur mise en route ;

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

- 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.

2.4 SIGNALLING

2.4.1 General

In the supervision of the road, the Clerk of the Course (or his deputy) and the marshal posts rely largely on the use of signals to contribute to the drivers' safety and enforce the regulations.

Signals are given in daylight by different coloured flags which may be supplemented, or under some circumstances replaced, by lights.

Black and white signal boards of similar dimensions to the flags may also be used for certain signals: these should be clearly specified in the of the event concerned.

At night, the flags may be replaced by lights and reflective panels, but all drivers must be made aware of this at a briefing beforehand. Yellow lights at each post are obligatory for events run at night (see Article 2.10.1).

2.4.2 Signal flag specifications

Dimensions - the minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm except the red and chequered flags which should be at least 80 cm x 100 cm.

Colours - flag colours should correspond to the following references in the Pantone coding system:

- Red: 186C
- Yellow: YellowC
- Light blue: 298C
- Green: 348C
- Black: BlackC
- Orange: 151C

2.4.3 Signal light specifications

Lights may be used to supplement or replace waved red, yellow, green, blue and white flags. When lights are to be used at an event they should be described in the Supplementary Regulations and the following requirements should be respected:

2.4.3.1 Light properties

- Lights may be of the classic filament lamp and reflector type or in the form of panels of light emitting diodes (LEDs) or other sufficiently bright and colour-faithful systems, approved by the FIA;

- the light signals should be of sufficient power and/or size to be unmistakably noticeable from a distance of 250 m in bright sunshine;

- lights should flash at 3-4Hz;

- the type of light used should give instantaneous light, with little or no rise time;

- each light should be able to give at least 70° visual range;

- 360° lights should not be used;

- the lights used should have sufficient colour saturation to ensure they cannot be mistaken for another colour under all ambient light conditions.

- for maximum colour contrast lights should be mounted on a matt black background; consideration should be given to ensuring visibility when the sun is low in front of or behind the lights;

- lights should be fitted with a repeater which will inform the following marshal post of their activation;

- in case of permanent integrated systems the light status should be automatically relayed to race control;

- the lights used should have sufficient colour saturation to ensure they cannot be mistaken for another colour under all ambient light conditions.

2.4.3.2 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 un angle de plus de 30° de la ligne de vision principale du pilote, le long de la trajectoire de course.
- Les feux devraient toujours être réglés selon un angle tel que être orientés de telle manière que la surface maximale le maximum de leur surface soit visible des pilotes pendant la période de temps la plus longue.
- Les feux devraient être équipés d'un anti-éblouissant afin d'éviter que les rayons de soleil bas ne posent des problèmes.
- Les feux devraient être encadrés de noir.

2.4.3.3 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 ;
- une alimentation électrique de secours devrait toujours être disponible 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.

2.4.3.4 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 l'épreuve.

2.4.4 Signaux utilisés par le Directeur de Course ou son adjoint

2.4.4.1 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 épreuves 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

2.4.3.2 Light position

- Normally the installation should include two of each colour to be used;
- lights should be spaced so as to be a distinct flashing pair. They should not appear to merge;
- red and yellow lights should not be positioned next to each other;
- lights should be positioned at no more than 30° angle to the drivers' main line of sight along the racing line;
- lights should always be angled in order that orientated so that the maximum viewing of their surface is visible to drivers for the longest period of time;

-lights should be equipped with some form of anti-glare to avoid low sun angles causing difficulties-

-lights should be mounted on a black background.

2.4.3.3 Light operation

- Each flag should be represented by a pair of lights flashing alternately or by a flashing light panel; the blue pit exit signal may be a single flashing light;
- if double waved yellow flags are deemed necessary, these should still be shown;
- red lights should only be operated from race control;
- all other lights may be operated by marshals or from race control;
- if lights are operated locally, each control box should be designed so as to avoid the possibility of accidental operation and should incorporate repeater lights;

- an emergency The electrical system should incorporate an automatic uninterruptable power supply should always be available.

- As signal lights normally show one signal at a time, the presence of flag marshals remains essential in case of a situation requiring simultaneous signals.

2.4.3.4 Other light signals

Light panels may be used to form visual representations of the yellow flag with red stripes, safety car board or other signals, which must be stipulated in the Supplementary Regulations of the event.

2.4.4 Signals used by the Clerk of the Course or his deputy

2.4.4.1 Clerk of the Course flag signals

a) National flag

This flag may be used to start the race. The starting signal should be given by lowering the flag which, for standing start events, should not be raised above the head until all cars are stationary and in no case for more than 10 seconds.

Should the national flag not be used for any reason, the colour of the flag (which should not cause confusion with any other flag described in this Chapter), should be specified in the Supplementary Regulations.

b) Red flag

This flag should be waved at the start line when it has been decided to stop a practice session or the race. Simultaneously, each observer's post around the circuit should also wave a red flag.

When the signal to stop is given:

- 1) during practice, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to their respective pits;
- 2) during a race, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly to the red flag line (");

ligne du drapeau rouge ^(*) ;

- 3) les dépassements sont interdits et les pilotes devraient garder à l'esprit que des véhicules de course et d'assistance peuvent se trouver sur la piste, que le circuit peut être totalement obstrué à cause d'un accident et que les conditions atmosphériques peuvent avoir rendu le circuit impraticable à grande vitesse ;
- 4) si la course est arrêtée, les pilotes devraient garder à l'esprit qu'il n'est pas utile d'accélérer car :
 - le classement de la course ou l'ordre de la grille du nouveau départ sera établi à partir d'un point avant le déploiement du drapeau rouge et conformément au règlement de l'épreuve ;
 - 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 l'épreuve.

Le drapeau rouge peut être utilisé, par le Directeur de Course ou son représentant, pour la fermeture de la route (voir 2.3.c).

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

c) Drapeau à damier noir et blanc

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

d) Drapeau noir

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

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

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

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus à la satisfaction du commissaire technique en chef, la voiture peut regagner la course.

f) Drapeau noir et blanc divisé suivant une diagonale

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

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

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

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

3) overtaking is forbidden and drivers should remember that race and service vehicles may be on the track, the circuit may be totally blocked because of an accident and weather conditions may have made the circuit undriveable at racing speed;

- 4) if the race is stopped, drivers should remember that speeding is pointless because:
 - the classification of the race or order of the re-starting grid will be established from a point prior to the red flag being shown and according to the regulations of the event;
 - the pit lane exit will be closed.

All cars shall stop in order before the red flag line^(*) until informed whether the race is to be resumed or ended and given the appropriate directions by marshals according to the regulations of the event.

The red flag may also be used by the Clerk of the Course or his nominee to close the circuit (see Article 2.3.c).

^(*): Red flag line: a continuous, 20 cm wide line should be marked with non-skid paint, crossing the track from side to side, at right angles to the track centreline, at the point behind which all cars must stop if a race is stopped or suspended, where they can be conveniently attended to and formed into a starting grid from which the safety car will lead them off if the race is resumed.

c) Black and white chequered flag

This flag should be waved and signifies the end of a practice session or the race.

d) Black flag

This flag should be used to inform the driver concerned that he must stop at his pit or at the place designated in the supplementary or championship regulations on the next approach to the pit entry. If a driver fails to comply for any reason, this flag should not be shown for more than four consecutive laps.

The decision to show this flag rests solely with the Stewards of the Meeting, and the team concerned will immediately be informed of the decision.

e) Black flag with an orange disc 40 cm in diameter

This flag should be used to inform the driver concerned that his car has mechanical problems likely to endanger himself or others and means that he must stop at his pit on the next lap. When the mechanical problems have been rectified to the satisfaction of the chief scrutineer, the car may rejoin the race.

f) Black and white flag divided diagonally

This flag should be shown once only and is a warning to the driver concerned that he has been reported for unsportsmanlike behaviour.

These last three flags (in d, e and f) should be shown motionless and accompanied by a black board with a white number which should be shown to the driver whose car's number is displayed. The flag and number may be combined on a single board.

These flags may also be displayed at places other than the start line should the Clerk of the Course deem this necessary.

Normally, the decision to show the last two flags (in e and f) rests with the Clerk of the Course; however, it may be taken by the Stewards of the Meeting, provided that this is stipulated in the supplementary or championship regulations. The team concerned will immediately be informed of the decision.

2.4.4.2 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 l'épreuve.

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.

2.4.5 Signalisation à utiliser aux postes de commissaires

2.4.5.1 Drapeaux utilisés 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 2.4.4.1 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.
- Deux drapeaux agités : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.

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

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

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

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

c) Drapeau jaune à bandes rouges

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

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

d) Drapeau bleu clair

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

A tout moment :

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

Pendant les essais :

- Cédez le passage à une voiture plus rapide qui 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 et, lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de le dépasser à la première occasion.

e) Drapeau blanc

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

f) Drapeau vert

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

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

2.4.4.2 Clerk of the Course light signals

Lights or light panels may be used to form visual representations of the above-mentioned signals; if so, this must be stipulated in the Supplementary Regulations of the event.

If the signal to stop the race is given with a red light or panel, it shall be entirely under the control of the Clerk of the Course.

2.4.5 Signals used at marshal posts

2.4.5.1 Marshal flag signals

a) Red flag

This should be shown waved only on instruction from the Clerk of the Course when it becomes necessary to stop a practice session or the race in conformity with Article 2.4.4.1 b) above.

b) Yellow flag

This is a signal of danger and should be shown to drivers in two ways with the following meanings:

- Single waved: Reduce your speed, do not overtake, and be prepared to change direction. There is a hazard beside or partly on the track.
- Double waved: Reduce your speed, do not overtake, and be prepared to change direction or stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track.

Yellow flags should normally be shown only at the marshal post immediately preceding the hazard.

In some cases, however, the Clerk of the Course may order them to be shown at more than one marshal post preceding an incident.

Overtaking is not permitted between the first yellow flag and the green flag displayed after the incident.

Yellow flags should not be shown in the pit lane unless there is an incident of which the driver should be made aware.

c) Yellow flag with red stripes

This should be shown motionless to inform drivers that there is a deterioration of adhesion due to oil or water on the track in the area beyond the flag.

This flag should be displayed, for at least (depending on the circumstances) 4 laps unless the surface returns to normal beforehand. It is not, however, necessary for the sector beyond where this flag is being shown to show a green flag.

d) Light Blue flag

This should normally be waved, as an indication to a driver that he is about to be overtaken. It has different meanings during practice and the race.

At all times:

- A stationary flag should be displayed to a driver leaving the pits if traffic is approaching on the track.

During practice:

- Give way to a faster car which is about to overtake you.

During the race:

The flag should normally be shown to a car about to be lapped and, when shown, the driver concerned must allow the following car to pass at the earliest opportunity.

e) White flag

This flag should be waved and is used to indicate to the driver that there is a much slower vehicle on the sector of track controlled by that flag point.

f) Green flag

This should be used to indicate that the track is clear and should be waved at the marshal post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.

It may also be used, if deemed necessary by the Clerk of the Course, to signal the start of a warm-up lap or the start

Course le juge nécessaire.

2.4.5.2 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.

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

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

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

Tous les feux utilisés pour la signalisation au départ d'une course devraient être clairement visibles de tous les pilotes assis dans leur voiture sur la grille, dans la position normale de conduite. Les feux devraient être installés au-dessus de la piste, sur un portique placé entre 10 et 25 m après la ligne de départ.

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

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

Il est recommandé de respecter la disposition des feux décrite dans le document de la FIA intitulé «Signaux lumineux recommandés pour les départs arrêtés des épreuves sur circuit» publié sur le site Internet de la FIA. Dans tous les cas, les feux rouges et verts devraient être montés directement au-dessus l'un de l'autre 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,
- feu rouge et feu jaune clignotants allumés ensemble (commutation séparée).

b) Signal de départ arrêté :

Il est recommandé d'utiliser le document intitulé «Race weekend light procedure» établi par la FIA sur toutes les épreuves 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 l'épreuve.

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 épreuves sur circuits» publié sur le site Web de la FIA (Sport) sous Règlements-Circuits.

La procédure FIA, avec l'installation nécessaire des feux de

of a practice session.

2.4.5.2 Marshal light signals

The above-mentioned signals may be effected using lights or light panels as described in Article 2.4.3.

If the signal to stop the race is given with a red light or panel, it shall be entirely under the control of the Clerk of the Course.

2.4.6 Starting lights and procedures (except for FIA Championships with specific regulations)

When lights are installed for giving standing starts of races on circuits the following requirements should be respected:

a) Specifications of the starting light installation:

All lights used for signalling at the start of a race should be clearly visible to all the drivers seated in their cars on the grid in the normal driving position.

The lights should be fixed to a gantry over the track, situated from 10 to 25 m after the starting line.

The bottom row of lights should not be less than 4 m above the track.

The lateral positioning of the lights should be determined for optimum visibility by the whole grid.

It is recommended that the disposition of lights specified in the FIA "Recommended light signals for standing starts in circuit events", published on the FIA web site, should be respected. In any case, the red and green lights should be mounted directly above each other and the yellow flashing lights mounted above them.

The lights should be as large and bright as is possible and practical and at least as large and intense as the permanent traffic lights used to control public roads. All the lights should be duplicated, in case of failure, and operated by duplicate (redundant) control circuitry. An automatic auxiliary power supply is strongly recommended. There should be repeater lights on the downstream side of the gantry.

The switch circuit should enable at least any of the following combinations:

- all lights off,
- green lights on alone,
- red lights on alone,
- red lights replaced by green lights (one switch operation),
- yellow flashing lights on alone,
- red lights and yellow flashing lights on together (separate switches).

b) Standing start signal:

It is recommended that the FIA "Race weekend light procedure" should be used at all events with standing starts where the starting light installation permits it or, if not, that the procedure used should not be in contradiction with it (i.e. use of a similar light combination with a different signification).

In all cases, the start procedure must be clearly described in the Supplementary Regulations of the event.

In their simplest form, the lights have the following meanings:

RED lights illuminated:

Remain stationary and prepare to start racing.

RED lights extinguished:

Start racing.

YELLOW flashing lights illuminated:

Remain stationary and switch off engines (if these lights are switched on after the red lights, the red lights should remain switched on).

Normally, the time lapse between switching on the red lights and extinguishing them will be between 2 and 3 seconds.

The complete FIA procedure is laid down in the document "Recommended light signals for standing starts in circuit events" published on the FIA website (Sport) under Regulations-Circuits.

The FIA procedure, with the necessary starting lights installation,

départ, est obligatoire pour les épreuves avec départ arrêté du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA et du Championnat GT de la FIA sous réserve d'une adaptation à leurs exigences spécifiques en matière d'horaires.

c) Signal de départ lancé :

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

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

2.5 INTERVENTIONS SUR LA PISTE

2.5.1 Conditions

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

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

2.5.2 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 l'épreuve 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.

2.5.3 En cas d'accident

2.5.3.1 1^{ère} 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 Article 2.6.2 Lutte anti-incendie) ;
- aider le pilote si cela s'avère possible en rappelant toujours que la première intervention médicale doit être effectuée par le service médical, et que le pilote ne doit pas être déplacé s'il est blessé ; le pilote ayant un problème pour sortir de son véhicule sans aide extérieure ne doit pas chercher à sortir par ses propres moyens mais attendre les secours spécialisés.

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

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

- informer le chef de poste du besoin des services d'intervention supplémentaires (voir lutte anti-incendie, médicale et désincarcération) ;
- dégager la piste des débris, de l'huile, etc. ;
- dans le cas où le pilote paraît être indemne le chef de poste devra en informer la Direction de Course afin que des instructions puissent être données.

2.5.3.2 2^{ème} intervention

Si nécessaire, un dispositif mobile de lutte anti-incendie

is obligatory for events with standing starts in the FIA World Touring Car Championship and the FIA GT Championship subject to adaptation to their specific timing requirements.

c) Rolling start signal:

During the formation lap, the red lights at the Line will be illuminated. The starting signal will be given by the green lights, activated under the control of the starter, replacing the red lights.

If a problem arises when the cars approach the Line at the end of the formation lap, the red lights will stay illuminated.

2.5 INTERVENTIONS ON THE TRACK

2.5.1 Conditions

It is normally the duty of the marshals to make the first intervention in the event of an accident, always under the control of the post chief or his deputy, who should do everything necessary to provide for the safety of his personnel, by using previously agreed signals to clear the track on the approach of a car and by the yellow flag.

All intervention personnel should wear clothing which will protect all parts of the body, including head, face and eyes from fire.

2.5.2 If a car stops

If a car stops on the course, or leaves the track, the first duty of the marshals in that sector is to take it to a place of safety.

No driver has the right to refuse to allow his car to be taken off the track; he must do everything he can to help and obey the marshals' instructions. Once the car is in a place of safety, the driver may, if the specific regulations of the event permit, work on it in order to re-start. In such cases, other means, such as breakdown vehicles, cranes, etc., should not be brought into action until the driver has made it clear that he will not continue. It is desirable that the driver stays near his vehicle until the end of the race or at least informs the post chief how his car may be lifted, or towed back to the pits.

2.5.3 In the event of an accident

2.5.3.1 First intervention

Whenever an accident occurs, the marshal post should immediately notify race control in order to implement the procedures specified in the fire-fighting and medical plans. Immediately, at least two marshals, each with an extinguisher, should go to the spot in order to:

- assist with the extinguishing of the fire (see fire-fighting, Article 2.6.2);
- assist the driver wherever possible, remembering always that the first medical intervention must be made by the medical service and that he should not be moved if injured; any driver finding it difficult to evacuate his vehicle without outside assistance must not attempt to leave the vehicle on his own, but rather await the arrival of the specialist rescue services.

In all cases, the marshals must not themselves extract a driver who has been involved in an accident (save in exceptional circumstances: fire, imminent danger), but may only ensure his safety whilst waiting for the arrival of the specialist rescue services.

This information must be communicated to all the categories concerned (drivers and marshals) during the briefings.

- report to the post chief the need for additional emergency services (see fire-fighting, medical and disincarceration);
- clear the track of debris, oil, etc;
- in the event of a driver appearing to be unhurt, the post chief should report this to race control so that instructions can be issued.

2.5.3.2 Second intervention

If necessary, a mobile fire-fighting appliance should be

devrait être envoyé rapidement sur place par la Direction de Course.

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

directed quickly to the scene by race control.

If bodily injury is confirmed at the scene of an accident, medical and disincarceration vehicles should be deployed immediately.

2.6 SERVICES DE SECOURS

2.6.1 Véhicules d'intervention

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

2.6.1.1 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 de stabiliser la condition d'un pilote blessé.

c) Désincarcération :

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

d) Extraction (obligatoire pour certaines épreuves - voir Art. 2.7.3 et 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 2.6.2 pour la lutte anti-incendie, dans le Supplément 3 pour les secours médicaux et/ou la désincarcération.

Il est jugé essentiel de faire suivre les concurrents, pendant le 1^{er} tour d'une course, par un véhicule médicalisé, ce que pourront également faire des véhicules de lutte contre l'incendie/désincarcération suffisamment rapides. Si la vitesse de ces véhicules ou la longueur du circuit les empêche, pour des raisons pratiques, de faire un tour complet, ils devraient suivre les concurrents pendant aussi longtemps que cela est pratique, puis réintégrer leurs postes.

2.6.2 Service de lutte contre les incendies

2.6.2.1 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.

2.6.2.2 Organisation

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

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

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

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

- 1^{ère} 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 dégager le feu de l'habitacle

2.6 RESCUE SERVICES

2.6.1 Intervention vehicles

Intervention vehicles are an essential part of circuit emergency equipment and their crews provide the specialised intervention that may be required at any accident on the track or in the pits and paddock area.

2.6.1.1 Duties

a) Fire-fighting:

To act as second intervention and to have the means to extinguish the fire completely;

b) Medical:

To be able to resuscitate and stabilise the condition of an injured driver;

c) Disincarceration:

To have the means and equipment to free a driver from a damaged car;

d) Extrication (compulsory for certain events - see Article 2.7.3 and Supplement 7):

To be able to remove an injured driver from his car in a condition of spinal immobility.

Whether an individual vehicle has a sole duty or is intended to deal with a combination of these functions shall be at the discretion of the circuit and the ASN, provided always that the vehicles can reach any part of the circuit within appropriate times and that they carry the appropriate personnel and the equipment listed in Article 2.6.2 for fire-fighting, Supplement 3 for medical and/or disincarceration.

It is considered essential that a medical vehicle should follow the field for the 1st lap of any race, as may a suitably fast fire/disincarceration vehicle.

Should the speed of the vehicles or the length of the circuit make it impractical for them to cover an entire lap, they should follow the field as far as is practical and then take up their allotted positions.

2.6.2 Fire-fighting service

2.6.2.1 Mission

This service is intended to combat fires resulting from incidents on the track or in the pits or paddock. For all other areas there will be an independent service established by the organisers in conformity with the prescriptions of the public authorities concerned.

2.6.2.2 Organisation

Primarily, it must be remembered that the decisive factor in any fire-fighting operation is the personnel, and the importance of properly trained operators cannot be over-emphasised.

Fire-fighting arrangements should fulfil two basic requirements:

- to reach the fire and isolate the driver from it;
- to have adequate and appropriate means to extinguish the fire completely.

Past experience and tests have shown that initial intervention can be most efficiently and practically organised in two stages and, while the equipment and method may vary at different circuits, the criteria of the 1st and 2nd interventions should be satisfied:

- 1st intervention: as soon as practicable following an incident, at any point on the circuit, fire-fighters with portable extinguishers should reach the scene and be capable of intervening with adequate means to clear the cockpit of the car of fire.

de la voiture.

- 2^{ème} intervention : la disposition des services de secours devrait être calculée de sorte que, idéalement dans les 60 secondes suivant l'incident, les conditions de sauvetage du pilote puissent être établies.
- 3^{ème} intervention : arrivée de dispositifs supplémentaires, si nécessaire.

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

2.6.2.3 Equipement au bord de la piste

Sur toute la longueur du circuit, des opérateurs, chacun avec un extincteur portatif, doivent être placés de chaque côté de la piste, à 300 m d'intervalle. Cet intervalle est le maximum acceptable. S'il s'avère impossible ou pas pratique d'employer les 2 côtés de la piste, ils peuvent tous être disposés d'un seul côté, mais dans ce cas, la distance maximum entre les opérateurs sera de 150 m. Il est recommandé de prévoir un extincteur portatif (sans opérateur) tous les 50 m. Tous ces points munis d'extincteurs devraient être indiqués aux pilotes sur la piste au moyen de panneaux de 25 cm x 25 cm minimum, peints en orange fluorescent (couleur de référence recommandée : Pantone 15-1364 TC, «Orange pressée») ; ces panneaux seront placés à des emplacements clairement visibles, perpendiculaires à la première ligne de protection et à une hauteur d'environ 2 m au-dessus du sol.

Les postes de surveillance devraient être équipés d'extincteurs de réserve supplémentaires.

Il faudrait également prévoir des appareils mobiles rapides disposés à des endroits protégés le long du parcours, chacun avec deux hommes au minimum, de façon à assurer le déroulement de la 2^{ème} opération. Ces hommes devront disposer de l'équipement nécessaire à la maîtrise complète d'un incendie d'au moins 180 litres d'essence (ceci implique un débit continu qui devrait, non seulement éteindre le feu, mais également protéger contre un réallumage).

Equipement complémentaire :

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

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

2.6.2.4 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 au 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 2.6.2.3.

N.B. : Il ne devrait pas être permis d'entreposer du carburant dans les stands sauf selon les conditions précisées dans le règlement de l'épreuve.

2.6.2.5 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.

2.6.2.6 Produit extincteur

Dans le choix d'un produit extincteur, les facteurs suivants seront à considérer : efficacité, rapidité, absence de résidus glissants, influence minimum sur la visibilité, taux de toxicité. Les produits extincteurs utilisés devraient avoir une efficacité comparable à celle du produit halon ci-dessous.

- 2nd intervention: the planning of the emergency services should be calculated so that, ideally, within 60 seconds of an incident, the conditions for rescuing the driver may be established.
- 3rd intervention: arrival of supplementary appliances, if necessary.

It cannot be stressed too strongly that the 1st and 2nd interventions must be fully integrated, as the value of portable extinguishers on the 1st intervention may be limited.

2.6.2.3 Trackside equipment

Portable extinguishers, each with a trained operator, should be placed at 300 m intervals along both sides of the track. This is the maximum acceptable interval. Should it be impossible or impractical to use both sides of the track, they may all be on one side. In this case, the maximum distance between operators shall be 150 m. It is recommended to provide a portable extinguisher (without operator) every 50 m. All of these extinguisher points should be indicated to drivers on the track by fluorescent orange panels (recommended colour reference: Pantone 15-1364 TC "Orange crush"), of minimum 25 cm x 25 cm, in clearly visible positions at right angles to the first line of protection and approximately 2 m from the ground.

Marshal posts should also be equipped with supplementary reserve extinguishers.

Fast mobile appliances should also be provided, placed in protected areas along the course, each with at least two men, so as to assure the 2nd intervention. They should be equipped to extinguish completely a running petrol fire of at least 40 gallons (this implies a continuous flow supply and should not only extinguish, but also seal against flash-back reignition).

Complementary equipment:

The marshal posts, as well as the fire tenders, should have the following complementary equipment:

- a) tools for righting an overturned car, i.e. ropes, hooks, long crowbars;
- b) fire-resistant blankets for smothering fire (6 ft x 6 ft min.);
- c) aluminium-covered fire-resistant gloves;
- d) pliers or hydraulic tools for bending sheet-metal and other specialised tools for releasing persons trapped by damaged bodywork.

2.6.2.4 Equipment in the refuelling pits

Besides portable extinguishers (one per pit), it is recommended that at least in every sixth pit is installed an appliance consisting of two cylinders containing 30 kg each, with a hose of a length equal to two thirds of the distance to the next appliance. In a central position in the pit area should be kept a complement of equipment as specified in 2.6.2.3.

NB: It should not be permitted to stock fuel in the pits unless under the conditions stipulated in the regulations for the event.

2.6.2.5 Equipment in the paddock

The paddock and areas used by competing cars or assistance vehicles connected with the event should be provided with sufficient portable extinguishers as well as being easily accessible to mobile appliances.

2.6.2.6 Extinguishants

The factors to be considered in choosing the extinguishant are: efficiency, speed, absence of slippery residues, minimal effect on visibility, low toxicity. Any extinguishants used should have an efficiency comparable with the following halon product.

Formule	Point d'ébullition	Densité du liquide	Tension de la vapeur	Etat	Toxicité	Miscibilité (avec essence)
CB ₂ BrClF ₂ Difluoro-chloro-bromo-methane (BCF)	- 4	1.83	3	gaz	accept.	satisfaisante

2.6.3 Services de désincarcération

2.6.3.1 Objectifs

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

Les premières opérations de secours sont normalement effectuées par les commissaires du poste d'observation le plus proche, tel que décrit au point 2.6.2.2. Toutefois, étant donné leur matériel limité, il est nécessaire d'appeler en cas d'accident grave des véhicules spécialisés, équipés selon les indications données dans le Supplément 3. Ces véhicules pourront combiner des fonctions différentes, telles que décrites à l'Article 2.8 et devraient intervenir idéalement dans les 90 secondes suivant l'accident.

2.6.3.2 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 concernée.

2.7 SERVICES MEDICAUX

2.7.1 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. Ces prescriptions s'appliquent à toute épreuve internationale. Elles ne s'appliquent pas aux essais privés, qui font l'objet d'une recommandation particulière (voir Supplément 1).

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

2.7.2 Organisation et administration

2.7.2.1 Médecin-Chef

La direction de l'organisation et de l'administration des services médicaux est placée sous la responsabilité d'un Médecin-Chef, avec l'accord du Comité d'Organisation.

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

Le Médecin-Chef, comme son adjoint, doivent être agréés par leur ASN et placés sous l'autorité du Directeur de Course. Leurs noms doivent figurer sur le Règlement Particulier de l'épreuve.

Le Médecin-Chef a autorité sur le recrutement, la mise en place, le fonctionnement, le déroulement des secours et sur 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.

Formula	Boiling point C	Liquid specific weight	Vapour tension	State	Toxicity	Miscibility (with petrol)
CB ₂ BrClF ₂ Difluoro-chloro-bromo-methane (BCF)	- 4	1.83	3	gas	accept.	Satisfactory

2.6.3 Disincarceration

2.6.3.1 Objectives

The disincarceration service provides the personnel and equipment for the release of any persons trapped as the result of an accident on the track.

The first rescue operations are normally carried out by marshals from the nearest marshal post, as described in point 2.6.2.2. However, their equipment being limited, specialised vehicles must be summoned in the case of a serious accident, equipped as mentioned in Supplement 3. The vehicles may have combined functions as mentioned in Article 2.8. and should intervene ideally not later than 90 seconds after the accident.

2.6.3.2 Technical assistance

In the case of an accident where a driver is trapped in his car, the rescue services may require the advice of an engineer from the team concerned. In such cases, the team manager should present himself at race control if not already contacted.

If the presence of team personnel has been requested, the Clerk of the Course will authorise him/them to be accompanied to the scene of the accident, in order to make them known to the rescue team chief on the spot. Any other intervention on the track is strictly limited to the rescue services and race officials concerned.

2.7 MEDICAL SERVICES

2.7.1 General

The medical services provided should comply with the prescriptions contained within this article. They must also fulfil the legal requirements in force in each country concerned. These prescriptions apply to all international events. They do not apply to private testing, which is covered by a specific recommendation (see Supplement 1).

Technical medical information and essential practical instructions are provided in a recapitulative table at the end of this Appendix.

2.7.2 Organisation and administration

2.7.2.1 Chief Medical Officer

The overall control of the organisation and administration of the medical services is, with the agreement of the Organising Committee, the responsibility of a Chief Medical Officer.

An assistant Chief Medical Officer may be appointed to help him and be delegated to take over certain duties, or replace him in case of force majeure.

The Chief Medical Officer as well as his assistant must be approved by their ASN and be placed under the authority of the Clerk of the Course. Their names must appear in the Supplementary Regulations of the event.

The Chief Medical Officer is responsible for the recruitment, implementation, operation and running of the rescue services and evacuation. Consequently, all the medical and paramedical personnel, including those recruited directly or indirectly by the ASN, are affected by his decisions.

The organisers are obliged to provide him with all the material and administrative means necessary for the performance of his duties.

Dispositions particulières pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT

Le Médecin-Chef doit être agréé par la FIA. La procédure et les conditions de qualification sont stipulées au Supplément 2.

La désignation d'un Médecin-Chef adjoint est obligatoire.

2.7.2.2 Devoirs du Médecin-Chef

Dans tous les cas :

- a) prise de contact avec les autorités locales ou à défaut une organisation privée pour établir un plan d'urgence en cas d'accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place ;
- b) rédaction d'un plan de secours comportant les moyens et les lieux de stationnement des secours, les consignes en cas d'accident, les évacuations extérieures ;
- c) au moins 15 jours avant la course, avertir par écrit les hôpitaux désignés par le plan en b) ;
- d) coordination du service médical destiné au public ;
- e) sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une épreuve et les essais qui la précèdent, 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 un adjoint (voir l'Article 2.7.2.1). Dans tous les cas, il doit pouvoir être joint.

Dispositions particulières pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT

- f) envoi au Directeur des affaires médicales de la FIA, sous la responsabilité de l'ASN, du questionnaire médical (disponible auprès de la FIA). Délai imparti : au plus tard 2 mois avant la date de l'épreuve ;
- g) avant l'envoi du questionnaire, demande d'une réponse écrite des hôpitaux proposés précisant l'astreinte d'un responsable pour la traumatologie, l'urgence abdominale, l'urgence vasculaire et les grands brûlés ;
- h) sauf cas de force majeure, tout changement d'hôpital de destination moins de 2 mois avant une épreuve doit être évité ; le cas échéant, il devra être approuvé par le Délégué Médical FIA.

2.7.2.3 Délégué Médical FIA

Il est obligatoire pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT et peut être prévu pour tout autre Championnat FIA. Son rôle est défini dans le Supplément 8.

2.7.3 Description des éléments et du personnel du service médical

2.7.3.1 Moyens de communication

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

2.7.3.2 Voitures médicales d'intervention (leur équipement est détaillé au Supplément 3)

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

La ou les voitures médicales d'intervention doivent être capable(s) de suivre le 1^{er} tour de chaque course.

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

- d'un médecin qualifié en réanimation,
 - d'un conducteur expérimenté,
 - éventuellement d'un assistant médical (souhaitable).
- Le médecin de la voiture médicale d'intervention destinée à suivre le premier tour doit être qualifié en réanimation selon les normes du pays concerné ou le cas échéant sui-

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships

The appointment of the Chief Medical Officer must be approved by the FIA. The procedure and conditions of eligibility are detailed in Supplement 2.

The appointment of an assistant chief medical officer is obligatory.

2.7.2.2 Duties of the Chief Medical Officer

In all cases:

- a) to make contact with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up an emergency plan to be implemented in the event of a massive accident or series of accidents, the scale of which overwhelms the capabilities of the medical service on the spot;
- b) drawing up of a rescue plan comprising details of where the rescue services are stationed, the means of rescue provided, the instructions to be followed in the event of an accident, and the method of external evacuation;
- c) at least 15 days before the event, send written notice to the hospitals designated by the plan in b) above;
- d) coordination of the medical services for the public;
- e) save in exceptional circumstances, during the running of an event and the practice sessions preceding it, the Chief Medical Officer remains at Race Control, in order to facilitate dialogue and collaboration with the Clerk of the Course in the event of an accident. He may be replaced temporarily by an assistant (see Article 2.7.2.1). In all cases, it must be possible to contact him.

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships

- f) send the medical questionnaire (available from the FIA) to the FIA Director of Medical Affairs, under the ASN's responsibility. Deadline allowed: no later than 2 months before the date of the event;
- g) before the questionnaire is sent out, the proposed hospitals must be requested to send a written reply specifying that doctors in charge of trauma, abdominal emergencies, vascular emergencies and serious burns will be on duty;
- h) any change of the destination hospital within the two months preceding an event must be avoided save in case of force majeure; in that case, it must be approved by the FIA Medical Delegate.

2.7.2.3 FIA Medical Delegate

He is mandatory for the FIA F1, GT and WTCC Championships and he may be appointed for any other FIA Championship. His role is detailed in Supplement 8.

2.7.3 Description of the components and personnel of the medical service

2.7.3.1 Means of communication

All the elements which make up the medical service (intervention and extrication vehicles, ambulances, doctors "on foot," helicopter, medical centre) must be able to communicate with each other through a network preferably reserved for the exclusive use of the medical service.

2.7.3.2 Medical intervention cars (for their equipment, see Supplement 3)

They must be provided in all cases and must be adapted to the nature of the terrain. The required number of cars is determined according to the length and nature of the track. They must be equipped to deal with respiratory and cardiovascular emergencies.

The medical intervention car(s) must be capable of following the 1st lap of each race.

Crew members for the medical intervention car should comprise:

- a doctor qualified in resuscitation,
- an experienced driver,
- possibly a medical assistant (desirable).

The doctor in the medical intervention car chosen to follow the first lap must be qualified in resuscitation according to the standards of the country concerned or, where applica-

vant des normes de référence. Le pilote de cette voiture doit être particulièrement expérimenté.
Le personnel médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord d'une voiture médicale d'intervention.

Dispositions particulières pour le Championnat FIA de F1 (et éventuellement GT et CMVT) :

La voiture apte à suivre le 1^{er} tour se nomme « voiture médicale FIA ». Elle doit posséder 4 portes et 3 personnes au minimum doivent pouvoir y prendre place. Une cage de sécurité et des harnais complets sont vivement recommandés.

Dans la voiture médicale FIA, en plus du médecin désigné par la FIA, il doit y avoir un médecin qualifié en réanimation autorisé à exercer dans le pays organisateur. Le pilote doit être un professionnel adapté.

- 2.7.3.3 **Equipes d'extraction (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 pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT (recommandées dans les autres cas) :

Au minimum 2 équipes (sauf dérogation), 3 pour les circuits dépassant 6 km environ. Chacune d'entre elles se compose d'un nombre suffisant de personnes (nombre conseillé : 6, y compris le conducteur du véhicule), un ou plusieurs médecins peuvent en faire partie. De toute façon, sur le terrain, elle doit obligatoirement être accompagnée et dirigée par un médecin qualifié en soins d'urgence.

- 2.7.3.4 **Centre médical, permanent ou provisoire**
a) Un matériel médical minimal (voir Supplément 4) est dans tous les cas nécessaire pour traiter à la fois les blessés ne nécessitant que des soins mineurs et ceux qui relèveraient des soins intensifs.
b) Tout centre médical permanent doit être réalisé selon les normes établies (voir Supplément 6). Avant la construction ou la modification d'un centre médical permanent, les plans doivent être approuvés par la FIA. Une inspection médicale préalable doit précéder la mise en service.

Que le centre soit provisoire ou permanent, la présence d'un médecin qualifié en réanimation est requise, l'équipe multidisciplinaire décrite ci-dessous est conseillée.

Dispositions particulières pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT (recommandées dans les autres cas) :

Sauf dérogation justifiée, un centre médical est obligatoire pour tous les circuits désireux d'organiser une manche de l'un de ces championnats.

Ce centre doit être permanent pour tout circuit permanent ; il peut être provisoire pour un circuit provisoire.

L'équipe médicale du centre, permanent ou non, doit se composer d'au moins 2 médecins qualifiés en réanimation et d'au moins 2 chirurgiens compétents pour le rachis et la traumatologie. L'un de ces 4 spécialistes doit être compétent pour les premiers soins aux grands brûlés.

- 2.7.3.5 **Médecins «à pied»**
Des médecins ou paramédicaux «à pied» peuvent être prévus par le Médecin-Chef de l'épreuve et postés en différents postes d'observation du circuit.

Dispositions particulières pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT (recommandées dans les autres cas) :

Ils sont nécessaires sur la voie des stands et chaque équipe se compose d'un médecin et d'un paramédical.

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

ble, the reference standards. The driver of this car must be highly experienced.

The medical personnel must be familiar with, and trained in the correct use of, all equipment stored on board a medical intervention car.

Particular measures for the FIA F1 Championship (and possibly GT and WTCC):

The car capable of following the first lap is called "FIA medical car". It must have 4 doors and be able to accommodate at least 3 people. A safety rollcage and complete seat harnesses are strongly recommended.

In the FIA medical car, in addition to the doctor designated by the FIA, there must be a doctor qualified in resuscitation, who is authorised to practise in the country organising the event. The driver must be a suitable professional.

- 2.7.3.3 **Extrication teams (see also Supplement 7)**
Their task is to extricate from his vehicle any driver who has been involved in an accident and is unable to get out of the cockpit without outside help. Their number shall be determined according to the length and nature of the track.

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships (recommended in other cases):

A minimum of 2 teams (except in the event of a special dispensation) and 3 teams for circuits of over 6 km. Each of these teams must comprise sufficient personnel (recommended number: 6 including the driver of the vehicle) and may include one or more doctors. In any case, in the field it is imperative that each team be accompanied and directed by a doctor qualified in emergency treatment.

- 2.7.3.4 **Medical centre, permanent or temporary**
a) The minimum requirement in terms of medical equipment (see Supplement 4) is necessary in all cases to treat both patients with minor injuries and those requiring intensive care.
b) Any permanent medical centre must be built according to the established norms (see Supplement 6). Before the construction or modification of a permanent medical centre, the plans must be approved by the FIA. A medical inspection must take place prior to the opening of the centre.

Whether the centre is temporary or permanent, the presence of a doctor qualified in resuscitation is required, and the multi-disciplinary team described below is recommended.

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships (recommended in other cases):

Except in the event of a justified special dispensation, a medical centre is compulsory for all circuits wishing to organise a round in one of these championships.

The centre must be permanent for permanent circuits; it may be temporary for temporary circuits.

The medical team at the centre, permanent or not, must include at least two doctors qualified in resuscitation and at least two surgeons experienced in spinal injuries and trauma. One of these four specialists must be skilled in the immediate treatment of serious burns.

- 2.7.3.5 **Doctors "on foot"**
The Chief Medical Officer of the event may make provision for doctors or paramedics "on foot" posted at observation posts around the track.

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships (recommended in other cases):

They are required in the pit lane and each team comprises 1 doctor and 1 paramedic.

- 2.7.3.6 **Identification of the medical and paramedical personnel**
The wearing of regulatory medical overalls, preferably fire-resistant, is recommended for all disciplines. It is desirable that their status be indicated on the back and chest, in particular those of "DOCTOR" and "PARAMEDIC".

Dispositions particulières pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT (recommandées dans les autres cas) :

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

2.7.3.7 Dispositif pour évacuation de blessés

- a) En cas d'accident, sur décision du Médecin-Chef et selon l'état du blessé, une évacuation peut s'effectuer :
- par ambulance standardisée ;
 - par ambulance équipée pour les soins intensifs ;
 - par hélicoptère équipé pour les soins intensifs.
- b) En ce qui concerne l'utilisation d'un hélicoptère, des raisons, en particulier climatiques, peuvent interdire son départ ou son retour. Dans un tel cas, et après concertation entre :
- le Médecin-Chef,
 - le Directeur d'Epreuve et/ou le Directeur de Course,
 - le Délégué Médical de la FIA (le cas échéant),

une épreuve en cours ou interrompue peut continuer ou reprendre sous réserve du respect de la condition suivante :

- l'existence d'un hôpital (qui doit être systématiquement mentionné sur le questionnaire médical de l'épreuve) disposant d'un plateau technique conforme aux normes exigées par la FIA pour lequel la durée de transfert en ambulance devrait être inférieure à 45 minutes sauf cas de force majeure.

Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs doit être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin qualifié en réanimation.

Dispositions particulières pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT (recommandées dans les autres cas) :

Pour évacuer un blessé vers l'hôpital, doivent être présents sur place :

- a) Dans tous les cas, deux ambulances stationnées au centre médical. Au moins l'une d'entre elles devra être, au moment de son utilisation, médicalisée (personnel et matériel) pour un transfert sous soins intensifs.
- b) Dans tous les cas, un hélicoptère médicalisé au moment de son utilisation pour un transfert sous soins intensifs et conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné (son équipement est décrit dans le Supplément 5).

Il doit être présent au moins une heure avant le début de toute séance et ne quitter son aire de stationnement que sur l'autorisation du Directeur de l'Epreuve en consultation avec le Médecin-Chef. En cas de départ de l'hélicoptère pour évacuation d'un blessé, autant pour la course que pour les essais, libres ou chronométrées, la séance ou la course en cours ne peuvent reprendre qu'à son retour, ou après l'arrivée d'un autre appareil opérationnel.

Pour des raisons exceptionnelles soumises à l'appréciation de la Commission Médicale de la FIA ou de son représentant, un circuit peut être dispensé de la présence sur place d'un hélicoptère et sous les conditions suivantes :

- Un hélicoptère en « stand by » est requis ;
- sauf cas de force majeure, le temps nécessaire pour rejoindre un hôpital figurant sur le questionnaire médical de l'épreuve et agréé par le contrôle médical de la FIA ne devrait pas dépasser 20 minutes ;
- une escorte de police doit alors être prévue ;
- l'hôpital concerné doit être l'un de ceux proposés sur le questionnaire médical de l'épreuve.

2.7.3.8 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 contigües, et un poste central).

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

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships (recommended in other cases):

These overalls are required for all track intervention doctors and paramedics (except for the ambulance crews).

2.7.3.7 Casualty evacuation service

- a) In case of an accident, by decision of the Chief Medical Officer and depending on the condition of the casualty, an evacuation may be carried out:
- by a standard ambulance;
 - by an ambulance equipped for intensive care;
 - by the helicopter equipped for intensive care.
- b) Concerning the use of the helicopter, various reasons, especially the weather, may prevent its departure or return. In such a case, and after consultation between:
- the Chief Medical Officer,
 - the Race Director and/or Clerk of the Course,
 - and the FIA Medical Delegate (if present),
- an ongoing or interrupted event may continue or be resumed subject to the observance of the following condition:
- the existence of a hospital (which must be systematically mentioned in the medical questionnaire for the event), which has a technical support centre conforming to the standards required by the FIA and to which, except in a case of force majeure, a transfer by ambulance should take less than 45 minutes,

Whether the evacuation is carried out by road or air, any serious casualties whose condition requires intensive care must be accompanied to the hospital by a doctor qualified in resuscitation.

Particular measures for the FIA F1, GT and WTCC Championships (recommended in other cases):

For evacuating a casualty to hospital, the following must be present on site:

- a) In all cases, two ambulances stationed at the medical centre. At least one of them must be medically equipped (personnel and equipment) at the time it is used for a transfer under intensive care.
- b) In all cases, a helicopter that is medically equipped at the time it is used for a transfer under intensive care, and in conformity with the requirements of the aviation authority of the country concerned (its equipment is described in Supplement 5).

It must be present at least one hour before the start of any session, and must not leave its station until authorised to do so by the Race Director in consultation with the Chief Medical Officer. If the helicopter has to leave to evacuate a casualty, the current free or timed practice session or race cannot be resumed until it has returned or another operational helicopter has arrived to take its place.

For exceptional reasons subject to the appreciation of the FIA Medical Commission or its representative, a circuit may be exempted from the presence of a helicopter on site, under the following conditions:

- A helicopter "on standby" is required;
- Except in a case of force majeure, the time necessary to reach a hospital mentioned on the medical questionnaire for the event and approved by the FIA medical control may not exceed 20 minutes;
- A police escort must then be provided;
- The hospital concerned must be one of those proposed on the medical questionnaire for the event.

2.7.3.8 Medical service for the public

A medical service intended for the public and conforming to the legislation in force for each ASN concerned must be provided (suggested: a rescue post for each enclosure or group of adjoining enclosures and a central post).

This medical service must be different from and complementary to the one organised for the track. If the medical service intended for the public is organised by a different body to that provided for the track, the Chief Medical

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.

2.7.4 Procédures pour le déclenchement des services médicaux

A la Direction de Course :

- a) Compte tenu des éléments d'information dont ils disposent, y compris l'avis du Délégué Médical (pour les championnats FIA) et du Médecin-Chef, le Directeur d'Epreuve (pour les championnats FIA) et le Directeur de Course décident de la marche à suivre et donnent les ordres affectant les différents services requis.
- b) Les conséquences pratiques de la décision prise doivent ensuite être gérées conjointement par le Directeur d'Epreuve (le cas échéant), le Directeur de Course, le Délégué Médical (le cas échéant) et le Médecin-Chef.
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 médicales d'intervention est vivement conseillé.
- c) La transmission des ordres aux équipes médicales et d'extrication doit se faire sans délai et sans intermédiaire, exclusivement par les radios du Directeur d'Epreuve (le cas échéant), du Directeur de Course ou du Médecin-Chef. Le Délégué Médical (le cas échéant) et le Médecin-Chef doivent rester en liaison permanente avec les équipes médicales et d'extrication 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 ou drapeau rouge).
- g) La voiture médicale d'intervention la plus proche de l'accident est envoyée sur place seule ou accompagnée d'une équipe d'extrication. 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 épreuve bénéficie d'une voiture médicale FIA (par exemple pour la F1), cette dernière participe toujours aux opérations de secours, conjointement avec les voitures médicales d'intervention 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 2.7.3.7.

2.7.5 Entraînement du personnel médical et paramédical

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

2.7.5.1 Exercices d'extrication

Ils ont pour but d'évaluer les équipes d'extrication et de les familiariser avec les véhicules de compétition et leurs particularités.
Ils sont obligatoires, au cours du déroulement de chacune des manches des Championnats FIA de F1, GT et CMVT et concernent toutes les équipes d'extrication présentes.
Lorsqu'à l'occasion d'une manche d'un des championnats précités, des épreuves 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 épreuves hors championnat FIA, pour lesquelles les exercices d'extrication sont toujours conseillés.
Les exercices doivent, sauf cas de force majeure, se

Officer is responsible for the coordination of all medical services.

No vehicle from the medical service dedicated to the public may take to the race track without authorisation from race control.

2.7.4 Procedures for dispatching the medical services

At Race Control:

- a) The Race Director (for FIA championships) and the Clerk of the Course decide upon the action to be taken on the basis of the information at their disposal, including the advice of the Medical Delegate (for FIA championships) and the Chief Medical Officer, and give the orders concerning the required services.
- b) The practical implications of the decision taken come under the joint management of the Race Director (if present), the Clerk of the Course, the Medical Delegate (if present) and the Chief Medical Officer.
The plan for rescue operations must be drawn up carefully beforehand; it is strongly recommended that a table of correspondence between the TV screens and the medical intervention cars be determined.
- c) Orders must be transmitted without delay to the medical and extrication teams through the radios of the Race Director (if present), the Clerk of the Course or the Chief Medical Officer only, and without the use of any intermediaries. The Medical Delegate (if present) and the Chief Medical Officer will be in permanent contact with the medical and extrication teams and will keep race control informed of the progress of the intervention.
- d) A briefing for the medical and paramedical staff must be held before the first practice session.

On the track:

- e) no medical vehicle may move unless it has received an express order to do so from race control.
- f) no medical vehicle should take to the track before the said track has been made safe (safety car or red flag).
- g) the medical intervention car closest to the accident is dispatched to the scene, alone or accompanied by an extrication team. If needed, additional vehicles can be sent.
- h) At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out by the doctor or doctors dispatched to the scene by race control.
- i) When an event benefits from the presence of an FIA medical car (e.g. for F1), this car always takes part in rescue operations, together with the local medical intervention cars.
- j) If need be, the Clerk of the Course, or the Race Director if present, may modify this procedure, in which case he must inform the Chief Medical Officer and, if present, the FIA Medical Delegate.
- k) By decision of the Chief Medical Officer and depending on the condition of the casualty, an evacuation may be made to an outside hospital, by the means and in the conditions stipulated in Article 2.7.3.7.

2.7.5 Training of medical and paramedical personnel

In addition to the refresher sessions that cover simultaneously both theoretical and practical issues and may be held at the local, regional or national level during the close season, safety exercises must be held to coincide with the events themselves.

2.7.5.1 Extrication exercises

The aim of these is to evaluate the teams and familiarise them with the competition vehicles and their distinctive features.
They are mandatory, when each round of the FIA F1, GT and WTCC Championships takes place and must involve all the extrication teams present.
Whenever support events are held during a round of one of the above championships, it is strongly advised that an exercise be organised for each type of vehicle taking part, in particular those fitted with an extractable seat.

The same goes for all non-FIA championship events, for which the extrication exercises are still advised.

Except in cases of force majeure, the exercises must be

dérouler avant les premiers essais, et sur une voiture contrôlée par le service technique de l'épreuve.
Pour chaque discipline concernée, le nombre de véhicules désignés pour l'exercice est laissé à l'appréciation :

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

L'accord, selon le cas, du Directeur d'Epreuve ou du Directeur de Course est requis.
Les concurrents désignés pour l'exercice doivent en être avisés par écrit.

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

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

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

2.7.5.2 Exercices médicaux «à thème»

Ils ont pour but d'établir une évaluation globale :

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

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

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

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

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

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

2.7.6 Contrôle des nouvelles épreuves des Championnats FIA de F1, GT et CMVT

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 AUTRES SERVICES

Les services suivants devraient également être fournis :

2.8.1 Maintenance des circuits

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

2.8.2 Dépannage

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

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

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

Sauf instructions contraires du Directeur de Course, toutes ces opérations pourront être effectuées par les commissaires de

carried out before the first practice sessions and on a car that has been checked by the event's technical service.

For each of the disciplines concerned, the number of vehicles designated for the exercise is left to the discretion:

- for the FIA Championships, of the ;
- for all other cases, of the Chief Medical Officer of the event.

The agreement, depending on the individual case, of the Race Director or the Clerk of the Course is required.

The competitors designated for the exercise must receive written notice of this.

The extrication teams must be properly dressed, with all their equipment.

When the exercise is taking place, either the driver or a third person, must be seated in the car, but dressed in overalls, helmet and (in the events for which it is mandatory) a head restraint.

The FIA Medical Delegate concerned (or, as the case may be, his representative) must be present throughout the duration of the exercise.

2.7.5.2 "Themed" medical exercises

The aim of these is to permit an overall evaluation to be made:

- on the one hand, of the medical team and on the other, of the safety arrangements as a whole, the speed of intervention, the appreciation of a casualty's condition, the pertinence and quality of his treatment.

They may be organised during a round of an FIA Championship, at the request of the Medical Delegate and/or the Race Director of the event concerned.

In non-FIA Championship events they are still possible, at the request of the Chief Medical Officer and/or the Clerk of the Course.

The intervention will concern a vehicle containing a supposed casualty, and the response of the relevant members of the medical team to the situation thus defined will be assessed;

The number and quality of the doctors, vehicles and their crews participating in the exercise will be variable and may involve all or part of the entire chain of those intervening, from the track all the way to the hospital.

Marshals, firemen and race officials may also be requested to participate in this type of exercise.

2.7.6 Checking of new events in the FIA Championships (F1, FIA GT and WTCC)

Before the first round of one of the championships mentioned above, whether on an existing track or a newly laid one, a qualifying inspection is organised under the control of the FIA, with the possible participation of the Medical Delegate of the championship concerned.

Essentially, this check centres on the proposed hospitals, the medical centre, the placing around the track of medical posts, the evaluation of the abilities of the extrication teams, and possibly their actual creation.

2.8 OTHER SERVICES

The following services should also be provided:

2.8.1 Circuit maintenance

Vehicles, equipment and personnel for the repair of damaged barriers, surfaces and structures during the event.

2.8.2 Recovery

Vehicles for the removal and recovery of abandoned race cars:

Immobilised cars in unsafe positions should be removed to places of safety, either manually or by means of cranes or vehicles suitably adapted for the purpose of lifting a car. No other means of lifting cars should be used unless specifically authorised by the FIA.

Recovery vehicles should also be provided for transporting abandoned cars back to the paddock at the end of each race or session.

Unless the Clerk of the Course has given instructions to the contrary, all such operations may be undertaken by marshals

piste sur les lieux.

2.8.3 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 2.3.5) et en permettant au service de sûreté d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

2.9 PROCEDURES CONCERNANT LA VOITURE DE SECURITE (SAUF POUR LES CHAMPIONNATS FIA QUI ONT UN RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE)

2.9.1 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.

2.9.2 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.
- 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.

2.9.3 La voiture de sécurité portera les mots «SAFETY CAR» en caractères d'une dimension similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de trois gyrophares orange sur le toit et d'un feu vert dirigé vers l'arrière, chacun alimenté par un circuit électrique différent. 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.

2.9.4 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 la FIA 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'appliqueront :

- le point de départ et de retrait de chaque voiture de sécurité doit être annoncé 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.

2.9.5 Au maximum 30 minutes 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. Si une séance d'essais libres de 15 minutes est autorisée en application du règlement du Championnat ou de l'épreuve concerné(e), la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille dès que la séance de 15 minutes d'essais libres sera terminée.

at the scene.

2.8.3 Security

Security patrols for controlling spectators:
In the case of incidents concerning spectator safety and control, the marshals must co-operate with the public services as laid down in the overall emergency plan, by reporting to race control any relevant incidents or accidents (see 2.3.5) and allowing the security service to make use of the means of communication at the post.

2.9 SAFETY CAR PROCEDURES (EXCEPT FOR FIA CHAMPIONSHIPS WITH SPECIFIC REGULATIONS)

2.9.1 On the decision of the Clerk of the Course, the safety car may be brought into operation to:

- neutralise a race if competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race;
- start a race in exceptional conditions (e.g. poor weather);
- pace a rolling start;
- resume a suspended race.

2.9.2 At circuits where safety car procedures are to be used, two continuous, 20 cm wide "Safety Car Lines" should be marked with non-skid paint, crossing the track and the pit entry and exit roads from side to side, at right angles to the track centreline, at the following places:

- Safety Car Line 1: at the point at which it is deemed reasonable to allow a car entering the pits to overtake the safety car or another competing car remaining on the track. It is also the point at which competing cars can pass the safety car as it enters the pits at the end of the intervention.
- Safety Car Line 2: at the point at which cars leaving the pits are likely to be travelling at a similar speed to competing cars on the track. A car on the track may therefore overtake another leaving the pits before reaching this line but no overtaking may take place after it.
- and in case of more than one safety car, an Intermediate safety car line: the point at which competing cars can pass a safety car as it returns to its intermediate position at the end of the intervention.

2.9.3 The safety car must be marked "SAFETY CAR" in letters of similar dimensions to those of the race numbers, on the rear and sides. It must have three revolving orange lights on the roof and a green light showing to the rear, each powered by a different electrical circuit.

It will be driven by an experienced circuit driver. It will carry an observer capable of recognising all the competing cars, and who is in permanent radio contact with race control.

2.9.4 There will be one safety car in operation at a time, except for circuits of over 7 km in length, where other safety cars, positioned at intermediate points around the circuit, may be authorised by the FIA. If more than one safety car is authorised, the following requirements will apply:

- the starting and withdrawal position of each safety car must be announced to all the drivers;
- a green light must be situated past the withdrawal position to enable the race neutralisation end point to be defined and signalled to the drivers.

2.9.5 No more than 30 minutes before the race start time, the safety car will take up position at the front of the grid and remain there until the five-minute signal is given. If the appropriate Championship or event regulations authorise a free practice session of 15 minutes, the safety car will take up its position at the front of the grid as soon as the 15-minute practice session has finished.

- 2.9.6 Lorsque le signal cinq minutes est donné (excepté en application du point 2.9.18 ci-dessous), la voiture de sécurité couvrira un tour complet du circuit et regagnera son emplacement.
- 2.9.7 Si plusieurs voitures de sécurité sont déployées, l'une interviendra comme indiqué en 2.9.5 et 2.9.6 ; l'autre/les autres regagnera/ont son/leur emplacement intermédiaire au plus tard 15 minutes avant l'heure de départ de la course.

NEUTRALISATION DE LA COURSE

- 2.9.8 Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux «SC» pendant la durée de l'intervention.
- 2.9.9 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.
- 2.9.10 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 aux 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 2.9.18 ci-après ;
 - toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture ou la voiture de sécurité après avoir franchi la 1^{ère} ligne de la voiture de sécurité, comme défini en 2.9.2 ;
 - toute voiture quittant les stands pourra être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la 2^{ème} ligne de la voiture de sécurité, comme défini en 2.9.2 ;
 - lors de son retour aux stands ou à son emplacement intermédiaire, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura franchi la ligne de la voiture de sécurité ;
 - toute voiture s'arrêtant dans le garage qui lui a été attribué alors que la voiture de sécurité emprunte la voie des stands (voir 2.9.14 ci-dessous) pourra être dépassée ;
 - si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.
- 2.9.11 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 ou dans la voie des stands.
- 2.9.12 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.
- 2.9.13 La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture de tête soit derrière la voiture de sécurité 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). Une fois derrière la voiture de sécurité, 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 du point 2.9.15 ci-dessous) de la voiture de sécurité et toutes les autres voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.
- 2.9.14 Pendant que la voiture de sécurité 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 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 d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité 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.

- 2.9.6 When the five-minute signal is given (except under 2.9.18 below) the safety car will cover a whole lap of the circuit and take up its position.
- 2.9.7 If more than one safety car is used, one will proceed as in 2.9.5 and 2.9.6; the other(s) will take up the intermediate position(s) no less than 15 minutes before the race start time.

NEUTRALISING THE RACE

- 2.9.8 When the order is given to deploy the safety car, all observers' posts will display waved yellow flags and "SC" boards for the duration of the intervention.
- 2.9.9 The safety car will start from the pit lane with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.
- 2.9.10 All the competing cars must then form up in line behind the safety car no more than five car lengths apart, and overtaking, with the following exceptions, is forbidden until the cars reach the Line (or the next race neutralisation end point) after the safety car has returned to the pits. Overtaking will be permitted under the following circumstances:
- if a car is signalled to do so from the safety car;
 - under 2.9.18 below;
 - any car entering the pits may pass another car or the safety car after it has crossed the first safety car line, as defined under 2.9.2;
 - any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second safety car line, as defined under 2.9.2;
 - when the safety car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the safety car line;
 - any car stopping in its designated garage area whilst the safety car is using the pit lane (see 2.9.14 below) may be overtaken;
 - if any car slows with an obvious problem.
- 2.9.11 Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or which is deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the safety car is deployed will be reported to the stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry or the pit lane.
- 2.9.12 When ordered to do so by the Clerk of the Course the observer in the safety car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. These cars will continue at reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the safety car.
- 2.9.13 The safety car shall be used at least until the car in the leader is behind it and all remaining cars are lined up behind the leader (or, when there is more than one safety car, all the cars in that safety car's sector).
- Once behind the safety car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 car lengths of it (except as under 2.9.15 below) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.
- 2.9.14 While the safety car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the pit lane is on. It will be on at all times except when the safety car and the line of cars following it are about to pass or are passing the pit exit. A car rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the safety car.

Under certain circumstances, the Clerk of the Course may ask the safety car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area.

- 2.9.15 Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité, 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 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 ne rentre aux 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 approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne et au(x) point(s) de fin de neutralisation de la course intermédiaire(s). Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.
- 2.9.16 Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.
- 2.9.17 Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier 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

- 2.9.18 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. Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité 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 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.
Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il 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. 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.
- 2.9.19 Une voiture de sécurité peut être utilisée comme «voiture officielle» pour un départ lancé conformément à l'Article 91 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

- 2.9.20 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 spécifique du championnat, de la série ou 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

- 2.9.15 When the Clerk of the Course calls in the safety car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car lengths behind it.

In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

As the safety car is approaching the pit entry, the yellow flags and SC boards at the observers' posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s). These will be displayed for no more than one lap.

In the case of more than one safety car, their withdrawal must be precisely synchronised.

- 2.9.16 Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.
- 2.9.17 If the race ends whilst the safety car is deployed, it will enter the pit lane at the end of the last lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.

STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR

- 2.9.18 In exceptional circumstances, the race may be started behind the safety car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the drivers that the race will be started behind the safety car. When the green lights are illuminated, the safety car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated.

Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane, the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the safety car.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must form up at the back of the line of cars behind the safety car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order they left the grid.

A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

- 2.9.19 A safety car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 91 of the Code: in this case the Supplementary Regulations governing the start will apply to it until it resumes its safety car function after the start has been given.

RESUMING A SUSPENDED RACE

- 2.9.20 The safety car will be driven to the front of the line of cars behind the red flag line.
The conditions for resuming the race will be as stipulated in the FIA General Prescriptions or the specific regulations of the championship, series or event, but the following should apply:
- marshals will arrange the cars in the order indicated by race control;
 - any cars between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and join the line of cars behind the safety car;

de sécurité ;

- un avertissement sera donné au moins dix minutes avant l'heure de la reprise ;
- 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 2.9.18.

Tous les articles concernant la neutralisation de la course s'appliqueront.

La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour à moins que toutes les voitures ne soient pas encore alignées derrière la voiture de sécurité ou que la Direction de Course estime qu'il est dangereux de reprendre la course.

- at least ten minutes' warning will be given of the resumption time;
- signals will be shown at appropriate intervals before the resumption, accompanied by audible warnings.

The race will be resumed behind the safety car according to the procedure and conditions of Article 2.9.18.

All the articles concerning the neutralisation of the race will apply.

The safety car will enter the pits after one lap unless all cars are not yet in a line behind the safety car or race control considers that it is not safe to resume the race.

2.10 RECOMMANDATIONS SPECIFIQUES POUR LES COURSES DISPUTÉES DE NUIT

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

2.10.1 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, 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 au paragraphe 2.4.2 pourra être utilisée.

Les feux jaunes sont obligatoires à chaque poste.

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

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

2.10.2 Personnel aux postes de commissaires (Réf. paragraphe 3.4)

Pour les épreuves 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.

2.10.3 Signaux utilisés par le Directeur de Course (Réf. Article 2.4.4)

Ces signaux seront donnés de la manière suivante :

a) Départ

Au moyen de feux, tels que décrits au paragraphe 2.4.4.3.

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

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

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

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

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

2.10 SPECIFIC RECOMMENDATIONS FOR RACES RUN AT NIGHT

This article does not necessarily apply to events run under floodlighting.

2.10.1 Equipment of the posts (ref. Article 2.4)

The marshals' signalling flags and the "SC" Safety car board are to be substituted with double-faced discs of 80 cm diameter, or boards of similar area, with handles 50 cm long and painted on both faces with reflective paint in the colours: yellow with red stripes, white, green (the blue colour for the overtaking signal is not required since the manoeuvre is performed by cars with headlights).

Alternatively, the light signals described in paragraph 2.4.2 can be used.

Yellow lights at each post are obligatory.

Furthermore, every observation post must be provided with a battery-powered torch for each flag marshal, which must never be shown towards the oncoming vehicles.

NB: The changeover from the day to the night signalling system must happen simultaneously around the entire track upon the order of the Clerk of the Course.

2.10.2 Marshal post staff (ref. paragraph 3.4)

For long distance events, the personnel at each post should be increased if necessary to permit adequate rest periods; in order to ensure continuity of the service, the duty periods should not include the whole staff simultaneously.

2.10.3 Signals used by the Clerk of the Course (ref. Article 2.4.4)

The signals shall be made as follows:

a) Start

By means of lights as described in paragraph 2.4.4.3.

b) Finish

By means of a chequered flag illuminated by a light placed at the side of the track.

c) Stop signal (red flag)

By means of a board measuring 60 x 100 cm with the word STOP in characters of 5 cm thickness, 15 cm width and 40 cm height in white reflective paint written on a red background, also reflective, shown at the finish line. There may also be red lights, placed at the discretion of the Clerk of the Course and operated solely by him.

NB: in the two latter cases, pre-signalling to the Clerk of the Course will have to be provided, by radio, from a suitable distance before the finishing line.

d) Individual stopping (black flag and board showing the competitor's number)

By means of a white lamp moved back and forth transversely and a board with the competitor's number illuminated by a light.

e) Individual warning of mechanical trouble (black flag with orange disc and black board with competitor's number)

By means of a black board measuring 80 x 80 cm with an orange reflective disc of 40 cm diameter in the centre and a board with the competitor's number, illuminated.

f) Individual warning of unsportsmanlike behaviour (black and white flag and board with competitor's number)

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.

2.10.4 Interventions (Réf. Article 2.5)

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

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

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

Il faudrait organiser le personnel tel qu'il est décrit au paragraphe 2.10.2. ci-dessus.

2.10.6 Voitures de sécurité (Réf. Article 2.6)

Bien qu'une seule voiture de sécurité ne 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, dans des emplacements appropriés, afin d'empêcher la course dangereuse des voitures qui essaient de gagner un tour lors de l'intervention de la voiture de sécurité.

2.10.7 Règlement particulier

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

Notamment :

- nombre et emplacement des voitures de sécurité 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.

By means of a black board measuring 80 x 80 cm with an equilateral white reflective triangle with sides of 45 cm in the centre and a board with the competitor's number, illuminated.

2.10.4 Interventions (ref. Article 2.5)

Before track interventions, it will be necessary to illuminate all obstructions so as to make them visible to the drivers. Personnel authorised to intervene must wear clothing which is wholly or in part of a distinctive reflective colour. Intervention vehicles must have flashing lights, of a colour approved by the ASN, on the roof, and double longitudinal stripes at least 10 cm wide, painted in yellow reflective paint, on every part which defines the size of the vehicle.

Parking areas must be provided along the track in order to avoid the necessity of driving long distances at low speed or on tow or along sections in dangerous situations. Lighted or reflective signals must be placed on a towed vehicle so as to show its size. Such signals must be placed on vehicles which cannot be removed or on any other immovable obstruction.

2.10.5 Medical, fire and rescue services

Staff should be organised as described in paragraph 2.10.2 above.

2.10.6 Safety Cars (ref. Article 2.6)

Although only one safety car is required for circuits of up to 7 km in length, it is suggested that, for races run at night, two such vehicles be provided, in appropriate locations, to prevent cars from continuing at racing speeds in order to make up a lap.

2.10.7 Supplementary Regulations

Information must be given concerning arrangements which differ from normal daylight events.

In particular:

- number and location of safety cars and their identification lights;
- location of all signals for stopping the race;
- period when the use of headlights is compulsory;
- obligation that the signs and operating handles for the electrical circuit breaker and the extinguisher on the competing cars must be reflective, as well as doorhandles and towhooks.

ARTICLE 3 – AUTOCROSS ET RALLYCROSS

3.1 ORGANISATION GÉNÉRALE

L'organisation des services de secours devrait être semblable en général à celle recommandée pour les courses en circuit à l'Article 2. Le circuit et l'organisation doivent être approuvés par l'ASN.

3.2 SURVEILLANCE DE LA ROUTE

3.2.1 Poste de Direction de la Course

Le poste de Direction de la Course, situé près de la ligne de départ, devrait fournir au Directeur de Course et à ses assistants les conditions nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions dans de bonnes conditions ; il devrait être accessible exclusivement au personnel. Dans le cas idéal, le circuit entier devrait être visible à partir du poste de Direction de la Course.

Il devrait être équipé d'un micro relié aux systèmes de haut-parleur utilisés pour s'adresser au paddock et au public et si possible, d'un téléphone relié au réseau urbain.

Il devra disposer de matériel permettant de communiquer avec les postes d'observateurs.

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 d'observateurs.

3.2.2 Commissaires de piste

Postes des Commissaires de piste : ils devraient être placés à 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 mètre à l'arrière d'un mur ou d'une glissière de sécurité s'élevant à 1 mètre au-dessus du niveau où se tiennent les commissaires, ou délimitée par une barrière située 1 mètre au moins derrière le bord d'un remblai vertical d'une hauteur appropriée. Chaque numéro de poste devrait être clairement visible, non seulement depuis la piste, mais aussi, dans la mesure du possible, par le Directeur de Course.

Équipement :

chaque poste devrait être muni d'au moins :

- un jeu de drapeaux de signalisation composé de :
 - 1 rouge,
 - 2 jaunes,
 - 1 jaune à bandes rouges,
 - 1 blanc,
 - 1 vert
 - 1 bleu (le drapeau bleu peut être omis pour le Rallycross).
- deux extincteurs portatifs, chacun étant d'une capacité d'au moins 6 kg et utilisant un produit extincteur approuvé par l'ASN.
- des outils pour redresser une voiture renversée (cordes, crochets, leviers longs),
- une couverture ignifugée pour étouffer un incendie,
- gants ignifugés couverts d'aluminium.
- Les commissaires devraient être équipés pour couper les harnais, les filets de sécurité, etc.

Personnel :

Il devrait y avoir un minimum de 2 commissaires à chaque poste, y compris un observateur/commissaire de signalisation (qui pourra également servir de juge de fait 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 2.3.5 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.

ARTICLE 3 – AUTOCROSS AND RALLYCROSS

3.1 GENERAL ORGANISATION

The organisation of the safety services should be similar in general to that recommended for circuit racing in Article 2. The circuit and organisation must be approved by the ASN.

3.2 SUPERVISION OF THE ROAD

3.2.1 Race control post

The race control post, situated near to the starting line, should provide the Clerk of the Course and his assistants with suitable conditions to perform their duties; it should be accessible only to the staff. Ideally, the whole circuit should be visible from the race control post.

It should have a microphone connected with the paddock and public address systems, and if possible, a telephone connected with the city network.

It shall also have equipment for communicating with observers' posts.

The operations of the race control post and Clerk of the Course should be similar in principle to those for circuit races in article 2.1, except that the circuit is not necessarily opened and closed by a course car but may be by visual or verbal communication with the observers' posts.

3.2.2 Marshals

Marshal posts: these should be placed at intervals along the track not exceeding 200 m and each in visual contact with the preceding and the following post. The posts should consist of an area adequately protected against stones and debris, at least 1m behind a wall or guardrail barrier rising to at least 1 m above the level on which the marshals stand, or contained at least 1 m back from the edge of a vertically faced earthbank of adequate height. Each post number should be clearly visible, not only from the track but, as far as possible, to the Clerk of the Course.

Equipment:

each post should be provided with at least:

- a set of signalling flags comprising:
 - 1 red,
 - 2 yellow,
 - 1 yellow with red stripes,
 - 1 white,
 - 1 green
 - 1 blue (the blue flag can be omitted for Rallycross).
- two portable 6 kg fire extinguishers, using an extinguishant approved by the ASN,
- tools for righting an overturned car (ropes, hooks, long crowbars),
- a fire-resistant blanket for smothering fire,
- aluminium covered fire-resistant gloves.
- marshals should carry equipment for cutting harnesses, safety nets, etc.

Personnel:

There should be a minimum of 2 marshals at each post, including an observer/signaller (who may also act as judge of fact for cases of obstruction, provoking accidents and touching penalty markers) and an appropriately trained and clothed fire-fighter.

Duties:

The duties and interventions of the marshals are broadly similar to those explained in article 2.3.5 insofar as they are appropriate to sprint races on short loose-surfaced tracks.

In the event of an accident, the marshals must not themselves remove the driver from the car, but must simply assist him while awaiting the arrival of the specialised rescue teams. The drivers and marshals must be informed of this.

3.2.3 Signalisation

Les drapeaux aux postes de commissaires seront limités à ceux précisés en 3.2.2, le Directeur de Course ayant à sa disposition le drapeau rouge, le drapeau noir, le drapeau noir et blanc, le drapeau noir à disque orange, et les drapeaux de départ et à damiers. Les signaux par drapeaux devraient être conformes à l'Article 2.4, sauf les exceptions suivantes :

- i) Le drapeau jaune devrait être déployé à un poste seulement, immédiatement en amont de l'accident/obstacle. Après ce drapeau, les pilotes ne pourront pas doubler d'autres concurrents avant d'avoir dépassé complètement l'incident sur lequel le drapeau a été déployé : il n'y aura pas de drapeau vert dans cette situation.
- ii) Drapeau rouge, drapeau noir, drapeau noir et blanc - la décision de présenter ces trois drapeaux sera normalement du ressort du Directeur de Course.
- iii) Le drapeau jaune à bandes rouges devrait toujours être déployé après arrosage de la piste.
 - Des balises pourront être utilisées pour délimiter le parcours (un nombre aussi peu élevé que possible) et il incombera aux Juges de Faits 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 SERVICE MÉDICAL

Le service médical devrait être conçu de sorte que des conditions d'intervention et de soins équivalentes à celles indiquées pour les courses en circuit à l'Article 2.7 puissent être respectées, équipe d'extraction y compris. Les indications pour l'organisation d'épreuves de Coupe et de Championnat FIA sont fournies dans le tableau récapitulatif à la fin de la présente Annexe et, à l'exception des éléments se rapportant expressément à la FIA, sont recommandées pour toutes les épreuves.

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 2.6 puissent être respectées, compte tenu de la longueur réduite des circuits et des courses. Il devrait y avoir au moins deux dispositifs mobiles, comme spécifié au 2.6.2.3, 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 2.8, lorsqu'applicables à l'épreuve.

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 la veille de l'épreuve ou après les essais ; l'arrosage ne devrait pas être effectué entre les manches, sauf sur décision des Commissaires Sportifs 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 2.5, selon qu'il conviendra à l'épreuve.

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

3.2.3 Signalling

Flags at marshal posts shall be restricted to those specified in 3.2.2, the Clerk of the Course having at his disposal the red, black, black with orange disc, black and white, chequered and starting flags. Flag signals should be in conformity with Article 2.4, with the following exceptions:

- i) The yellow flag should be shown at one post only, immediately before the accident/obstacle. After the flag, drivers shall not overtake until they have completely passed the incident for which it is shown, there being no green flag in this situation.
- ii) Red flag, black and white flag, black flag: the decision to show these 3 flags shall normally be taken by the Clerk of the Course.
- iii) The yellow flag with red stripes should always be shown after track watering.
 - Penalty markers may be used to define the course (as few as possible) and the judges of fact will be required to report if a car displaces them or passes on the wrong side.
 - Fixed signs should also be used to indicate deviations in the course, such as joker laps and artificial chicanes where visibility is limited, and the paddock entry should be clearly marked.

3.3 MEDICAL SERVICE

The medical service should be designed to enable equivalent standards of intervention and care to those indicated for circuit racing in Article 2.7, including an extrication team, to be provided. Indications for the organisation of FIA Championship and Cup events are given in the recapitulative table at the end of this Appendix and, excepting specifically FIA-related elements, are recommended for all events.

3.4 FIRE-FIGHTING AND RESCUE SERVICES

These should be designed to enable equivalent standards of intervention and fire-fighting to those indicated in Article 2.6 to be provided, taking into account the short length of both the circuits and races. There should be at least two mobile appliances as described in 2.6.2.3 present, capable of traversing the terrain of the particular circuit. Professional fire-fighters are recommended.

There should be adequate, clearly indicated, freely accessible and properly equipped fire fighting points in the paddock, which should be easily accessible to mobile appliances.

If the paddock and the track are far from each other, then it may be necessary to have access to fire extinguishers along the access road. The location of fire-fighting equipment should be well indicated.

3.5 OTHER SERVICES

- These should be as described in Article 2.8, where relevant to the event.

In particular, a vehicle capable of lifting broken-down cars should be provided by the organiser. In all there should be at least two vehicles for towing.

In order not to hold up the competition, the vehicles for salvaging competing cars should be operational quickly and in sufficient numbers.

- Track watering.

This, if necessary, should be done with a dust-fixing mixture the day before the event or after practice; it should not be done between rounds except by decision of the Stewards of the Meeting and on condition that competitors are given sufficient warning to be able to make their choice of tyres.

3.6 INTERVENTIONS ON THE TRACK

Interventions should follow the principles described in Article 2.5, as appropriate to the event.

After seeing or being informed of an accident, the Clerk of the Course launches the rescue procedure under the red flag.

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 épreuve. 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 d'épreuves 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 des observateurs.

4.3 SERVICE MÉDICAL

4.3.1 Le service médical devrait être conçu de sorte que des conditions d'intervention et de soins équivalentes à celles indiquées pour les courses en circuit à l'Article 2.7 puissent être respectées. Les indications pour l'organisation d'épreuves de Championnat FIA sont fournies dans le tableau récapitulatif à la fin de la présente Annexe et, à l'exception des éléments se rapportant expressément à la FIA, sont recommandées pour toutes les épreuves.

Les composants du service médical mentionnés ci-après devraient correspondre aux définitions de l'Article 2.7.3.

- Des Médecins ou Paramédicaux «à pied» : à l'appréciation du Médecin-Chef.
- Unité de réanimation (Centre Médical Temporaire) : devrait être capable de recevoir à la fois des blessés pour soins mineurs et ceux qui relèveraient de soins intensifs, sous forme au moins d'unité mobile (ambulance équipée à cet effet).

A chaque unité un médecin qualifié en réanimation devrait être affecté.

- Ambulances pour le transport de blessés : au moins 1, conforme à la législation du pays concerné avec ou sans médecin à bord. Pour un blessé nécessitant pendant son transport des soins intensifs, un médecin qualifié en réanimation.

- Une équipe d'extraction (voir Supplément 7).

Aucune course de dragsters ne devrait débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence d'un dispositif médical minimal. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

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 tous les cas, il faudrait prendre contact avec les autorités locales ou, à défaut, une organisation privée pour préparer un plan de secours en cas d'accident massif débordant les possibilités du service médical.

4.3.4 Sécurité des spectateurs :

Les services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régies par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

4.3.5 Organisation des interventions médicales :

Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin désigné à ce titre par l'organisateur.

Les combinaisons médicales : sont recommandées, elles

ARTICLE 4 – DRAG RACING

4.1 GENERAL ORGANISATION

The organisation of the safety services should in general be similar to that recommended for circuit racing in Article 2 and comply with the FIA Drag Racing regulations concerning organisation and courses. The course and organisation must be approved by the ASN.

Each facility must have appropriate emergency response equipment in the restricted area during the operation of any racing events. This equipment must be transportable in the event of an incident.

4.2 SUPERVISION OF THE TRACK

4.2.1 Race control

Buildings and equipment requirements may vary according to the types of event planned; each project should be established by collaboration between the strip management, the ASN and the FIA.

The race control post, situated near to the starting line, should provide the Clerk of the Course and his assistants with suitable conditions to perform their duties; it should be accessible only to the staff. It should have a microphone connected with the paddock and public address systems and if possible a telephone connected with the city network. It shall have equipment for communicating with observers' posts.

4.3 MEDICAL SERVICE

4.3.1 The medical service should be designed to enable equivalent standards of intervention and care to those indicated for circuit racing in Article 2.7 to be provided. Indications for the organisation of FIA Championship events are given in the recapitulative table at the end of this Appendix and, excepting specifically FIA-related elements, are recommended for all events.

The components of the medical service mentioned below should correspond to the definitions in Article 2.7.3.

- Doctors or Paramedics "on foot" : to be decided by the Chief Medical Officer.
- Resuscitation unit (Temporary Medical Centre): should be capable of treating both patients with minor injuries and patients requiring intensive care, in the form at least of a mobile unit (ambulance equipped for this purpose)

A doctor qualified in resuscitation should be posted at the unit.

- Ambulance for the transport of casualties: at least 1 in conformity with the regulations in force in the country concerned, with or without a doctor on board. For casualties requiring intensive care during transportation, a doctor qualified in resuscitation.

- An extrication team (see Supplement 7).

No drag race should start or resume after an interruption unless a minimum medical service is present. Replacements should be provided for.

4.3.2 Communication:

The Chief Medical Officer should be able to communicate with all the members of his rescue team, either through the general network or through a dedicated network.

4.3.3 Administrative formalities:

In all cases, contact should be made with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up a rescue plan to be implemented in the event of a massive accident which does not fall within the scope of the medical service.

4.3.4 Spectator safety:

Medical services for the public are necessary when there are enclosures managed by the organiser. Even if the medical service intended for the public is organised by a different body, it remains under the supervision of the Chief Medical Officer.

4.3.5 Organisation of medical interventions:

At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out only by the doctor whom the organiser has designated for this purpose.

Medical overalls: are recommended and should preferably be fire-resistant and bear the word "DOCTOR" on the back and

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 2.6 puissent être respectées, compte tenu de la longueur réduite de la piste. Il devrait y avoir au moins deux dispositifs mobiles, comme spécifié au 2.6.2.3.

4.5 AUTRES SERVICES

Ces services devraient être conçus de sorte que des conditions d'intervention équivalentes à celles indiquées à l'Article 2.8 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.

chest.

4.4 FIRE-FIGHTING AND RESCUE SERVICES

These should be designed to enable equivalent standards of intervention and fire-fighting to those indicated in Article 2.6 to be provided, taking into account the short length of the track. There should be at least two mobile appliances present as described in 2.6.2.3.

4.5 OTHER SERVICES

These should be designed to enable equivalent standards of intervention to those indicated in Article 2.8 to be provided, taking into account the short length of the track.

In particular:

- a vehicle capable of lifting broken-down cars must be provided by the organiser, as well as supplementary rescue equipment. In all, there must be at least 2 vehicles for towing;
- suitable equipment for drying water and oil should be available.

ARTICLE 5 - RALLYES (1^{ERE} CATEGORIE)

5.1 GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le Règlement Particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FIA est obligatoire pour les épreuves 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 CMR) et dans le Supplément 8.

5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES

5.2.1 Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera :

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la Direction de Course) ;
- Le nom des différents responsables :
 - Directeur de Course,
 - Directeurs de Course adjoints,
 - Médecin-Chef (approbation de la FIA obligatoire pour épreuves du Championnat du Monde, conformément au Supplément 2),
 - Responsable sécurité,
 - Chefs de sécurité dans chaque épreuve spéciale.
- Les coordonnées des différents services de sécurité :
 - Gendarmerie,
 - Hôpitaux,
 - Service médical d'urgence,
 - Service d'incendie,
 - Service de dépannage,
 - Croix-Rouge (ou équivalent).
- L'itinéraire complet avec les secteurs de liaison détaillés.
- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale, qui devrait comporter la liste de tous les principaux officiels, des services d'urgence pour cette spéciale, des numéros de téléphone, etc., plus une carte détaillée de l'épreuve spéciale.
- Les organisateurs et le Directeur de Course devraient prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation (voir 5.4.2.6).
- Pour les épreuves du CMR, voir également le règlement CMR spécifiant les délais pour la soumission à la FIA du plan de sécurité et du questionnaire médical ainsi que 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 l'épreuve,
- et comprend :
- les lieux de stationnement des secours,
 - les consignes d'intervention,
 - les itinéraires d'évacuation,
 - les hôpitaux prévus et contactés.

5.2.3 Dans tous les cas, il faudrait prendre contact avec les autorités locales ou, à défaut, une organisation privée pour établir un plan de secours en cas d'incident majeur ou d'incidents dépassant les possibilités du service médical sur place.

Il faudrait prendre contact par écrit, au plus tard 16 jours avant le rallye avec les hôpitaux prévus, demandant 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).

ARTICLE 5 - RALLIES (1ST CATEGORY)

5.1 GENERAL

The following recommendations should be respected, but need not be included in the Supplementary Regulations of the rally.

Each organiser is permitted to introduce additional elements with a view to improving the safety of the public and the crews.

The Clerk of the Course shall be ultimately responsible for applying these recommendations.

The presence of FIA Safety and Medical Delegates is obligatory for events counting towards the FIA World Rally Championship.

FIA Safety and/or Medical Delegates may be appointed for any other FIA Championship; in that case, their duties and authority shall be as specified in the FIA World Rally Championship (hereinafter "WRC") sporting regulations and Supplement 8.

5.2 SAFETY PLAN AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES

5.2.1 A safety plan must be drawn up and include:

- The location of the Rally Headquarters (Rally Control);
- The names of the various people in charge:
 - Clerk of the Course,
 - Deputy Clerks of the Course,
 - Chief medical officer (the FIA approval required for World Championship events in accordance with Supplement 2),
 - Chief Safety officer,
 - Safety officers in each special stage.
- The addresses and telephone numbers of the various safety services:
 - Police,
 - Hospitals,
 - Emergency medical services,
 - Fire-fighting services,
 - Breakdown services,
 - Red Cross (or equivalent).
- The full itinerary with detailed road sections.
- The safety plan for each special stage, which should list all key officials, emergency services for that stage, telephone numbers, etc., plus a detailed map of the special stage.
- The organisers and the Clerk of the Course should make provision for an alternative route for each special stage, to be used in the event of cancellation (see 5.4.2.6).
- For WRC events, see also the WRC regulations specifying deadlines for the submission to the FIA of the safety plan and medical questionnaire and arrangements with the designated hospitals.

5.2.2 The safety plan specifically addresses issues in each of the following areas:

- safety of the public,
- safety of the competing crews,
- safety of the officials of the event.

and includes:

- details of where the rescue services are stationed,
- instructions for intervention,
- evacuation routes,
- the hospitals which have been contacted and which would be used in the event of an emergency.

5.2.3 In all cases, contact should be made with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up a rescue plan to be implemented in the event of a major incident or incidents which do not fall within the scope of the medical service on site.

The hospitals selected should be contacted in writing, no less than 16 days before the rally, requesting that the emergency services be placed on standby.

5.2.4 Chief Safety Officer

A Chief Safety Officer will be appointed in the regulations of the rally. He will belong to the organising committee and will take part in the devising of the safety plan.

During the rally he will be in permanent communication with rally control, the Chief Medical Officer and the start of each special stage (by telephone or radio).

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

5.2.5 Chef de Sécurité d'Epreuve 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 zero.

5.2.6 Officiels et commissaires

Les organisateurs devraient veiller à ce que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger.

Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

Le personnel devrait porter des chasubles d'identification. Les couleurs recommandées sont :

- Commissaires préposés à la sécurité :
 - orange
- Responsable de la Sécurité :
 - orange avec bande blanche et texte
- Chef de poste :
 - bleu avec bande blanche et texte
- Médias :
 - vert
- Responsable de spéciale :
 - rouge avec texte
- Chargé des relations avec les concurrents :
 - veste rouge ou chasuble rouge
- Médical :
 - blanc
- Radio :
 - jaune avec marque bleue
- Commissaire technique :
 - noir

5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS

5.3.1 Généralités

Les services de secours devraient être conformes aux indications rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils devraient d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces indications s'appliquent à toute épreuve internationale. Elles ne s'appliquent pas aux essais privés.

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

5.3.2 Personnel

A la Direction de Course

Un Médecin-Chef ou son adjoint :

Tous deux doivent être agréés par l'ASN et être placés sous l'autorité du Directeur de Course. Leurs noms devront figurer sur le Règlement Particulier de l'épreuve.

Les qualifications exigées pour les Médecins-Chefs des épreuves du Championnat du Monde des Rallyes sont stipulées au Supplément 2.

Le Médecin-Chef a autorité sur le recrutement, la mise en place, le fonctionnement, le déroulement des secours et sur 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.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une épreuve, 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 un adjoint dont le nom, à ce titre, devra figurer dans le Règlement Particulier de l'épreuve concernée. Dans tous les cas, il devrait pouvoir être joint. Enfin, les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

Un médecin-chef adjoint :

Il assiste le Médecin-Chef et est délégué pour certaines missions, il peut même le remplacer.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de

He will be responsible for the implementation and enforcement of the safety plan.

5.2.5 Special Stage Safety Officer

Each special stage will have a safety officer who will assist the Chief Safety Officer.

The special stage safety officer ensures that the special stage is inspected and certified in conformity with the safety plan prior to the passage of the zero car.

5.2.6 Officials and marshals

Organisers should ensure that, in performing their duties, officials are not required to place themselves in danger.

It is the organiser's responsibility to ensure that officials are adequately trained in this regard.

The personnel should wear identifying tabards. The recommended colours are:

- Safety Marshals:
 - Orange
- Safety Officer:
 - Orange with white stripe and text
- Post Chief:
 - Blue with white stripe and text
- Media:
 - Green
- Stage Commander:
 - Red with text
- Competitor Relations Officer:
 - Red jacket or red tabard
- Medical:
 - White
- Radio:
 - Yellow with blue mark
- Scrutineer:
 - Black

5.3 DESCRIPTION OF THE ELEMENTS OF THE MEDICAL AND RESCUE SERVICE

5.3.1 General

The rescue services provided should comply with the prescriptions contained within this chapter. They should also fulfil the legal requirements in force in each country concerned. These prescriptions apply to all international events. They do not apply to private testing.

Technical medical information and essential practical instructions are provided in a recapitulative table at the end of this Appendix.

5.3.2 Personnel

At Rally Control

A Chief Medical Officer or his assistant:

Both must be approved by the ASN and be placed under the authority of the Clerk of the Course. Their names must appear in the Supplementary Regulations of the event.

The qualification requirements for Chief Medical Officers of World Rally Championship events are stipulated in Supplement 2.

The Chief Medical Officer is responsible for the recruitment, implementation, operation and running of the rescue services and evacuation. Consequently, all the medical and paramedical personnel, including those recruited directly or indirectly by the ASN, are concerned by his decisions.

Save in exceptional circumstances, during the running of an event, the Chief Medical Officer remains at rally control in order to facilitate dialogue and collaboration with the Clerk of the Course in the event of an accident. He may be replaced temporarily by an assistant whose name must appear in the Supplementary Regulations of the event concerned. In all cases, it must should be possible to contact him. The organisers are obliged to provide him with all the material and administrative means necessary for the performance of his duties.

An assistant chief medical officer:

He assists the Chief Medical Officer and is delegated for certain missions, or may even replace him.

For medical intervention vehicles and treatment/

soins / réanimation :

- **Des médecins** qualifiés en réanimation suivant les dispositions légales du pays concerné ou le cas échéant suivant des normes de référence ;
 - **des auxiliaires médicaux** dont la qualification 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 avant toute évacuation vers l'hôpital) ;
 - **des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes ;
- et au besoin :
- des secouristes et du personnel formé pour dégager les blessés des véhicules accidentés.
 - personnes formées à l'extraction des blessés (voir Supplément 7).

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 :

- a) Deux véhicules distincts, un pour le « médical », l'autre pour le « technique ».

Le véhicule d'intervention médicale transportant :

- un équipage conforme à l'Article 5.3.2.
- l'équipement médical conforme au Supplément 3.

Le véhicule d'intervention technique transportant :

- un équipage technique 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).

- b) Un véhicule mixte, réunissant le « technique » et le « médical ».

Il devra alors avoir à son bord :

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique ;
- le personnel 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 compétant en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour la réanimation conformément à la réglementation du pays concerné. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin qualifié en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

5.3.5 Unité de soins / réanimation

Une unité de réanimation conçue pour être utilisée dans le parc d'assistance et équipée conformément au Supplément 4 sous la forme d'une structure provisoire ou fixe ; deux lits sont nécessaires et suffisants. Elle devrait pouvoir recevoir à la fois les blessés pour des soins mineurs et ceux qui relèveraient des soins intensifs.

Un médecin qualifié en réanimation est affecté à chaque unité.

5.3.6 Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée normalisée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation du pays concerné. Avec ou sans

resuscitation units:

- **Doctors** qualified in resuscitation according to the standards of the country concerned or, where applicable, the reference standards;
- **paramedics** whose qualification for cardiovascular and respiratory resuscitation and the practice of intubation is proven by an official diploma awarded in the country in which they practice (they may replace the doctors at the intermediate points of the special stages, and only at those points, and on condition that any casualty is examined by a doctor qualified in resuscitation before being transferred to a hospital);
- **drivers**, who may be members of these teams;

and, if need be:

- rescue workers and personnel trained in freeing casualties from crashed vehicles.
- personnel trained in casualty extrication (see Supplement 7).

5.3.3 Intervention vehicles

Their mission is to bring to the scene of the accident:

- on the one hand, the appropriate medical rescue;
- on the other hand, the necessary technical equipment.

Two solutions are recommended:

- a) Two separate vehicles, one for the "medical" team, one for the "technical" team.

The medical intervention vehicle transporting:

- a medical team in conformity with Article 5.3.2.
- medical equipment in conformity with Supplement 3.

The technical intervention vehicle transporting:

- a technical team with equipment in conformity with Supplement 3;
- two 4 kg fire extinguishers with trained operator,
- suitable communications equipment to maintain contact with Rally HQ,
- a warning siren,
- suitable identification,
- a kit of basic rescue equipment determined by the chief Medical Officer in collaboration with the chief scrutineer, based on Supplements 7 (Extrication) and 3 (Disincarceration);

- b) a mixed vehicle, combining "technical" and "medical".

This carries on board:

- all the equipment foreseen for technical intervention;
- the medical personnel and equipment foreseen for medical intervention.

A stretcher should be carried on board at least one of the vehicles mentioned above.

The vehicles should be suitable for the terrain and capable of moving rapidly in the special stage. The number of vehicles is determined according to the nature, length and difficulty of the special stage concerned.

For the intervention cars, a safety rollbar may be recommended according to the nature of the terrain, and all the members of the team are also advised to wear a helmet.

In all cases, the resuscitation doctor stationed at the start of the special stage (or, at an intermediate point, the paramedic skilled in resuscitation) should be the first to arrive at the scene of the accident.

5.3.4 Ambulance equipped for resuscitation

Ambulance equipped for resuscitation in accordance with the regulations of the country concerned. The crew comprises a driver, a doctor qualified in resuscitation and/or a paramedic who may be the driver.

5.3.5 Treatment/Resuscitation unit

A resuscitation unit in the form of a temporary or permanent construction, designed for use in the service park and equipped in accordance with Supplement 4; two beds are necessary and sufficient. It should be suitable for treating both patients with minor injuries and patients requiring intensive care.

A doctor qualified in resuscitation is assigned to each unit.

5.3.6 Evacuation ambulance

A standardised ambulance, complying with the regulations of the country concerned, for transporting casualties, with or without

médecin à bord. Lors du transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin réanimateur est obligatoire.

5.3.7 Hélicoptère médicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné. Le cas échéant, il doit être équipé pour les secours en terrain accidenté, et dans tous les cas le médecin qui s'y trouve doit être qualifié en réanimation.

Il devrait être exclusivement réservé aux interventions pour accident pendant les spéciales ou les secteurs de liaison.

L'attention des organisateurs est attirée sur les lignes directrices de la FIA : «L'organisation des hélicoptères pour la sécurité en vol» et l'Article 5.5.3 d) ci-après.

5.3.8 Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 SECURITE DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, et notamment les spectateurs.

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes de 1^{ère} catégorie internationaux :

5.4.1 Film éducatif (recommandé pour toutes les épreuves)

- Durée 30 secondes ;
- commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de l'épreuve ;
- 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 ceux 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 de la FIA ainsi que de l'équipage des voitures zéro (et du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité de la FIA s'ils sont présents) afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.
- d) Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé par des équipements de sécurité spéciaux tels que mur de pneus, mur de bottes de paille, etc.
- e) Il faudrait empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture zéro et avant celui de la voiture balai).
- f) Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g) Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h) Les commissaires de route devraient porter une veste 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.

5.4.3 Zones 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.

a doctor on board. When the condition of the casualty being transported requires resuscitation, the presence of a doctor qualified in resuscitation is obligatory.

5.3.7 Medically equipped helicopter

When provided for, it should meet the requirements specified by the aviation authorities of the country concerned. Where applicable, it must be equipped for missions in rugged terrain, and in any case must carry on board a doctor qualified in resuscitation.

It should be reserved exclusively for accident intervention during special stages or road sections.

Organisers' attention is drawn to the FIA guidelines: "The organisation of helicopters for flight safety" and Article 5.5.3 d) below.

5.3.8 Means of communication

The Chief Medical Officer must be able to communicate with all the members of his team, either through the general radio network or through a dedicated network radio channel.

5.4 SAFETY OF THE PUBLIC

A major priority of the safety plan is to ensure the safety of the general public including spectators.

With the possible exception of 5.4.1, the following non-exhaustive measures should be applied for all international rallies of the 1st category.

5.4.1 Educational film (recommended for all events)

- 30-second duration;
- with commentary by a leading driver or drivers, in the language(s) applicable to the country of the event;
- should not show accidents;
- should be broadcast several times.

5.4.2 Control of Spectators

- a) Measures should be taken as described in Article 5.4.5 to warn spectators and, where necessary, ensure that any who are in dangerous places are removed from those areas.
- b) Any dangerous areas should be identified in the safety plan. The organisers, with the assistance of the public order authorities where necessary, should identify and delimit danger zones in conformity with the safety plan, well before the arrival of the public.
- c) The Clerk of the Course should take into consideration the recommendations of the Chief Safety Officer, as well as the crews of the zero cars (and of the FIA Safety and Medical Delegates if present) in order to ensure that a special stage is cancelled if dangerous conditions exist.
- d) When large numbers of spectators are expected for a special stage or a super special stage, they should be protected by special safety equipment such as tyre walls, straw-bale walls, etc.
- e) The public should be prevented from moving along the route of the special stage whilst the stage is open for competition (after the zero car and before the sweeper car).
- f) Safety instructions should be distributed to the public along the special stage and also at all access points.
- g) Adequate numbers of marshals or public order authorities (police, military etc.) should be present to ensure public safety during the special stage.
- h) Marshals should wear a clearly identifiable jacket as recommended in Article 5.2.6.
- i) Special stages should be situated and scheduled to allow the safe movement of spectators between them.

5.4.3 Refuelling and Servicing

Where refuelling or servicing will take place, the organisers should ensure that adequate precautions are taken to keep the public at a suitable distance from potentially dangerous activities.

5.4.4 Voitures Zéro et Voitures Balai

- a) Les voitures zéro d'organisation devraient porter un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et le numéro 000, 00 ou 0.
- b) Chaque voiture zéro devrait être équipée d'un gyrophare sur le toit et d'une sirène.
- c) Les voitures zéro ne devraient pas être conduites par un pilote de priorité de la FIA (1^{ère} / 2^{ème} ou A/B) ou par un pilote s'étant retiré du rallye.
- d) Les pilotes et copilotes des voitures zéro doivent avoir une grande expérience des rallyes, leur permettant de circuler en toute sécurité à vitesse modérée et ils devraient fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Les voitures zéro devraient également contrôler les chronomètres et la maîtrise par les commissaires de route des procédures relatives aux carnets de contrôle.
- e) Une voiture ouvreuse («Voiture balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.5 Information

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

- médias écrits, parlés et télévisés,
- affichage,
- distribution de prospectus,
- passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture). La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.6 Services médicaux

Des services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régies par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS

5.5.1 Déploiement des services de secours

- a) Au départ de chaque épreuve spéciale (y compris les « shakedown » le cas échéant) :
 - un ou des véhicule(s) d'intervention médicale ; ils devraient, pour chaque poste, être placés à proximité immédiate du (ou des) véhicule(s) d'intervention technique (désincarcération, incendie etc.) ;
 - une ambulance équipée pour la réanimation,
 - éventuellement une ambulance d'évacuation,
 - un médecin qualifié en réanimation,
 - un auxiliaire médical,
 - 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, 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) de première intervention,
 - une ambulance d'évacuation,
 - un médecin qualifié en réanimation, ou éventuellement un auxiliaire médical spécialisé en réanimation,
 - matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Le nombre des points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée. Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km, la distance entre deux points médicaux ne devrait jamais dépasser cette limite. Ils devraient toujours être associés à un point radio.

Le nombre et l'emplacement des points intermédiaires devraient

5.4.4 Zero Cars and Sweeper Cars

- a) The organisers' zero cars should have a panel 36 cm x 50 cm on the bonnet and the two front doors, bearing the word SAFETY (or SECURITE) with a number 000, 00 or 0.
- b) Each zero car should be equipped with a warning roof light and a siren.
- c) Zero cars should not be driven by any FIA priority driver (1st /2nd or A/B), or by a driver who has retired from the rally.
- d) The drivers and co-drivers of the zero cars must have considerable rally experience, enabling them to drive in complete safety at moderate speeds, and should be able to give the Clerk of the Course full information and comment concerning the conditions along the route. Zero cars should also check time clocks and the marshals' familiarity with time card procedures.
- e) A course car ("Sweeper Car") should pass through each special stage after the last competitor. These cars should carry a panel a panel 36 cm x 50 cm on the bonnet and the two front doors, showing a chequered flag.

5.4.5 Information

Information addressed mainly to the public will be issued by various means:

- written, spoken and televised media,
- posters,
- distribution of leaflets,
- passage of a vehicle (course information car), equipped with a loudspeaker, along the route to inform the spectators (recommended 45 minutes to 1 hour before the start of the first car).The car may be replaced by a helicopter equipped with loud speakers. This operation may be repeated several times if necessary.

5.4.6 Medical services

Medical services for the public are necessary when there are enclosures managed by the organiser. Even if the medical service intended for the public is organised by a different body, it remains under the supervision of the Chief Medical Officer.

5.5 SAFETY OF THE COMPETING CREWS

5.5.1 Deployment of the safety services

- a) At the start of each special stage (including shakedowns where applicable):
 - one or more medical intervention vehicle(s) should, at each post, be stationed close to the technical intervention (disincarceration, fire-fighting, etc.) vehicles;
 - one ambulance equipped for resuscitation,
 - possibly an evacuation ambulance,
 - one doctor qualified in resuscitation,
 - one paramedic,
 - two 4 kg fire extinguishers with trained operator,
 - suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

These vehicles should be stationed after the start point, at a maximum distance of 150 metres from it. The start point itself should be modified if this proves necessary to allow the correct positioning of these vehicles.

- b) At the intermediate points on the route (see below):
 - one or more first intervention vehicles,
 - one evacuation ambulance,
 - one doctor qualified in resuscitation, or possibly one paramedic specialised in resuscitation,
 - suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

The number of intermediate points is determined by the nature, length and difficulty of the special stage concerned. They are necessary in any case if the length of the stage is 15 km or more, and the distance between two medical points should never exceed that limit. They should always be associated with a radio point.

The number and positioning of the intermediate points should be

être évalués en fonction du temps recommandé pour se rendre du départ de la spéciale jusqu'au premier point, puis d'un point au point suivant et enfin du dernier point à l'arrivée, ce qui ne devrait pas prendre plus de 10 minutes aux véhicules d'intervention utilisés pour le rallye.

Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance pourra être modifiée sur proposition conjointe du Médecin-Chef et du Responsable Sécurité (du Délégué Médical FIA et du Délégué à la Sécurité FIA dans le cas d'un rallye du Championnat du Monde de la FIA), lors de l'approbation du plan de sécurité.

Tant pour les départs que pour les points intermédiaires, les véhicules d'intervention devraient avoir un accès direct sur le parcours de l'épreuve spéciale et doivent être placés dans une zone sûre.

- c) Aux points stop de chaque épreuve spéciale :
 - deux (minimum) extincteurs de 4 kg.
- d) Dans le parc d'assistance (obligatoire pour les épreuves du CMR) 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 débiter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence du dispositif médical initial. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

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 (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.

5.5.3 Evacuation

- a) Un itinéraire d'évacuation doit 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 5.2 ci-dessus).
- 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 qualifié en réanimation.
- d) Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les conditions suivantes devraient être respectées :
 - lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, sur décision conjointe du Directeur de Course et du Responsable de la Sécurité, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le Médecin-Chef ;
 - la mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin qualifié en réanimation.
 - Voir également Article 5.3.7 ci-dessus.

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 :

assessed on the basis of the recommended time taken to drive from the stage start to the first point and between any following consecutive points and the last point and the finish, which should not be more than 10 minutes in the intervention vehicles used for the rally.

Furthermore, if the nature of the terrain, the weather conditions or particular circumstances so require, this distance may be amended on the joint proposal of the Chief Medical Officer and the Chief Safety Officer (FIA Medical Delegate and FIA Safety Delegate in the case of FIA World Championship rallies) when approving the safety plan.

Both at the starts and at the intermediate points, the intervention vehicles should have direct access onto the route of the special stage and must be positioned in a secure zone

- c) At the stop point of each special stage:
 - two (minimum) 4 kg fire extinguishers
- d) In the service park (obligatory for WRC events) or a central location less than 15 km by road from the special stages concerned:
 - one breakdown vehicle.
 - suitable communications equipment to maintain contact with HQ.
 - a treatment/resuscitation unit in conformity with Article 5.3.5;
 - an evacuation ambulance.

No special stage of a rally may start, or resume after an interruption, unless the initial medical service is present. Replacements should be provided for.

5.5.2 Dispatching of the rescue service

- 5.5.2.1 All rescue operations requiring the dispatching of a medical vehicle are initiated by the Clerk of the Course in consultation with the Chief Medical Officer and with information to the stage director. Any evacuation by land or air to the selected hospitals shall be carried out using the routes determined in advance (5.2.2 and 5.5.3 a).
- 5.5.2.2 At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out only by the doctor from the intervention vehicle concerned (possibly the qualified paramedic in the case of a vehicle from an intermediate point). The medical personnel must be familiar with and trained in the correct use of equipment stored on board their medical intervention vehicle.

5.5.3 Evacuation

- a) An evacuation route must be planned for each special stage and clearly shown in the safety plan (by map or diagram).
- b) The emergency services of all hospitals near the route should be on standby (see 5.2 above).
- c) Whether the evacuation is carried out by road or air, any serious casualty whose condition requires intensive care should be accompanied to the hospital by a doctor qualified in resuscitation.
- d) If evacuation by helicopter is foreseen, the following conditions should be respected:
 - when weather conditions prevent the use of a helicopter, on the joint decision of the Clerk of the Course and the Chief Safety Officer, a special stage may be postponed or cancelled if the transfer time by ambulance to the selected hospital is greater than the time deemed appropriate after consultation with the Chief Medical Officer;
 - the presence of a helicopter does not remove the obligation to plan land evacuation with, for a casualty needing intensive care during transport, the presence of a doctor qualified in resuscitation.
 - See also Article 5.3.7 above.

5.5.4 Supervision of the road and signalling

- 5.5.4.1 Marking of Special Stages
Roads and access ways leading to stages must be closed to traffic. This should be done in the following manner:

- 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 aviser du déroulement de l'épreuve 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 possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.
- 5.5.4.3 Si l'utilisation des drapeaux jaunes s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :
- a)** Un drapeau jaune devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
- b)** Le drapeau jaune sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du Directeur de Course. Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6 ci-dessus et sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course.
- c)** Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié à l'Article 5.5.4.4 ci-après devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.
- d)** Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.
- e)** Aucun drapeau autre que le drapeau jaune 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, toute ambulance éventuelle stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio. En outre, il devrait y avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio SOS et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.
- 5.5.4.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de l'épreuve
- a)** Major or through roads, or any road along which traffic may be expected, to be blocked and manned by a marshal, police or other authority.
- b)** Short no-through roads (e.g. to farms, etc.) to be blocked or taped off, with a notice affixed to the barrier or tape advising of the conduct of the event and the danger of entry.
- It shall be the responsibility of the zero cars to check that the appropriate closure method is in place and to immediately advise the rally HQ (rally control) of any omissions, for rectification prior to the commencement of the special stage.
- 5.5.4.2 Marshal posts will be positioned along the course so as to:
- keep the spectators out of prohibited areas by means of boards, barrier or ropes, whistles and loud-speakers;
 - as far as possible, warn crews of any obstructions on the route of the special stage.
- 5.5.4.3 Should the use of yellow flags be required, the following procedure is to be adopted:
- a)** A yellow flag must be available at each stage radio point (situated at intervals of approximately 5 km).
- b)** The yellow flag will be displayed to crews only on the instruction of the Clerk of the Course. The flags may only be displayed by a marshal wearing a distinctive jacket as recommended in Article 5.2.6 above, and on which is marked the radio point symbol. The time of deployment of the flag will be recorded and notified to the stewards by the Clerk of the Course.
- c)** During reconnaissance, a sign bearing the symbol specified in 5.5.4.4 below must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the location may be noted in their pace notes.
- d)** On passing a displayed yellow flag, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or safety car drivers he/she encounters. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the stewards.
- e)** No flag other than the yellow flag may be deployed in a special stage.
- f)** Different signalling systems (e.g. flashing lights) may be used in super special stages. Full details must be included in the Supplementary Regulations.
- 5.5.4.4 A radio network (set up approximately every 5 km), unique to each special stage, should be established to allow the vehicles to be tracked and the running of the rally to be supervised. Each radio point shall be identified in the road book and by a sign at least 70 cm in diameter, bearing the radio point symbol, a black spark on a blue background. Any ambulance within a stage shall be located at a radio point. An additional sign (red or green cross on a blue background) should be located beneath the radio point sign at this point. In addition there should be warning signs 100 m to 200 m prior to the SOS radio and medical points, with the same designs as above but on a yellow background.
- 5.5.4.5 The tracking of vehicles must be carried out either at rally HQ (rally control) or by the special stage safety officer on the special stage. Some form of tracking chart should be used, either on the special stage by the special stage safety officer or at rally headquarters. Each organiser

spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

- 5.5.4.6 Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant au PC du rallye tout incident qui se produit et en permettant au service de sécurité d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

5.5.5 Signes SOS / OK - Sécurité des concurrents

- a) Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

Ce triangle doit être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

- b) Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, qui devrait comprendre les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.
- c) La procédure, recommandée, pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» par les concurrents ayant eu un accident est indiquée dans les règlements des Championnats Régionaux et du CMR de la FIA.
- d) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux Organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.6.1 Accident impliquant un membre du public

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote concerné doit le signaler comme spécifié dans le carnet d'itinéraire.

Les lois du pays où se déroule l'épreuve 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.

must design, and show in the safety plan, this procedure for tracking vehicles and must also list the procedures to be followed in the event of a missing competitor.

- 5.5.4.6 In the case of incidents concerning spectator safety and control, the marshals must cooperate with the public services as laid down in the overall emergency plan, by reporting to rally HQ any incidents or accidents and allowing the security service to make use of the means of communication at the post.

5.5.5 SOS/OK Signs - Competitor safety

- a) Each competing car must carry a red reflective triangle which, in the event of the car stopping in a special stage, must be placed in a conspicuous position by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers. Any crew failing to comply may be subject to a penalty at the discretion of the stewards.

This triangle must be set in place even if the stopped car is off the road.

- b) The road books shall contain a page setting out the accident procedure, which should include instructions in case of an accident involving a member of the public.
- c) The procedure, recommended, for the display of "SOS" or "OK" signs by competitors having had an accident is given in the FIA WRC and Regional Championship regulations.
- d) Any crew retiring from a rally must report such retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply may be subject to a penalty at the stewards' discretion.

5.6 ACCIDENT REPORTING

5.6.1 Accident involving a member of the public

If a driver taking part in a rally is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the driver concerned must report this as specified in the road book.

The laws of the country in which the event is conducted must also be complied with in relation to procedures at accidents.

5.6.2 Accident investigations

Any accident involving a fatality or serious injury must be reported to the National Sporting Authority which is required to inform the FIA accordingly.

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 l'épreuve
- d) Sécurité de l'assistance.

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
 - 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 devant 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 l'épreuve
 - 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 blessésLes hôpitaux sélectionnés devraient être contactés par écrit, au plus tard 16 jours avant le rallye, pour leur demander que les services d'urgence soient en alerte.

6.2.3 **Plan d'urgence :**

Prise de contact avec les autorités locales ou, à défaut, une organisation privée pour établir un plan de secours en cas d'accident massif ou itératif dépassant les possibilités du service médical sur place.

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

ARTICLE 6 - INTERNATIONAL CROSS- COUNTRY RALLIES AND BAJAS

6.1 GENERAL

The following recommendations should be respected, but need not be included in the Supplementary Regulations of the rally.

Each organiser is permitted to introduce additional elements with a view to improving the safety of the public and the crews.

The Clerk of the Course shall be ultimately responsible for ensuring compliance with these recommendations.

6.2 SAFETY PLAN AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES

6.2.1 A safety plan should be established containing a description of the activities and the means to be deployed in each of the following fields:

- a) Safety of the public;
- b) Safety of the competing crews;
- c) Safety of the officials of the event;
- d) Safety of servicing.

6.2.2 The safety plan should include:

- a) The location of Rally HQ (Rally Control).
- b) The names of the various people in charge:
 - Clerk of the Course
 - Deputy Clerk(s) of the Course
 - Chief Medical Officer
 - Chief Safety Officer
- c) The addresses and telephone numbers of the various safety services in the areas where each Selective Section will be run:
 - Police
 - Hospitals
 - Emergency medical services
 - Breakdown and recovery services
 - Red Cross (or equivalent)
- d) The full itinerary with detailed road sections.
- e) The safety plan for each of the Selective Sections, which should detail:
 - The exact location of all emergency vehicles by means of an accurate map.
 - Evacuation routes
 - Zones which are considered by the organisers as being open to the public
 - Measures to be taken for the safety of the crews
 - Measures to be taken for the safety of the officials of the event
 - The procedure for the tracking of competitors' vehicles
 - Actions to be taken in the event of a missing crew
 - The hospitals which have been contacted and which would be used for receiving casualtiesThe hospitals selected should be contacted in writing, no less than 16 days before the rally, requesting that the emergency services be placed on standby.

6.2.3 **Emergency plan:**

Contact must be made with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up a rescue plan to be implemented in the event of a massive or repeated accident which does not fall within the scope of the medical service.

6.2.4 **Chief Safety Officer**

A Chief Safety Officer will be designated in the regulations of the rally. He will belong to the organising committee and will take part in devising the safety plan.

During the rally he will be in permanent communication with rally control, the Chief Medical Officer and the start of each Selective Section (by telephone or radio).

He will be responsible for the implementation and enforcement of the safety plan.

6.2.5 Organisers should ensure that, in performing their duties, officials are not required to place themselves in danger.

danger.

Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

It is the organiser's responsibility to ensure that officials are adequately trained in this regard.

6.3 DESCRIPTION D'ELEMENTS POUVANT FAIRE PARTIE DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS

6.3.1 Des voitures d'intervention médicale

Les voitures d'intervention ont pour mission, en cas d'accident, d'amener sur place un médecin qualifié en réanimation 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 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 unique ou à usage médical mixte avec matériel d'extraction (voir Supplément 7), de désincarcération et/ou antifeu (voir Supplément 3). Si la voiture d'intervention médicale est à usage unique, elle devrait avoir à son bord :

- un extincteur ;
- un matériel de désincarcération léger pouvant sectionner les arceaux de sécurité.

Un arceau de sécurité est recommandé et le port du casque est également conseillé pour tous les membres de l'équipage. La voiture doit être avant tout adaptée au terrain.

Toute voiture d'intervention médicale devrait être équipée d'un système efficace de transmission émetteur et récepteur.

Chaque voiture devrait posséder au minimum :

- 1 système de suivi par satellite ;
- 1 radio VHF ;
- 1 téléphone satellite ;
- un système d'Alarme Véhicule à Véhicule si les véhicules concurrents en sont équipés.

L'équipe devrait se composer au minimum d'un médecin qualifié en réanimation, d'un conducteur et d'un paramédical (le conducteur peut être le médecin ou le paramédical).

6.3.2 Unité de réanimation / Poste médical de bivouac :

Nécessaire dans tous les cas, équipé comme indiqué dans le Supplément 4, 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 qualifié en réanimation devrait être affecté à chaque unité ; pour le bivouac sont également nécessaires : un chirurgien, un radiologue et 2 paramédicaux.

Outre le matériel indiqué, le bivouac devrait également posséder, lorsqu'il est implanté en pays désertique et loin d'un hôpital, un équipement de radiographie et d'échographie.

L'organisateur doit prévoir des «matelas coquille» (matelas à dépression pour l'immobilisation des blessés) en nombre suffisant pour faciliter les transferts et les évacuations sanitaires.

6.3.3 Hélicoptère médicalisé de secours :

Il devrait être équipé pour un blessé couché, avec un brancard correctement fixé au sol et accessible.

Il devrait être pourvu à la fois du matériel médical «hélicoptère» et «voiture d'intervention médicale» (Suppléments 3 et 5), comprenant un ECG/ Défibrillateur et une planche d'immobilisation du rachis, et d'un médecin compétent en réanimation et un paramédical.

6.3.4 Hélicoptère médicalisé de transport :

Equippé pour transporter un ou plusieurs blessés sur longues distances sous soins intensifs.

6.3.5 Moyens de communication :

Le Médecin-Chef doit 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 DESCRIPTION OF ELEMENTS WHICH MAY COMPOSE THE MEDICAL AND RESCUE SERVICE

6.3.1 Medical intervention vehicles:

Their purpose is to transport a doctor qualified in resuscitation to the site of an accident within as short a time as possible.

The medical vehicles should:

- be 4-wheel drive and adapted to the terrain,
- be in conformity with Supplement 3 with regard to the medical equipment, to deal with respiratory and cardiovascular emergencies,
- have at least the same range as that demanded of the competitors,
- have a sufficient reserve of water,
- be able to transport an injured person lying down,
- be equipped with a tripmaster and a GPS.

They may have a single medical use or a mixed medical use equipped for extrication (see Supplement 7), disincarceration and/or firefighting (see Supplement 3). If the medical intervention vehicle has a single medical use, it should carry on board:

- A fire extinguisher;
- Light disincarceration equipment capable of cutting through rollbar tubes.

A safety rollbar is recommended and all the members of the crew are also advised to wear a helmet. Above all, the vehicle must be adapted to the terrain.

All Medical intervention vehicles should be fitted with an efficient communications system, able to transmit and receive messages.

Each vehicle should have at least the following:

- 1 satellite tracking system
- 1 VHF radio
- 1 satellite telephone
- a Vehicle to Vehicle Alarm system if the competitors' vehicles are so equipped.

The team should comprise at least one doctor qualified in resuscitation, a driver and a paramedic (the driver may be the doctor or the paramedic).

6.3.2 Resuscitation unit / bivouac medical post:

Necessary in all cases, equipped as indicated in Supplement 4, capable of treating both patients with minor injuries and patients requiring intensive care:

- in the form of a mobile unit (ambulance equipped for this purpose) ;
- in the form of a unit which can be dismantled for the bivouac in each leg.

A doctor qualified in resuscitation should be posted to each unit. For the bivouac, a surgeon, a radiologist and 2 paramedics are also required.

As well as the equipment listed, the bivouac should contain, when located far from a hospital in desert country, X-ray and ultrasound equipment.

The organiser must provide for a sufficient number of "beanbags" (casualty immobiliser vacuum mattresses) to facilitate transfers and medical evacuation.

6.3.3 Medical Rescue Helicopter:

It should be equipped with a stretcher properly fastened to the floor and accessible for a casualty lying down.

It should carry both the "helicopter" and the "medical intervention vehicle" equipment (see Supplements 3 and 5), including an ECG/defibrillator and spinal immobiliser, as well as a doctor qualified in resuscitation and a paramedic.

6.3.4 Medical Transport Helicopter:

Equipped for the transport of one or more casualties over long distances under intensive care.

6.3.5 Means of communication:

The Chief Medical Officer must be able to communicate with all the members of his rescue team, either through the general network, or through a dedicated network.

6.3.6 Les combinaisons médicales :
Sont recommandées, doivent de préférence être ignifugées, porter la mention «DOCTOR» dans le dos et sur la poitrine.

6.4 SECURITE DU PUBLIC

6.4.1 Sécurité extérieure :

Par sécurité extérieure, il est entendu la sécurité des personnes et des biens extérieurs à l'Epreuve.

La sécurité extérieure est fondée sur la prévention ; elle s'applique dans les domaines suivants :

- le choix du parcours qui évitera la traversée de zones habitées dans la mesure du possible,
- la mise en place des forces de police des pays traversés,
- l'information locale par voie de presse, radio et télévision,
- la mise en place d'une équipe d'ouverture, différente de celle établissant le Road Book dont le rôle est de contrôler ce dernier.

6.4.2 Les services médicaux pour le public :

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, il est toujours placé sous la coordination du 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 la spéciale et / ou le secteur de liaison.
- Une radio VHF dans chaque véhicule médical, organisation, presse est fortement conseillée pour augmenter la sécurité.
- Le système de suivi satellite est fortement recommandé dans tous les véhicules d'organisation empruntant le parcours (médicaux, Contrôle de Passage, balais, etc.) ainsi que dans tous les hélicoptères.

6.5.2 Positionnement des voitures de Contrôles de Passage

Les Contrôles de Passage, dont la fonction première est de veiller au respect de l'itinéraire officiel, sont également des véhicules qui, sans servir au médical, contribuent très fortement à la sécurité : étant en poste fixe, ils permettent de localiser la position des concurrents et peuvent donner l'alerte en cas de problème. Leur nombre est déterminé par la longueur du Secteur Sélectif.

6.5.3 Pack Sécurité / Equipement de survie pour les concurrents

Il est recommandé que les équipages transportent dans leur voiture, le matériel suivant :

- Coupe-sangles : 1 accessible pour chaque membre d'équipage lorsqu'il est attaché à son siège
- 1 avertisseur sonore très puissant, en parfait état de fonctionnement pour toute la durée de l'épreuve
- 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 l'épreuve

6.5.4 Signes SOS/OK

- a) Pour ce type d'épreuve, 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

6.3.6 Medical overalls:

Are recommended, preferably fire-resistant and bearing the word "DOCTOR" on the back and chest.

6.4 SAFETY OF THE PUBLIC

6.4.1 External Safety:

Means the safety of persons and property external to the Event.

External safety is based on prevention, and applies to the following:

- the choice of route that will avoid the crossing of inhabited areas as much as possible,
- the deployment of the police forces of the countries crossed,
- local information via press, radio and television,
- tThe setting up of an opening team, different from the team establishing the road book, whose role is to check the road book.

6.4.2 Medical services for the public:

Are necessary when there are enclosures managed by the organiser. Even if the medical service intended for the public is organised by a different body, it remains under the supervision of the Chief Medical Officer.

6.4.3 Education:

The organisers should arrange for the public to be informed of the nature of the rally and to be warned of its passage, through the media or any appropriate educational means.

6.5 SAFETY OF THE COMPETING CREWS

6.5.1 Surveillance

- Organisers should impose on the competitors safety/search equipment comprising a satellite tracking system, a "Vehicle to Vehicle Alarm system", and / or any other appropriate means.
- Rally HQ must remain on alert as long as there is a vehicle on the stage and/or road section.
- A VHF radio in each medical, organisation or press vehicle is strongly recommended in order to increase safety.
- The satellite tracking system is strongly recommended in all the organisation's vehicles using the route (medical, Passage Control, sweeper cars, etc.) and in all the helicopters.

6.5.2 Positioning of the Passage Control cars

The Passage Controls, the primary function of which is to see to it that the official itinerary is respected, are also vehicles which, although serving no medical purpose, contribute significantly to safety: stationed at a fixed post, they make it possible to pinpoint the position of the competitors and can give the alert in the event of a problem. Their number is determined by the length of the Selective Section.

6.5.3 Competitors' Safety Pack / Survival equipment

It is recommended that the crews transport the following equipment in their vehicles:

- Belt cutters: 1 accessible to each crew member when belted into their seats.
- 1 very powerful klaxon, in perfect working order throughout the duration of the event
- 1 reserve of 1.5 litres with a pipette per crew member.

For desert areas:

- 1 reserve of 5 litres of water per person, as well as a reserve of 1.5 litres with a pipette (per crew member)
- 1 survival blanket (Metaline) per crew member
- 1 lighter
- 1 torch
- 1 pocket lamp
- 3 red, hand-held smoke flares
- 1 compass
- 1 distress mirror
- Belt cutters: 1 accessible to each crew member when belted into their seats.
- 1 very powerful klaxon, in perfect working order throughout the duration of the event.

6.5.4 SOS/OK Signs

- a) In this type of event, it is particularly vital that a crew which sees that an accident has occurred stops in order to provide assistance in the most appropriate manner until the rescue

l'arrivée des secours.

- b) 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.
- c) Le road book devrait contenir une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, y compris les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.
- d) Le road book devrait contenir également, au dos de la couverture au format A4 (plié), un signe «SOS» rouge et, de l'autre côté, un signe «OK» vert.

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

- Si des soins médicaux urgents sont nécessaires, le signe «SOS» rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Si une intervention médicale n'est pas nécessaire, le signe «OK» devrait être clairement montré par un membre de l'équipage aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Si l'équipage quitte le véhicule, le signe «OK» devrait être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.
- Tout équipage à qui le signe «SOS» rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident important et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur de la voiture mais ne montrent pas le signe rouge «SOS», devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance et mettre en œuvre les procédures en cas d'accident indiquées dans le road book et/ou le Règlement Supplémentaire.

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

Ce plan de secours devrait être considéré comme le minimum à mettre en place au départ du rallye. Pendant le déroulement de l'épreuve, beaucoup d'imprévus peuvent survenir à cause de la difficulté du terrain : hélicoptère en panne, voitures médicales hors service, etc. Il appartiendra à l'organisateur de regrouper ses moyens de secours de façon à les garder efficaces.

Les spécificités de chaque rallye tout-terrain sont très différentes : régions inhabitées, désertiques ou peuplées, possédant ou non des moyens médicaux (hôpitaux, etc.), longueur différente des Secteurs Sélectifs, différence de moyennes horaires prévues, nombre de concurrents au départ, temps estimé de roulage de nuit.

6.5.6 Couverture médicale

Les moyens médicaux pour une épreuve devraient permettre le même niveau de couverture que l'Article 5 – Rallyes (1^{ère} catégorie) avec les éléments suivants au minimum :

- 1 Médecin-Chef ;
- 1 hélicoptère médicalisé de secours, au minimum, entièrement dédié au médical ;
- plusieurs voitures d'intervention médicale (nombre à définir selon le parcours et le nombre d'hélicoptères) ;

- 1 poste médical à chaque bivouac.

Pour les rallyes tout-terrain de la Coupe FIA, à défaut d'inspection médicale, les observateurs désignés par la FIA seront habilités à vérifier l'application des présentes dispositions, et d'en obtenir la confirmation écrite par le Médecin-Chef de l'épreuve.

6.5.7 Critères de planification

Pour déterminer un plan de secours minimum standard, les moyens à mettre en place sont évalués en fonction des critères

service arrives.

- b) Each competing vehicle should carry a red reflective triangle which, in the event of the car stopping in a Selective Section, should be placed in a conspicuous position by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers.
- c) The road book should contain a page setting out the accident procedure, which should include instructions in case of an accident involving a member of the public.
- d) The road book should also contain, as the rear cover in A4 size (folded), a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign.

The procedure for the display of "SOS" or "OK" signs is as follows:

- If urgent medical attention is required, where possible the red "SOS" sign should be immediately displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist.
- If medical intervention is not required, the "OK" sign should be clearly shown by a crew member to the following cars and to any helicopter attempting to assist.
- If the crew leaves the car, the "OK" sign should be displayed so that it is clearly visible to other competitors.
- Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them or sees a car which has sustained a major accident where both crew members are seen inside the car but are not displaying the red "SOS" sign, shall immediately and without exception stop to render assistance and initiate the procedures laid down in the road book and/or Supplementary Regulations.

- e) Any crew retiring from a rally must report such retirement to the organisers as soon as possible.
- f) Any crew which is able to but fails to comply with these recommendations may be reported to the Stewards, who may impose penalties in accordance with the International Sporting Code.

6.5.5 Internal Safety (Rescue Plan)

Internal safety, which is referred to below as the rescue plan, concerns the competitors and the event organiser's personnel.

This rescue plan should be considered as the minimum requirement for the start of the rally. Many unexpected things can happen during an event because of the difficulties of the terrain: medical vehicle or helicopter breakdown, etc. It is up to the organiser to deploy his rescue services in such a way that they remain efficient.

The specificities of each cross-country rally are very different: uninhabited, desert or populated regions, with or without medical facilities (hospitals, etc.), Selective Sections of different lengths, differences regarding the scheduled time averages, the number of competitors at the start, the estimated night driving time.

6.5.6 Medical cover

The medical means for an event should permit the same standard of cover as Article 5 - Rallyes (1st category) with the following elements as a minimum:

- 1 Chief Medical Officer;
- 1 medical rescue helicopter, as a minimum, reserved exclusively for medical purposes
- Several medical intervention vehicles (the number to be defined according to the route and the number of helicopters);
- 1 medical post at each bivouac.

In FIA Cup cross-country rallies, in the absence of a medical services inspection, the observers designated by the FIA shall be authorised to check that these provisions are applied, and to obtain written confirmation of this from the Chief Medical Officer of the event.

6.5.7 Planning criteria

In order to determine a standard minimum rescue plan, the means to be deployed are evaluated according to the following

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 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 médicales sur l'ensemble du Secteur Sélectif devrait être fondée sur un écart théorique de 80 km entre chaque voiture, de façon à couvrir efficacement l'Étape ;
- cet écart de 80 km peut être augmenté à 100 km à partir du moment où un deuxième hélicoptère médicalisé est présent, au minimum ;
- un hélicoptère médicalisé peut remplacer une, voire deux voitures médicales (selon la distance d'Étape à parcourir) ;
- le nombre total de voitures d'intervention médicale et/ou hélicoptères médicalisés de secours ou de transport nécessaires sur le rallye est estimé en tenant compte du plus long Secteur Sélectif de l'épreuve.

6.5.8 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 (exemple 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 (exemple 2) :

- 1 hélicoptère médicalisé de secours
- 1 hélicoptère médicalisé de transport au départ 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.

6.5.9 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.

6.5.10 Recommandations pour le déclenchement des secours :

Le plus souvent installé dans l'hélicoptère médicalisé, le Médecin-Chef, reçoit les informations transmises soit par les

criteria:

- the average speed of the competitors on a Selective Section;
- the running time of a Selective Section is estimated on the basis of the last competitor to start;
- any night driving time on a Selective Section, is estimated from the point at which the last competitor finds himself at the time the sun sets and up to the finish of the Selective Section, calculated on the basis of an appropriately reduced average speed;
- since the medical helicopter(s) can fly only during the daytime, only medical intervention vehicles can carry out surveillance at night on the route;
- the deployment of medical intervention vehicles over the whole of the Selective Section should be based on a theoretical distance of 80 km between each vehicle and the next, in order to cover the leg efficiently,
- this 80 km distance can be increased to 100 km if at least a second medical helicopter is present,
- a medical helicopter may replace one or even two medical vehicles (depending on the distance of the leg to be covered),
- the total number of medical intervention vehicles and/or medical rescue helicopters or medical transport helicopters necessary on the rally is estimated taking into account the longest Selective Section in the event.

6.5.8 Recommended positioning of the medical intervention vehicles

Case 1:

On a Selective Section of which less than 200 km are covered at night by the last competitors (200 km x 50 kph = 4 hours of driving at night):

If there is only one medical helicopter (example 1):

- 1 medical intervention vehicle at the start of the Selective Section,
- 1 medical intervention vehicle every 80 km of the Selective Section,
- 1 medical intervention vehicle at the finish of the Selective Section, unless the finish of the Selective Section corresponds to the bivouac (= medical assistance provided by the Medical Post at the bivouac).

If there are several helicopters (example 2):

- 1 medical rescue helicopter,
- 1 medical transport helicopter at the start of the Selective Section,
- 1 medical intervention vehicle every 100 km of the Selective Section,
- 1 medical intervention vehicle or 1 medical transport helicopter (for the use of the organiser, race control, the media or others) at the finish of the Selective Section, unless the finish of the Selective Section corresponds to the bivouac,
- 1 Medical Post at the bivouac.

Case 2:

On a Selective Section of which more than 200 km are covered at night by the last competitors:

Whatever the number of helicopters (example 3):

- 1 medical rescue helicopter,
- 1 medical intervention vehicle or 1 medical transport helicopter at the start of the Selective Section,
- 1 medical intervention vehicle every 80 km of the Selective Section,
- 1 medical intervention vehicle or 1 medical transport helicopter at the finish of the Selective Section, unless the finish of the Selective Section corresponds to the bivouac,
- 1 Medical Post at the bivouac.

6.5.9 Organisation of medical interventions:

At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out only by the doctor whom the organiser has designated for this purpose. The medical personnel should be familiar with and trained in the correct use of equipment stored on board their medical intervention vehicle.

6.5.10 Recommendations for the dispatching of the rescue service:

The Chief Medical Officer, usually in the medical helicopter, receives, in the event of an accident, information from the

ANNEXE «H»
APPENDIX "H"

équipes de surveillance soit par une voiture d'intervention médicale, et prend les décisions qui s'imposent.

Des moyens de liaison suffisamment performants doivent être prévus entre les différents éléments du service médical, le Médecin-Chef, et la Direction de Course.

Le Médecin-Chef devra également organiser le transport vers l'hôpital local prévu, et ce pour chaque étape ou vers le bivouac médicalisé. Il organise également les transports secondaires vers le pays d'origine du blessé.

observation teams or from a medical intervention vehicle and takes the appropriate decisions.

Sufficiently reliable means of liaison must be provided between the various elements of the medical service, the Chief Medical Officer and race control.

It is also up to the Chief Medical Officer to organise transport to the designated local hospital, for each leg, or to the medical bivouac. He also organises secondary transport to the country of origin of the injured person.

ARTICLE 7 – COURSES DE COTE

7.1 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 parcours et l'organisation doivent être approuvés par l'ASN.

7.2 SURVEILLANCE DE LA ROUTE

7.2.1 Postes des commissaires de route :

Chaque poste devrait être en contact visuel avec celui qui le précède et celui qui le suit. La direction de course doit être reliée par radio ou téléphone avec les postes du parcours.

7.2.2 Devoirs :

Les devoirs et les interventions des commissaires de route 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 Equipement :

Chaque poste devrait être muni au moins :

- des drapeaux de signalisation décrits à l'Article 2.3.3 ;
- de deux extincteurs portatifs de 6 kg, utilisant un produit extincteur approuvé par l'ASN ;
- des outils pour redresser une voiture renversée (cordes, crochets, leviers longs) ;
- d'une couverture ignifugée pour étouffer un incendie ;
- de gants ignifugés couverts d'aluminium ;
- les commissaires devraient être équipés pour couper les harnais, les filets de sécurité, etc.

7.2.4 Signalisation :

Des drapeaux et/ou des signaux lumineux devraient être utilisés comme décrit à l'Article 2.4.5, si ce n'est que lorsque le drapeau rouge est déployé, les pilotes doivent s'arrêter où ils se trouvent et attendre les instructions des commissaires de route.

7.3 SERVICE MÉDICAL

7.3.1 Le service médical devrait être conçu de sorte que des conditions d'intervention et de soins équivalentes à celles indiquées pour les courses en circuit à l'Article 2.7 puissent être respectées. Les indications pour l'organisation d'épreuves de Championnat FIA sont fournies dans le tableau récapitulatif à la fin de la présente Annexe et, à l'exception des éléments se rapportant expressément à la FIA, sont recommandées pour toutes les épreuves. Les composants du service médical mentionnés ci-après devraient correspondre aux définitions de l'Article 2.7.3.

- Des Médecins ou Paramédicaux «à pied» :
 - à l'appréciation du Médecin-Chef.
- Voitures d'intervention médicale :
 - au moins 1 véhicule devrait être prévu. Pour les épreuves de Championnat FIA, et recommandé pour toutes les épreuves, 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.
- Unité de réanimation (Centre Médical Temporaire) :
 - devrait être capable de recevoir à la fois des blessés pour soins mineurs et ceux qui relèveraient de soins intensifs, sous forme au moins d'unité mobile (ambulance équipée à cet effet).
- Ambulances pour le transport de blessés :
 - au moins 1, conforme à la législation du pays concerné avec ou sans médecin à bord ; le nombre devrait être déterminé par la longueur du parcours. Pour un blessé nécessitant pendant son transport des soins intensifs, un médecin qualifié en réanimation.
- Hélicoptère :
 - pour les courses de côte du Championnat d'Europe FIA de la Montagne, un hélicoptère en stand by, pour lequel des zones d'atterrissage devraient être prévues (voir équipement au Supplément 5).
- Equipe d'extraction :
 - devrait être envisagée (voir Supplément 7).

Aucune course de côte ne devrait débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence d'un dispositif médical minimal. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

ARTICLE 7 – HILL-CLIMBS

7.1 GENERAL ORGANISATION

The organisation of the safety services should in general be similar to that recommended for circuit racing in Article 2. The course and organisation must be approved by the ASN.

7.2 SUPERVISION OF THE ROAD

7.2.1 Marshal posts:

Each post should be in visual contact with the preceding and the following post. Race control must be in radio or telephone contact with all the posts along the course.

7.2.2 Duties:

The duties and interventions of the marshals are broadly similar to those explained in article 2.3.5 insofar as they are appropriate to hill-climbs.

7.2.3 Equipment:

Each post should be provided with at least:

- the signalling flags described in Article 2.3.3;
- 2 portable 6 kg fire extinguishers, using an extinguishant approved by the ASN;
- tools for righting an overturned car (ropes, hooks, long crowbars);
- a fire-resistant blanket for smothering fire;
- aluminium covered fire-resistant gloves;
- marshals should carry equipment for cutting harnesses, safety nets etc.

7.2.4 Signalling:

Flag and/or light signals should be used as described in Article 2.4.5, except that if the red flag is shown drivers must stop where they are and await instructions from the marshals.

7.3 MEDICAL SERVICE

7.3.1 The medical service should be designed to enable equivalent standards of intervention and care to those indicated for circuit racing in Article 2.7 to be provided. Indications for the organisation of FIA Championship events are given in the recapitulative table at the end of this Appendix and, excepting specifically FIA-related elements, are recommended for all events.

The components of the medical service mentioned below should correspond to the definitions in Article 2.7.3.

- Doctors or Paramedics "on foot":
 - to be decided by the Chief Medical Officer.
- Medical intervention cars:
 - at least 1 vehicle should be provided. For FIA Championship events, and recommended for all events, the number of vehicles should be 2 for courses up to 10 km long and 1 additional car per 5 km thereafter.
- Resuscitation unit (Temporary Medical Centre):
 - should be capable of treating both patients with minor injuries and patients requiring intensive care, in the form at least of a mobile unit (ambulance equipped for this purpose).
- Ambulances for transporting casualties:
 - at least 1, in conformity with the regulations in force in the country concerned, with or without a doctor on board; the number should be determined according to the length of the course. For casualties requiring intensive care during transportation, a doctor qualified in resuscitation.
- Helicopter:
 - for hill-climbs in the FIA European Hill-Climb Championship, one helicopter on standby, for which landing zones should be provided (see equipment in Supplement 5).
- Extrication team:
 - should be considered (see Supplement 7).

No hill-climb should start or resume after an interruption unless a minimum medical service is present. Replacements should be provided for.

7.3.2 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.

7.3.3 Formalités administratives :

Dans tous les cas, il faudrait prendre contact avec les autorités locales ou, à défaut, une organisation privée pour préparer un plan de secours en cas d'accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical.

Un plan de secours devrait être élaboré précisant les lieux de stationnement des secours, les consignes d'intervention, les itinéraires d'évacuation, les hôpitaux prévus et contactés.

7.3.4 Sécurité des spectateurs :

L'organisateur devrait garantir la présence d'un service de sécurité publique suffisant, compte tenu de la longueur et des caractéristiques du parcours, ainsi que du nombre de spectateurs.

Les services médicaux pour le public 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, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

7.3.5 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. Le personnel médical devrait être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de leur véhicule d'intervention médicale.

Les combinaisons médicales : sont recommandées, elles devraient de préférence être ignifugées et porter la mention «DOCTOR» dans le dos et sur la poitrine.

7.4 SERVICES DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES ET DE SECOURS

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 2.6 puissent être respectées.

Notamment:

- Tous les postes de surveillance devraient être équipés de 3 extincteurs portatifs de 10 litres ainsi que d'une couverture pour étouffer le feu.
- Si les postes sont séparés d'une distance de 400 m ou plus, un extincteur devrait se trouver tous les 200 m.
- L'organisateur devrait avoir à disposition un véhicule d'intervention rapide doté des équipements complémentaires suivants :
 - vêtement résistant au feu ;
 - une couverture résistant au feu ;
 - crampon ;
 - cisailles ;
 - chalumeau découpeur oxy-acétylénique ;
 - deux extincteurs portatifs ;
 - tout autre matériel considéré nécessaire pour une rapide et efficace intervention de secours ;
 - avec un médecin réanimateur à bord.

Egalement, d'autres équipements d'intervention devraient être placés dans les postes de surveillance choisis selon la longueur du parcours, au moins un tous les 3 km avec 5 personnes.

7.3.2 Communication:

The Chief Medical Officer should be able to communicate with all the members of his rescue team, either through the general network or through a dedicated network.

7.3.3 Administrative formalities:

In all cases, contact should be made with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up a rescue plan to be implemented in the event of a massive or repeated accident which does not fall within the scope of the medical service.

A rescue plan should be drawn up comprising details of where the rescue services are stationed, instructions for intervention, evacuation routes, and the hospitals which have been contacted and which would be used in the event of an emergency.

7.3.4 Spectator safety:

The organiser should guarantee the presence of an adequate public safety service, taking into account the length and characteristics of the course as well as the number of spectators.

Medical services for the public are necessary when there are enclosures managed by the organiser. Even if the medical service intended for the public is organised by a different body, it remains under the supervision of the Chief Medical Officer.

7.3.5 Organisation of medical interventions:

At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out only by the doctor whom the organiser has designated for this purpose. The medical personnel should be familiar with and trained in the correct use of equipment stored on board their medical intervention vehicle.

Medical overalls: are recommended and should preferably be fire-resistant and bear the word "DOCTOR" on the back and chest.

7.4 FIRE-FIGHTING AND RESCUE SERVICES

These should be designed to enable equivalent standards of intervention and fire-fighting to those indicated in article 2.6 to be provided.

Notably:

- marshal posts should be equipped with 3 portable 10 litre extinguishers and with 1 blanket for smothering fire.
- If marshal posts are separated by a distance of 400 m or more, one extinguisher should be placed every 200 m.
- The organiser should have at his disposal a fast intervention vehicle equipped as follows:
 - fire-resistant clothing;
 - fire-resistant blanket;
 - grappling hook;
 - shears;
 - oxy-acetylene cutting equipment;
 - two portable extinguishers;
 - any other equipment considered necessary for fast efficient rescue;
 - with a doctor competent in resuscitation aboard.

Further emergency rescue equipment should also be placed in emergency posts, chosen according to the length of the course; at least 1 every 3 km, provided with at least 5 staff.

**ORGANISATION DU SERVICE MÉDICAL POUR LES ÉPREUVES SUR CIRCUIT /
ORGANISATION OF MEDICAL SERVICES FOR CIRCUIT EVENTS**

DISPOSITIFS / MEASURES	CHAMP. F1 / F1 CHAMP.	CHAMP. FIA GT CHAMP. MVT FIA / FIA GT CHAMP. FIA WTC CHAMP.	Autres épreuves internationales (sur asphalte) / Other international events (on asphalt)	CHAMP. FIA Rallycross et Autocross / FIA Rallycross and Autocross CHAMPS.
Plan de secours / <i>Rescue plan</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Questionnaire médical / <i>Medical questionnaire</i>	oui / yes	oui / yes	non / no	non / no
Médecin-Chef / <i>Chief Medical Officer</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Accord de la FIA / <i>FIA agreement</i>	oui / yes	oui / yes	non / no	non / no
Voiture médicale de la FIA / <i>Medical car</i>	oui / yes	éventuelle / <i>possible</i>	non / no	non / no
Voiture d'intervention médicale, capable de suivre le 1 ^{er} tour / <i>Medical intervention car, able to follow the first lap</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	non / no
Voiture d'intervention médicale / <i>Medical intervention car</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Equipe d'extraction / <i>Extraction team</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Centre médical permanent / <i>Permanent medical centre</i>	dérogation éventuelle oui / yes <i>dispensation possible</i>	dérogation éventuelle oui / yes <i>dispensation possible</i>	conseillé / <i>recommended</i>	non / no
Accord de la FIA / <i>FIA agreement</i>	oui / yes	oui / yes	non / no	non / no
Equipes spécialisées pour centre médical / <i>Specialist teams for medical centre</i>	oui / yes	oui / yes	conseillées / <i>recommended</i>	conseillées / <i>recommended</i>
Centre médical temporaire / <i>Temporary medical centre</i>	si accord FIA oui / yes <i>if authorised by FIA</i>	si accord FIA oui / yes <i>if authorised by FIA</i>	oui / yes	oui / yes
Ambulance (avec ou sans médecin) / <i>Ambulance (with or without doctor)</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Hélicoptère / <i>Helicopter</i>	dérogation éventuelle oui / yes <i>dispensation possible</i>	dérogation éventuelle oui / yes <i>dispensation possible</i>	éventuel / <i>possible</i>	non / no
Médecin à pied / <i>Doctor on foot</i>	éventuel / <i>possible</i>	éventuel / <i>possible</i>	éventuel / <i>possible</i>	éventuel / <i>possible</i>
Médecin / personnel paramédical pour la voie des stands / <i>Doctor/paramedic for the pit lane</i>	oui / yes	oui / yes	conseillé / <i>recommended</i>	non / no
Combinaison réglementaire pour médecins de piste (ambulance exceptée) / <i>Regulation overalls for track doctors (ambulance excepted)</i>	oui / yes	oui / yes	conseillé / <i>recommended</i>	conseillé / <i>recommended</i>
Service médical pour le public / <i>Medical service for the public</i>	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Exercice de sécurité / <i>Safety exercise</i>	oui / yes	oui / yes	éventuel / <i>possible</i>	éventuel / <i>possible</i>
Contact préalable avec les hôpitaux / <i>Previous contact with hospitals</i>	oui / yes	oui / yes	éventuel / <i>possible</i>	éventuel / <i>possible</i>

Note : Pour chaque voiture médicale rapide prévoir un médecin qualifié en réanimation.
 Note : For each fast medical car provide a doctor qualified in resuscitation.

ORGANISATION DU SERVICE MÉDICAL EN RALLIES,
COURSES DE CÔTES ET DRAGSTERS /
ORGANISATION OF MEDICAL SERVICES FOR RALLIES,
HILL-CLIMBS AND DRAG RACES

DISPOSITIFS / MEASURES	Championnat du Monde Rallies / World Rally Championship	Autres Championnats de Rallies FIA / Other FIA Rally Championships	Autres rallies / Other rallies	Champ. Europe Montagne / European Hill- climb Champ.	Courses dragsters / Drag Races	Rallies tout- terrain / Cross- Country Rallies
Médecin-Chef / Chief Medical Officer	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes
Accord FIA / FIA agreement	oui / yes	non / no	non / no	non / no	non / no	non / no
Dossier de secours / Plan de sécurité Rescue dossier / Safety plan	oui / yes	non / no	non / no	non / no	non / no	oui / yes
Plan de secours / Rescue plan	pour chaque épreuve spéciale oui / yes for each special stage	pour chaque épreuve spéciale oui / yes for each special stage	pour chaque épreuve spéciale conseillé / recommended for each special stage	non / no	non / no	pour chaque étape oui / yes for each leg
Véhicules d'intervention médicale / Medical intervention vehicles	Au minimum un par 15 km d'épreuve spéciale oui / yes minimum one per 15 km of special stage	Au minimum un par 15 km d'épreuve spéciale oui / yes minimum one per 15 km of special stage	Au minimum un par 15 km d'épreuve spéciale conseillé / recommended minimum one per 15 km of special stage	oui / yes	non / no	selon la longueur du secteur et le trajet de nuit oui / yes according to the length of the section and the distance at night
Ambulance spécialisée pour réanimation / Ambulance specialised for resuscitation	pour chaque épreuve spéciale oui / yes for each special stage	pour chaque épreuve spéciale oui / yes for each special stage	pour chaque épreuve spéciale conseillé / recommended for each special stage	oui / yes	oui / yes	voiture médicale d'intervention équipée à cet effet / suitably equipped medical intervention car
Equipe d'extraction / Extrication team	éventuelle / possible	éventuelle / possible	éventuelle / possible	éventuelle / possible	oui / yes	
Bivouac médical / Medical bivouac	non / no	non / no	non / no	non / no	non / no	oui / yes
Hélicoptère / Helicopter	oui / yes	conseillé / recommended	conseillé / recommended	non / no	oui / yes	oui / yes
Ambulance / Ambulance	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	voiture médicale d'intervention équipée à cet effet / suitably equipped medical intervention car
Chirurgien consultant / Consulting Surgeon	non / no	non / no	non / no	non / no	non / no	conseillé / recommended
Service médical pour le public pour chaque zone fermée ou payante / Medical service for public for each closed off or paying area	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes

Note : pour chaque véhicule médical (sauf ambulance normale) un médecin qualifié en réanimation.

Note : for each medical vehicle (except normal ambulances) a doctor qualified in resuscitation.

SUPPLEMENT 1

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ESSAIS PRIVES SUR CIRCUITS AUTOMOBILES

La FIA précise qu'il n'est pas de son ressort de réglementer des essais privés dont l'organisation doit être définie par une relation contractuelle entre l'utilisateur et le propriétaire du circuit.

Elle se doit cependant de préciser des recommandations pour la sécurité des essais privés.

Il est recommandé, pour tout essai privé comportant la notion de grande vitesse et destiné à des véhicules devant ultérieurement participer à des compétitions FIA, d'établir avec le propriétaire du circuit ou son représentant un protocole minimum de secours :

- désignation d'un Directeur de Course dans le cas d'un essai avec plusieurs équipes, avec des moyens de communication adéquats ;
- installation le long du circuit de postes de commissaires de lutte contre l'incendie avec des moyens de communication adéquats assurant une couverture correcte de l'ensemble du tracé ;
- véhicules rapides permettant la lutte contre l'incendie en nombre suffisant ;
- désignation d'un médecin responsable de l'organisation des secours : ce peut être soit le Médecin-Chef habituel du circuit, soit un autre médecin auquel il aura délégué ses pouvoirs ;
- présence d'un ou de médecins qualifiés en réanimation et d'une ou de plusieurs voiture(s) d'intervention médicale ;
- présence d'une équipe d'extraction ;
- présence d'ambulances de transport en nombre suffisant ;
- présence sur place d'une structure de réanimation ;
- l'alerte des hôpitaux voisins ;
- un moyen d'évacuation routier ou aérien, équipé pour les soins intensifs ;
- il est vivement conseillé aux équipes d'établir avec les circuits sollicités un contrat précisant les points décrits ci-dessus.

SUPPLEMENT 1

RECOMMENDATIONS CONCERNING PRIVATE TESTING AT MOTOR RACING CIRCUITS

The FIA points out that it is not within its responsibility to regulate private testing, the organisation of which has to be defined by a contractual relationship between the user and the owner of the circuit.

The FIA wishes, however, to clearly define recommendations concerning safety during private testing.

For any private testing involving very high speeds and intended for vehicles which are later to take part in FIA competitions, it is recommended that a set of minimum safety measures be established with the owner of the circuit or his representative:

- appointment of a Clerk of the Course in the case of a multiple team test, with adequate means of communication;
- installation of fire marshal posts along the circuit with adequate means of communication ensuring correct cover over the entire track;
- sufficient fast vehicles for fire-fighting;
- appointment of a doctor responsible for organising rescue operations: this doctor may be either the circuit's usual Chief Medical Officer, or another doctor to whom he has delegated his authority;
- presence of one or more doctors qualified in resuscitation and of one or more medical intervention cars;
- presence of an extrication team;
- sufficient ambulances for transporting the injured;
- presence of resuscitation facilities on site;
- the alerting of neighbouring hospitals;
- a means of evacuation by road or air, equipped for intensive care;
- teams are strongly advised to establish a contract specifying the above points with the circuits concerned.

SUPPLEMENT 2

QUALIFICATIONS DU MEDECIN-CHEF POUR LES CHAMPIONNATS FIA

CHAMPIONNAT FIA DE F1, GT, CMVT ET CMR :

La nomination d'un nouveau Médecin-Chef doit être soumise, au plus tard six mois avant l'épreuve concernée, aux avis conjoints :

- du Président de la Commission Médicale de la FIA ;
- du Secrétaire Général de la FIA Sport ;
- du Délégué Médical du Championnat concerné.

Les candidatures doivent être adressées à la FIA Sport par l'ASN concernée avec, le cas échéant, l'avis de son représentant à la Commission Médicale de la FIA.

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 l'épreuve concernée.

L'agrément est accordé sous réserve de l'observance du programme de formation décrit ci-dessous.

La première année doit être considérée comme probatoire.

La présence au séminaire des Médecins-Chefs de la FIA est obligatoire pour tous les Médecins-chefs de ces championnats.

Programme de formation :

a) Contenu

Avant d'exercer ses fonctions, le futur Médecin-Chef devra subir une formation spécifique à l'occasion d'une épreuve de la même discipline que celle pour laquelle il est proposé. Le lieu de cette formation sera déterminé en fonction de la géographie mais aussi de la personnalité du médecin instructeur qui devra lui-même : être Médecin-Chef depuis au moins cinq années consécutives dans la même discipline et avoir l'aval de la Commission Médicale de la FIA.

Cette formation est normalement prévue sur une épreuve. Toutefois, sur demande du médecin instructeur, elle pourrait être doublée. Elle se déroulerait alors dans un autre lieu, mais toujours dans les mêmes conditions.

Au cours de la première épreuve à laquelle il participe à titre officiel, le Médecin-Chef pressenti sera assisté pour l'ensemble de ses fonctions par le délégué médical du championnat concerné ou un autre médecin désigné par la FIA.

b) Champ d'application :

Ce programme de formation peut s'appliquer partiellement (sur décision des personnes dont l'avis conjoint est sollicité) dans les cas suivants :

- **Pour la F1**, candidat ayant été au cours des cinq années précédentes et au moins à deux reprises :
 - soit Médecin-Chef F1;
 - soit Médecin-Chef Adjoint F1;
 - soit Médecin-Chef d'un autre Championnat FIA (actuellement CMVT, GT FIA).
- **Pour le CMVT et le Championnat GT FIA**, mêmes conditions, plus la possibilité d'avoir été Médecin-Chef Adjoint pour le CMVT ou le Championnat GT FIA.
- **Pour le CMR**, candidat ayant été au cours des cinq années précédentes et au moins à deux reprises :
 - soit Médecin-Chef CMR ;
 - soit Médecin-Chef Adjoint CMR ;
 - soit Médecin-Chef titulaire d'un rallye accédant pour la première fois au CMR.

Dans tous les autres cas, le programme de formation s'applique en totalité.

SUPPLEMENT 2

QUALIFICATIONS OF THE CHIEF MEDICAL OFFICER FOR THE FIA CHAMPIONSHIPS

FIA F1, GT, WTCC AND WRC CHAMPIONSHIPS

The nomination of a new Chief Medical Officer must be submitted, no later than six months before the event concerned, to the joint decision of:

- the President of the FIA Medical Commission;
- the Secretary General of the FIA Sport;
- the Medical Delegate of the Championship concerned.

Any candidatures must be sent to the FIA Sport by the ASN concerned, with, where applicable, the opinion of its representative on the FIA Medical Commission.

Each candidature must be accompanied by:

- a professional curriculum vitae,
- a "Motor Sport" curriculum vitae giving details of previous duties and responsibilities in the sport.

Any candidate must have authorisation to exercise medicine in the country in which the event concerned is to take place.

Approval is granted subject to compliance with the training programme described below.

The first year must be considered as probationary.

Attendance at the FIA Chief Medical Officers' seminar is mandatory for all Chief Medical Officers in these Championships.

Training programme:

a) Content

Before exercising his duties, the future Chief Medical Officer must undergo specific training on the occasion of an event in the same discipline as that for which he is proposed. The site of that training shall be determined according not only to geography but also to the personality of the instructing doctor, who must himself have been serving as a Chief Medical Officer for at least five consecutive years in the same discipline and have the approval of the FIA Medical Commission.

This training is normally scheduled over one event. However, at the request of the instructing doctor, it may be doubled. In that case it would then take place at a different site but still in the same conditions.

During the first event in which he officially takes part, the prospective Chief Medical Officer shall be assisted in all his duties by the Medical Delegate for the championship concerned or by another doctor designated by the FIA.

b) Field of application:

The training programme may be applied partially (by decision of the persons whose joint opinion is sought) in the following cases:

- **For F1**, where the candidate has been, in the course of the last five years and on at least two occasions:
 - either the F1 Chief Medical Officer;
 - or the F1 Assistant Chief Medical Officer;
 - or the Chief Medical Officer of another FIA Championship (currently WTCC, FIA GT).
- **In the WTCC and the FIA GT Championship**, the same conditions, plus the possibility of having been the Assistant Chief Medical Officer in the WTCC or the FIA GT Championship.
- **For WRC**, where the candidate has been, in the course of the last five years and on at least two occasions:
 - either the WRC Chief Medical Officer;
 - or the WRC Assistant Chief Medical Officer;
 - or the Chief Medical Officer of a rally that is included in the WRC for the first time.

In all other cases, the training programme applies in its entirety.

SUPPLEMENT 3 EQUIPEMENT D'INTERVENTION MOBILE

SOMMAIRE

S.3.1	Objectifs
S.3.2	Véhicules
S.3.3	Équipement de lutte anti-incendie
S.3.4	Équipement d'intervention médicale
S.3.5	Équipement de désincarcération

S.3.1 OBJECTIFS

Quelle que soit la nature de l'épreuve, 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 S.3.3, S.3.4 et S.3.5.

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.

S.3.2 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 qualifié en réanimation selon les normes du pays concerné. Elles peuvent être à usage médical unique (meilleure solution pour les circuits) ou à usage médical mixte avec matériel d'extraction, de désincarcération et/ou antifeu.

La puissance, le nombre de portes, l'aménagement de l'habitacle sont libres. L'arceau de sécurité étant toutefois toujours conseillé (en particulier pour les circuits), le port du casque, également (dans tous les cas), pour l'ensemble de l'équipe à bord.

Le véhicule devrait être avant tout adapté au terrain et au type de compétition.

En particulier :

Epreuves sur piste : l'une des voitures d'intervention médicale doit être suffisamment rapide pour suivre le 1^{er} tour de chaque épreuve.
La voiture médicale FIA doit répondre à des spécifications précises (voir 2.7.3.2).

Rallies des championnats de la FIA :

Si la voiture médicale d'intervention est à usage unique, 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 rallies).

Rallies 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).

S.3.3 EQUIPEMENT DE LUTTE ANTI-INCENDIE

- équipement nécessaire à la maîtrise complète d'un incendie d'au moins 180 litres d'essence (ceci implique un débit continu qui devrait, non seulement éteindre le feu, mais également protéger contre un réallumage) ;
- des outils pour remettre une voiture sur ses roues : cordes, crochets, leviers longs ;
- des couvertures résistant au feu (180 x 180 cm min.) ;

SUPPLEMENT 3 MOBILE INTERVENTION EQUIPMENT

CONTENTS

S.3.1	Objectives
S.3.2	Vehicles
S.3.3	Fire-fighting equipment
S.3.4	Medical intervention equipment
S.3.5	Disincarceration equipment

S.3.1 OBJECTIVES

Whatever the type of event, the first objective is to establish the conditions that will afford access to the occupant(s) of a car after an accident, in order to provide emergency first aid and enable a subsequent extrication to proceed as safely as possible.

The specific means to attain this objective may require all or part of the elements described in points S.3.3, S.3.4 and S.3.5.

The ease of access to this material will vary according to local conditions (type of terrain, distances to be covered, etc.) and will govern the quantities, location and mode of transportation to the accident site.

S.3.2 INTERVENTION VEHICLES

For all disciplines on track and road and for cross-country, their primary purpose is to transport a doctor qualified in resuscitation according to the standards of the country concerned to the site of an accident within as short a time as possible. They may have a single medical use (best solution for circuits) or a mixed medical use equipped for extrication, disincarceration and/or firefighting.

The power level, the number of doors and the interior arrangement are free. A safety rollbar is nevertheless always recommended (in particular for circuits), as is the wearing of a helmet (in all cases) for all crew members on board.

The vehicle should above all be adapted to the terrain and the type of competition.

In particular:

Circuit events: one of the medical intervention cars must be sufficiently fast to follow the 1st lap of each event.

The FIA medical car must meet precise specifications (see 2.7.3.2).

FIA championship rallies:

If the medical intervention car is for medical use only, it should carry on board:

- A fire extinguisher
- Light disincarceration equipment capable of cutting through rollbar tubes (also recommended for all other rallies).

Cross-country rallies:

The medical car may be equipped for transporting a casualty.

All medical intervention cars should be fitted with an efficient communications system, able to transmit and receive messages, and with the following equipment on board (this list is not restrictive).

S.3.3 FIRE-FIGHTING EQUIPMENT

- equipment to extinguish completely a running petrol fire of at least 40 gallons (this implies a continuous flow supply and should not only extinguish, but also seal against flash-back reignition);
- tools for righting an overturned car: ropes, hooks, long crowbars;
- fire-resistant blankets for smothering fire (6 ft x 6 ft 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.

S.3.4 MATÉRIEL D'INTERVENTION MÉDICALE

Le choix de l'équipement devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. Dans tous les cas, le personnel de secours doit être familiarisé avec et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

i) Voies aériennes :

- équipements pour sécuriser les voies aériennes supérieures,
- matériel pour l'intubation endo trachéale,
- matériel permettant, en cas d'intubation difficile ou impossible, d'assurer une ventilation des voies aériennes (par exemple : Fastrach ® ou Combitube ®, etc.),
- dispositif de détection du dioxyde de carbone expiré, afin de confirmer le placement correct des tubes endotrachéaux,
- masques sans réinspiration avec une source d'oxygène à fort débit pour patients avec ventilation spontanée,
- canules de Guedel de taille 3 (x2), de taille 4 (x2),
- sondes nasopharyngiennes de taille 7 (x2),
- laryngoscope pour adulte et batteries/ampoules de rechange,
- sondes orales endotrachéales à poignée de taille 7 (x2), de taille 8 (x2), avec raccords appropriés et dispositif gonflable,
- mini-dispositif de cricothyroïdectomie x2.

ii) Ventilation :

- aspirateur portable (300 mm Hg de pression),
- un choix complet de sondes d'aspiration +1 ventouse Yankauer,
- un sac auto-gonflant avec réservoir d'O₂ et masque,
- bouteille d'O₂ portable avec détendeur et raccords appropriés,
- drainage thoracique avec valve anti-reflux x2.

Il est recommandé de disposer de masques à barrière pour la pratique éventuelle du bouche à bouche.

iii) Assistance circulatoire :

- divers garrots,
- matériel pour préparer l'accès intraveineux,
- appareils de transfusion IV x 4,
- cathéters IV - taille 14 x 3/taille 16 x 3,
- un volume suffisant d'expansurs volémiques,
- moniteur cardiaque,
- oxymétrie de pouls,
- défibrillateur obligatoire :
 - a) en F1, dans la voiture médicale FIA
 - b) en GT FIA et en CMVT, dans la voiture médicale pré-posée pour suivre le premier tour de chaque course
- défibrillateur externe automatique ou semi-automatique conseillé pour toutes les voitures d'intervention médicale,
- sphgmomanomètre + stéthoscope,
- dispositif de perfusion intra-osseuse.

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).

- aluminium-covered fire-resistant gloves;
- pliers or hydraulic tools for bending sheet-metal and other specialised tools for releasing persons trapped by damaged bodywork.

S.3.4 MEDICAL INTERVENTION EQUIPMENT

The choice of equipment should be determined by local practice and preferences. In any event, rescue personnel must be familiar with and trained in the use of the chosen devices.

i) Airways:

- equipment for securing the upper airways,
- equipment for endotracheal intubation,
- materials for providing airway support in the event of difficult or impossible intubation (e.g. Fastrach ® or Combitube ®, etc.),
- device for detecting exhaled carbon dioxide, in order to confirm the correct placement of endotracheal tubes,
- non-rebreathing masks with a source of high-flow oxygen for patients with spontaneous ventilation,
- Guedel airways size 3 (x 2), size 4 (x2),
- nasopharyngeal airways size 7 (x2),
- adult laryngoscope & spare batteries/bulbs,
- endotracheal cuffed oral tubes size 7 (x2) size 8 (x2), with appropriate connectors and cuff inflating device,
- mini cricothyrotomy device x2.

ii) Ventilation:

- portable suction machine (300 mm Hg vacuum),
- a full selection of suction catheters & 1 Yankauer sucker,
- a self-inflating bag with O₂ reservoir and facemask,
- portable O₂ cylinder with reducing valve & appropriate connections,
- thoracic drainage with non-return valve x2.

It is recommended to have barrier masks available in case mouth-to-mouth resuscitation is necessary.

iii) Circulatory support:

- various tourniquets,
- equipment for preparing intravenous access,
- IV giving sets x 4,
- IV cannulae - size 14 x 3/size 16 x 3,
- a sufficient volume of volume expanders,
- heart monitor,
- pulse-oximeter,
- defibrillator, compulsory:
 - a) in F1, in the FIA medical car;
 - b) in FIA GT and WTCC, in the medical car that follows the first lap of each race.
- an automatic or semi-automatic external defibrillator is recommended for all medical intervention cars,
- sphgmomanometer & stethoscope,
- intraosseous infusion device

iv) Cervical spine:

- rigid adult cervical collar x 2,
- a spinal immobiliser device of a type recommended by the FIA (if no extrication team present).

v) Dressings:

- selection of dressings, including 10 large field dressings,
- burns dressing (e.g. Water Gel pack, isothermal blanket).

vi) Médicaments :

- drogues de réanimation utilisées dans le pays concerné.

A titre indicatif et non limitatif, les substances suivantes sont conseillées :

- médicaments à visée respiratoire,
- médicaments à visée cardio-vasculaire,
- médicaments à visée analgésique ou spasmolytique,
- médicaments à visée sédatrice et antiépileptique,
- stéroïdes,
- médicaments pour intubation, anesthésie et sédation.

Cette liste n'est pas limitative et est laissée à l'appréciation de chacun, mais doit comprendre les drogues de réanimation actuellement recommandées 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 rallies tout-terrain, un matelas coquille et des attelles diverses.

S.3.5 EQUIPEMENT DE DESINCARCERATION

Les véhicules d'intervention destinés à entreprendre la libération de personnes des voitures endommagées devront avoir à bord au moins l'équipement suivant :

Équipement de découpage :

- 1 ciseau à froid ;
- 1 ciseau pneumatique ;
- 1 scie à air comprimé ; un compresseur portatif ou de l'air comprimé en quantité suffisante pour un découpage d'une durée de 20 min., à la pression maximum de 7kg/cm² ;
- des lames de scie prévues pour la découpe de matériaux composites renforcés au moyen de fibre de verre, de carbone ou de Kevlar ;
- 1 découpeur hydraulique large ;

Équipement hydraulique :

- 1 équipement de secours 8/10 tonnes, du type standard complet fourni par les Sociétés Hurst, Tangy, etc. ou équivalent ;
- 1 écarteur large ;
- 1 écarteur petit ;
- 1 cric à roulettes : 1 tonne.

Outils :

- 1 couteau par membre d'équipage pour le dégagement rapide d'un pilote ;
- 2 scies à métaux avec lames incassables ;
- 1 petite hache ;
- 2 paires de cisailles à tôle, l'une courbée, l'autre droite ;
- 1 paire de cisailles pour la découpe de tissus en aramide, en fibres de verre ou fibre de carbone ;
- 1 paire de pinces ;
- 1 pied de biche ;
- 1 ciseau à froid de 3 cm ;
- 1 cintreuse à tubes ;
- 1 corde en nylon de 5 m d'une résistance de 3 tonnes ;
- 1 pince-étai ;
- 1 jeu de douilles (AF) ;
- 1 jeu de douilles (métrique) ;
- 1 jeu de clefs ouvertes et annulaires (métrique et AF) ;
- 1 jeu de clefs Allen (métrique et AF) ;
- 2 marteaux ;
- 1 marteau plat de 4 kg ;
- 1 assortiment de tournevis plats et cruciformes ;
- 1 torche.

vi) Drugs:

- resuscitation drugs used in the country concerned.

As an indication, the following substances are recommended:

- drugs for respiratory problems,
- drugs for cardio-vascular problems,
- analgesic or spasmolytic drugs,
- sedative and anti-epileptic drugs,
- steroids,
- drugs for intubation, anaesthesia and sedation.

This list is not restrictive and is left to the individual's discretion, but must include currently recommended resuscitation drugs, as well as a full complement of drugs.

vii) Miscellaneous:

- scissors, or other implement, to cut through harnesses and overalls,
- survival cover,
- piece of black "photographer's" type material to permit correct intubation in bright light (recommended),
- sterile and non-sterile gloves.
- for cross-country rallies, a casualty immobiliser (beanbag) and various splints.

S.3.5 DISINCARCERATION EQUIPMENT

For intervention vehicles intended to undertake the release of persons from damaged cars, the following equipment is required at least:

Cutting equipment:

- 1 impact chisel;
- 1 pneumatic chisel;
- 1 compressed air saw with a portable compressor or a sufficient air supply to give not less than 20 minutes cutting time at a maximum pressure of 100 psi;
- saw blades specifically for cutting glassfibre-, carbon fibre- or Kevlarreinforced composite materials;
- 1 large hydraulic cutter;

Hydraulic equipment:

- 1 10 ton/8 ton standard rescue kit as provided complete by Hurst, Tangy, etc.;
- 1 large spreader;
- 1 small spreader;
- 1 1-ton trolley jack.

Tools:

- 1 quick release knife per crew member;
- 2 hacksaws with unbreakable blades;
- 1 small axe;
- 2 pairs of tin shears, one curved, the other straight;
- 1 pair of shears for cutting aramid, carbonfiber or glassfiber fabrics;
- 1 pair pliers;
- 1 crowbar;
- 1 x 1^{1/4} inch bolt croppers;
- 1 pipe bender;
- 1 18ft nylon rope, 3 ton breaking strain;
- 1 vice grip;
- 1 set sockets (AF);
- 1 set sockets (metric);
- 1 set ring and open-ended spanners (metric and AF);
- 1 set Allen keys (metric and AF);
- 2 hammers;
- 1 4 kg club hammer;
- 1 selection of flat and Philips screwdrivers;
- 1 torch

SUPPLEMENT 4 EQUIPEMENT DE L'UNITE DE SOINS / REANIMATION

1. MATERIEL DE REANIMATION

Pour les Championnats FIA de F1, GT et CMVT :

La liste de matériel médical indiquée ci-dessous doit nécessairement être doublée pour permettre dans le même temps les soins intensifs de deux blessés.

Le choix de l'équipement devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. La possibilité de recourir à l'intubation et à la laryngoscopie par fibroscope devrait sérieusement être prise en considération. Dans tous les cas, le personnel de secours doit être familiarisé avec et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

i) Equipement pour sécuriser les voies aériennes supérieures :

- matériel pour l'intubation endotrachéale,
Note : Le placement correct des sondes endotrachéales devrait être confirmé.
- matériel permettant, en cas d'intubation difficile ou impossible, d'assurer une ventilation des voies aériennes (par exemple : Fastrach® ou Combitube®, etc.),
- dispositif de détection du dioxyde de carbone expiré,
- masques sans réinspiration avec une source d'oxygène à fort débit (pour patients avec ventilation spontanée),
- canules de Guedel de taille 3 et de taille 4,
- sondes nasopharyngiennes de taille 7,
- laryngoscope pour adulte et batteries/ampoules de rechange,
- sondes orales endotrachéales à poignée de taille 7 et de taille 8, avec raccords appropriés et dispositif gonflable,
- mini-dispositifs de cricothyroïdectomie.

ii) Ventilation :

- aspirateur portable (300 mm Hg de pression),
- un choix complet de sondes d'aspiration + 1 ventouse Yankauer,
- un sac autogonflant avec réservoir d'O₂ et masque,
- une ventilation mécanique utilisant diverses modalités actuellement acceptées,
- source d'oxygène centralisée ou portable avec détendeur et raccords appropriés,
- drainage thoracique avec valve anti-reflux.

Recommandé : masques à barrière (pour la pratique éventuelle du bouche à bouche).

iii) Assistance circulatoire :

- Dispositifs pour arrêter une hémorragie en cas de traumatisme important aux extrémités,
*Note :
L'utilisation de clamps chirurgicaux N'EST PAS recommandée dans ce cas et il ne faudrait pas y recourir. L'utilisation de garrots validés conçus à cet effet devrait être sérieusement envisagée, tout comme celle de substances hémostatiques (Quick Clot®, etc.).*
- Un dispositif de stabilisation non invasive des fractures pelviennes,
- fortement recommandé : équipement d'échographie (pour patients traumatiques),
- matériel pour préparer l'accès intraveineux,
- appareils de transfusion IV x 4,
- cathéters IV - taille 14 x 3/taille 16 x 3,
- matériel pour la cannulation veineuse centrale,

SUPPLEMENT 4 EQUIPMENT OF THE TREATMENT / RESUSCITATION UNIT

1. EQUIPMENT FOR RESUSCITATION

FIA F1, GT and WTCC Championships:

Two sets of the medical equipment listed below must be provided so that intensive care may be administered to two patients at a time.

The choice of equipment should be determined by local practice and preferences. Strong consideration should be given to the ability to use fibre-optic laryngoscopy and intubation. In any event, the rescue personnel must be familiar with and trained in the use of the chosen devices.

i) Equipment for securing the upper airway:

- equipment for endotracheal intubation,
Note: The correct placement of endotracheal tubes should be confirmed.
- equipment for ventilating the airway in the event of difficult or impossible intubation (e.g. Fastrach® or Combitube®, etc.),
- device for detecting exhaled carbon dioxide,
- non-rebreathing masks with a source of high-flow oxygen (for patients with spontaneous ventilation),
- several Guedel airways size 3 and size 4,
- several nasopharyngeal airways size 7,
- adult laryngoscope & spare batteries/bulbs,
- several endotracheal cuffed oral tubes size 7 and size 8 with appropriate connectors and cuff inflating device,
- several mini cricothyrotomy devices.

ii) Ventilation:

- suction machine (minimum 300 mm Hg vacuum),
- a full selection of suction catheters & 1 Yankauer sucker,
- a self-inflating bag with O₂ reservoir and facemask,
- mechanical ventilation using a variety of currently accepted methods
- a centralised or portable source of oxygen with reducing valve & appropriate connections,
- thoracic drainage with non-return valve.

Recommended: barrier masks (available in case mouth-to-mouth resuscitation is necessary).

iii) Circulatory support:

- devices for arresting haemorrhage from massive extremity trauma,
*Note:
Use of surgical clamps is NOT recommended in this situation and should not be relied upon. Validated, purpose-built tourniquets should be strongly considered, as should use of haemostatic substances (Quick Clot®, etc.).*
- a device for non-invasive stabilisation of pelvic fractures,
- strongly recommended, ultrasound equipment (for trauma patients),
- material for preparing intravenous access,
- IV giving sets x 4,
- IV cannulae - size 14 x 3/size 16 x 3,
- material for central venous cannulation,

- matériel pour le drainage gastrique,
- matériel pour le sondage vésical,
- un volume suffisant d'expansurs volémiques,
- dispositif de capnographie,
- moniteur cardiaque,
- oxymètre de pouls,
- appareil pour le contrôle de la fonction cardiaque (ECG),
- un défibrillateur,
- sphymomanomètre + stéthoscope.

iv) Médicaments :

- Drogues de réanimation utilisées dans le pays concerné.

A titre indicatif et non limitatif, les substances suivantes sont conseillées :

- médicaments à visée respiratoire,
- médicaments à visée cardio-vasculaire,
- médicaments à visée analgésique ou spasmolytique,
- médicaments à visée sédatrice et antiépileptique,
- stéroïdes,
- médicaments pour intubation, anesthésie et sédation.

Cette liste n'est pas limitative et est laissée à l'appréciation de chacun, mais doit comprendre les drogues de réanimation actuellement recommandées ainsi qu'un ensemble complet de médicaments utilisés pour faire face aux urgences médicales et traumatiques dans un cadre pré-hospitalier.

Rallies tout-terrain :

Outre le matériel «unité de réanimation», le bivouac des rallies tout-terrain doit également posséder, lorsqu'il est implanté en pays désertique et loin d'un hôpital, un équipement de radiographie et d'échographie.

- material for gastric drainage,
- material for bladder catheterisation,
- a sufficient volume of volume expanders,
- capnography device,
- heart monitor,
- pulse-oximeter,
- device for monitoring cardiac function (ECG),
- a defibrillator,
- sphygmomanometer & stethoscope.

iv) Drugs:

- Resuscitation drugs used in the country concerned.

As an indication, the following substances are recommended:

- drugs for respiratory problems,
- drugs for cardio-vascular problems,
- analgesic or spasmolytic drugs,
- sedative and anti-epileptic drugs,
- steroids,
- drugs for intubation, anaesthesia and sedation.

This list is not restrictive and is left to the individual's discretion, but must include currently recommended resuscitation drugs, as well as a full complement of drugs used to manage medical and traumatic emergencies in the pre-hospital setting.

Cross-country rallies:

As well as the "resuscitation unit" equipment, the bivouac in cross-country rallies must contain, when located far from a hospital in desert country, X-ray and ultrasound equipment.

2. AUTRE MATERIEL

- ophtalmoscope,
- otoscope,
- réserve d'oxygène,
- matelas coquille (matelas à dépression),
- boîte contenant des instruments chirurgicaux stérilisés y compris du matériel hémostatique,
- draps stériles pour grands brûlés,
- dispositifs pneumatiques de réduction et de contention des fractures,
- colliers cervicaux (différentes tailles),
- du matériel jetable : sondes vésicales, matériel de suture, seringues et aiguilles diverses.

2. OTHER EQUIPMENT

- ophthalmoscope,
- otoscope,
- oxygen reserve,
- casualty immobiliser (beanbag),
- unit containing sterilised surgical instruments including haemostatic material,
- sterile burn dressings,
- inflatable devices for setting and retention of fractures,
- surgical collars (of different sizes),
- disposable material: urinary catheters, stitching materials and various needles.

SUPPLEMENT 5 EQUIPEMENT DE L'HELICOPTERE

L'hélicoptère doit être équipé au minimum pour un blessé couché, avec un brancard correctement fixé au sol et accessible. Il doit être équipé, au moment d'un transfert d'un blessé vers un hôpital, du matériel conforme à la liste du Supplément 3 « Equipement d'intervention mobile – équipement d'intervention médicale » et d'un ECG/ Défibrillateur.

SUPPLEMENT 6 CENTRE MEDICAL PERMANENT

Le centre médical permanent doit, de préférence, se trouver dans un lieu relativement central, efficacement isolé et installé dans une enceinte fermée et gardée. En aucun cas, le public ne peut être admis à pénétrer ou à traverser la superficie délimitée par cette enceinte. Il doit aussi être d'accès facile depuis la piste, zone d'hélicoptère contiguë. Il doit, sauf dérogation justifiée, être placé à côté de l'entrée de la voie des stands.

S.6.1 IL DEVRA SE COMPOSER DE DEUX PARTIES :

a) Une partie « soins intensifs » comportant :

- Trois postes de soins ;
- deux « soins intensifs » dans la même pièce ou dans deux pièces séparées ;
- un poste de soins « grands brûlés » avec au minimum une douche (avec tuyau flexible et écoulement d'eau) ;
- une porte donnant directement accès vers l'extérieur pour l'accès des blessés, large au minimum de deux mètres ; les portes entre les pièces de toute cette zone ne peuvent être inférieures à 1,50 m de large ;

La superficie de la partie « soins intensifs » ainsi définie ne peut être inférieure à 30 m² à l'exclusion de l'ajout éventuel de pièces supplémentaires.

b) Une partie « réception et soins courants » comprenant :

- Une entrée particulière différente de celle des soins intensifs ;
- une réception où devront être entreposés les moyens de communications intérieurs et extérieurs au circuit (téléphone, radios, télévision) ;
- un bureau médical ;
- une salle de soins courants et de repos (deux lits) ;
- un poste d'examen médical ;
- des sanitaires pour le public ;
- de préférence, une zone pour les repas et le repos du personnel médical, avec vestiaires, sanitaires particuliers et douches attenants ;
- une pièce pour entreposer le matériel.

A défaut d'une installation particulière, le bureau médical et les sanitaires doivent pouvoir être utilisés pour le contrôle antidopage.

La superficie totale de cette partie « soins courants » devrait se situer autour de 60 m².

S.6.2 Dans les deux parties, soins intensifs et soins courants, doivent être prévus : des points d'eau chaude et froide en quantité suffisante ; une température et un éclairage adapté ; un groupe électrogène.

S.6.3 La séparation entre les deux parties doit être sécurisée (serrure ou autre dispositif). Elle doit être large de 1,50 m (une porte) ou 2 m (deux portes).

S.6.4 Si une pièce supplémentaire est prévue pour des examens complémentaires (RX ou autres), elle peut être soit commune aux deux parties du centre, soit se trouver dans la partie soins intensifs.

La FIA peut fournir les plans de diverses réalisations agréées.

SUPPLEMENT 5 EQUIPMENT IN THE HELICOPTER

The helicopter must be equipped, as a minimum, with a stretcher properly fastened to the floor and accessible for a casualty lying down. At the time of transferring a casualty to a hospital, it must be equipped with materials in conformity with the list given in Supplement 3 "Mobile intervention equipment – medical intervention equipment" and an ECG/defibrillator.

SUPPLEMENT 6 PERMANENT MEDICAL CENTRE

The permanent medical centre must, preferably, be situated in a relatively central location, efficiently isolated, and installed in closed and guarded premises. On no account may the public be allowed to enter or cross the area delimited by these premises. It must also be easy to reach from the track, with an adjoining helicopter area. It must, unless justified dispensation has been granted, be situated next to the entrance to the pit lane.

S.6.1 IT MUST COMPRISE TWO SECTIONS:

a) An intensive care section comprising:

- Three treatment posts;
- two intensive care posts in the same room or in two separate rooms;
- one serious burns treatment post with at least one shower (with flexible hose and water drainage);
- one door giving direct access to the outside for casualty access, minimum width 2 m; the doors between the rooms in this whole zone must not be less than 1.50 m wide.

The surface of the intensive care section as here defined must not be less than 30 m², excluding the possible addition of extra rooms.

b) A general treatment and reception section comprising:

- A special entrance different from that of intensive care;
- a reception area which contains the inside and outside communications systems to the circuit (telephone, radio, television);
- a medical office;
- a general treatment and recovery room (two beds);
- a medical examination post;
- toilet facilities for the public;
- preferably, a meal and rest zone for the medical staff, with cloakrooms, private toilets and showers attached;
- a room for storing material.

If there is no special installation, the medical office and toilets should be able to be used for anti-doping controls;

The total surface of the general treatment section should be about 60 m².

S.6.2 In the two sections, intensive care and general treatment, the following should be provided: a sufficient number of hot and cold water taps; suitable lighting and heating; an auxiliary generator.

S.6.3 The division between the two sections should be secured (locks or other arrangement). It must be 1.50 m wide (one door) or 2 m (two doors).

S.6.4 If an additional room is provided for supplementary examinations (X-rays or other), it may be common to both sections of the centre, or be included in the intensive care section.

The FIA can supply plans of various approved arrangements.

SUPPLEMENT 7 EQUIPES D'EXTRACTION

1) SUR CIRCUIT

Elles se composent de 6 personnes dont éventuellement un médecin compétent en soins d'urgence. Les 5 autres participants peuvent être pompiers, secouristes, infirmiers(ères), commissaires de piste, etc. L'un d'entre eux conduit le véhicule.

Ce véhicule doit être rapide et maniable et pouvoir contenir 6 personnes et le matériel décrit ci-dessous.

Dans tous les cas :

- une attelle vertébrale, KED ou analogue ;
- une planche de secours ;
- un matelas coquille et sa pompe ;
- des ciseaux et couteaux appropriés ;
- une couverture anti-feu.

Une tenue adaptée et une identification sélective sont par ailleurs requises.

En plus, pour toutes les disciplines utilisant un siège extractible, il faut utiliser le sac d'extraction FIA.

L'instruction et l'entraînement des équipes est la base de leur efficacité.

Les documents nécessaires (brochures, vidéo etc.) sont mis à leur disposition par la FIA.

Les équipes d'extraction doivent être aptes à extraire un blessé de tous les types de véhicules, ouverts ou fermés. Elles doivent avoir été formées à l'occasion d'un stage spécifique (pour les championnats FIA : stage FIA ou exercices lors d'épreuves de championnat).

En cas d'accident, leur intervention ne doit se dérouler que sur l'ordre express du médecin présent sur les lieux.

2) HORS CIRCUIT

La présence de personnes entraînées à l'extraction comme précisé ci-dessus est conseillée et peut être requise.

SUPPLEMENT 7 EXTRICATION TEAMS

1) FOR CIRCUITS

These comprise 6 people, possibly including a doctor experienced in emergency treatment. The five other participants may be fire-fighters, rescue workers, nurses, marshals, etc. One of them will drive the vehicle.

This vehicle must be fast and manoeuvrable, and must be capable of holding 6 people, as well as the material listed below.

In all cases:

- a spinal splint, KED or similar;
- a backboard;
- a beanbag and its pump;
- appropriate scissors and knives;
- a fire-proof blanket.

In addition, a suitable outfit and distinctive identification are also a requirement.

Moreover, for all disciplines using an extractable seat, the FIA extrication bag must be used.

The instruction and training of the teams is fundamental to their effectiveness.

The necessary documents (brochures, video, etc.) are to be placed at their disposal by the FIA.

The extrication teams must be competent in the extrication of casualties from all types of vehicle, open or closed. They must have attended a specific training course (for FIA championships: FIA training course or exercises at championship events).

When an accident occurs, they must not intervene until they have received the direct order from the doctor on the spot.

2) OTHER EVENTS

The presence of personnel trained for extrication as described above is recommended and may be required.

SUPPLEMENT 8

ROLE DU DELEGUE MEDICAL DE LA FIA

1 - CIRCUITS

Avant l'épreuve:

- Prise de connaissance du questionnaire médical de l'épreuve concernée.

Pour information :

Les services médicaux et les hôpitaux proposés par l'organisateur dans le cadre de toute épreuve inscrite pour la première fois au Championnat F1, WTCC ou GT de la FIA sont inspectés au préalable par la FIA.

Cette inspection comprend :

- 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, d'équipes de secours et d'extraction opérationnelles.

Lors de l'épreuve :

- a) Vérification du bon fonctionnement des services médicaux et de l'exactitude de la réponse au questionnaire médical.
- b) Supervision et évaluation des exercices liés à la sécurité (extraction, comportement d'ensemble des services de secours, etc.).
- c) Présence permanente à la Direction de Course, aux côtés du Médecin-Chef et du Directeur de l'Epreuve.
- 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.
 - Rédaction d'un rapport à l'attention du Délégué Presse de la FIA.
 - 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, article 2.2.1).

Après l'épreuve:

- Rédaction d'un rapport d'épreuve à l'intention de la FIA qui le transmet à l'ASN (qui devra en adresser une copie au circuit et au Médecin-Chef concernés).
- Le cas échéant, suivi du pilote hospitalisé.

2 - RALLIES

Avant l'épreuve :

- Prise de connaissance du questionnaire médical et du plan des secours de l'épreuve concernée.
- Inspection préalable des services médicaux et des hôpitaux proposés par l'organisateur pour tout nouveau rallye inscrit au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (CMR) et pour tout rallye n'ayant plus participé à ce championnat pendant cinq années consécutives. Cette inspection a lieu à l'occasion d'un rallye se déroulant sur le même lieu et doit se dérouler avant l'inscription de l'épreuve concernée dans le calendrier du CMR. Elle comportera la vérification de l'entraînement et de la qualification des différents éléments composant la chaîne des secours, ainsi que la formation, le cas échéant, d'équipes de secouristes et d'extraction opérationnelles.

Lors de l'épreuve :

- a) Vérification du bon fonctionnement des services médicaux et du respect du plan des secours et de l'exactitude de la réponse au questionnaire médical.
- b) Vérification de l'entraînement et au besoin reprise en main des différents éléments composant la chaîne des secours.
- c) Contribuer à une formation aux premiers secours à l'intention des concurrents.

SUPPLEMENT 8

ROLE OF THE FIA MEDICAL DELEGATE

1 - CIRCUITS

Before the event:

- Read and note the contents of the medical questionnaire for the event concerned.

For information:

The medical services and the hospitals proposed by the organiser within the context of any event that is entered in the F1, WTCC or FIA GT Championship for the first time are inspected beforehand by the FIA.

This inspection includes:

- control (and homologation if it is new) of the medical centre;
- on the track: the choice or confirmation of the positioning of the rescue services;
- evaluation and training, where necessary, of operational rescue and extrication teams.

During the event:

- a) Check that the medical services function properly and that the reply to the medical questionnaire is correct;
- b) Supervise and assess the safety exercises (extrication, overall behaviour of the rescue services, etc.);
- c) Maintain a permanent presence at race control, alongside the Chief Medical Officer and the Race Director;
- d) In case of accident:
 - if he considers it necessary, be able to travel to the scene of an accident and remain there during part or all of the rescue operation;
 - write a report for the FIA Press Delegate;
 - hold joint responsibility, with the Chief Medical Officer, to authorise a driver to race again after he has had an accident (see Appendix L, Chapter II, Article 2.2.1).

After the event:

- Write a report on the event for the FIA, which will forward it to the ASN (which must send copies to the circuit and to the Chief Medical Officer concerned).
- Where appropriate, monitor any driver admitted to hospital.

2 - RALLIES

Before the event:

- Read and note the contents of the medical questionnaire and the rescue plan for the event concerned.
- Prior inspection of the medical services and the hospitals proposed by the organiser for each new rally of the FIA World Rally Championship (WRC), as well as for each rally that has not been part of this Championship for five consecutive years. This inspection is carried out when a rally is taking place at the same venue and it must be completed before the event concerned has been entered onto the WRC calendar. It will include checking the training and the qualification of the various elements making up the rescue chain, as well as the training, where necessary, of operational rescue and extrication.

During the event:

- a) Check that the medical services are operating properly, that the safety plan is being respected, as well as the accuracy of the replies contained in the medical questionnaire.
- b) Check the training and, if necessary, taking responsibility for the various elements making up the rescue chain.
- c) Contribute to the first-aid training of the competitors.

d) Parcourir chaque épreuve spéciale au moins une heure avant le premier concurrent et ce, en liaison avec le Délégué FIA à la Sécurité et le Directeur de Course. Ceci implique la mise en place des services médicaux une heure et demie avant le passage du premier concurrent.

e) En cas d'accident:

- Existence d'une communication permanente entre le Délégué Médical et le Médecin-Chef par mobile ou mieux, par radio, pour être tenu au courant en permanence des accidents ou incidents médicaux éventuels ;
- s'il le juge nécessaire et si cela s'avère possible, présence sur place, aux côtés des médecins locaux, pendant le déroulement des secours ;
- rapporter, conjointement avec le Médecin-Chef, les incidents ou accidents à l'occasion de la réunion quotidienne des 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, Article 2.2.1).

Après l'épreuve:

- Rédaction d'un rapport d'épreuve à l'intention de la FIA qui le transmet à l'ASN (qui devra en adresser une copie au circuit et au Médecin-Chef concernés).
- Le cas échéant, suivi du pilote hospitalisé.

d) Drive the length of every special stage at least one hour before the first competitor; this must be done in close cooperation with the FIA Safety Delegate and the Race Director. This requires that the medical services take up their positions an hour and a half before the first competitor drives past.

e) If there is an accident:

- There must be a permanent communication link between the Medical Delegate and the Chief Medical Officer by mobile phone or, even better, by radio, so that he can be kept constantly updated about any accidents or incidents that may occur;
- if he deems it necessary and feasible, be present at the scene, alongside the local doctors, during the rescue procedure;
- together with the Chief Medical Officer, provides the daily meeting of the rally Stewards with reports of any incidents or accidents;
- hold joint responsibility, with the Chief Medical Officer, to authorise a driver to race again after he has had an accident (see Annexe L, chapter II, Article 2.2.1).

After the event:

- Write a report on the event for the FIA, which will forward it to the ASN (which must send copies to the circuit and to the Chief Medical Officer concerned).
- Where appropriate, monitor any driver admitted to hospital.