

1983 Annexe H / 1983 Annex H / 1983 Mod.s. /
Chap. 5. Medical / Homol's / Helmet stickers /

fédération internationale de l'automobile

Juin 1982

n° 169
(169)



bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

REGLEMENT DU SERVICE MEDICAL DE PISTE

1 - DEFINITION

Le service médical de piste est appelé afin de porter secours à des pilotes ou à toute autre personne victime d'un accident survenant au cours d'une compétition ou au cours des essais officiels la précédant.

Un service médical destiné au public, appartenant entièrement au système de piste, est conforme à la réglementation en vigueur dans chaque pays, sans être mis sur pied par les organisateurs afin de porter secours à toute personne victime d'un accident sans rapport avec la compétition ou l'essai officiel. Ce service est placé sous la responsabilité du médecin Chef, n'est pas décrit dans le présent règlement.

- INFORMATIONS SECURITE (pages 1 à 7)
- INFORMATIONS RALLYE (page 14)
- TRANSFERTS DEFINITIFS EFFECTUES PAR LES CONSTRUCTEURS (pages 14 et 15)
- RECORDS (page 17)
- ANNEXE K - VOITURES ANCIENNES (pages 18 et 19)
- MODIFICATIONS CALENDRIER 1983 (Fin du Bulletin)
- KARTING (Fin du Bulletin)

Toute éprouve en circuit doit comporter au moins une opération de réanimation sous forme d'un véhicule hautement manœuvrable à l'intérieur d'une structure définitive ou d'une structure provisoire. La présence en nombre suffisant de Médecins compétents en réanimation est également obligatoire.

c) Véhicules rapides de première intervention

Leur présence en nombre suffisant est obligatoire pour toutes les épreuves en circuits. Ils ont pour but d'amener le cas échéant sur place et dans les délais les plus brefs, un médecin compétent en réanimation afin de donner les premiers soins.

d) Centre Médical Permanent

Le principe de son existence est obligatoire pour toutes les courses comportant pour le Championnat du Monde des Marques ou comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs de Formule 1, il est conseillé dans toutes les autres courses. De toute façon, en cas d'absence d'un tel centre médical, l'unité de réanimation, quelle qu'en soit sa forme, doit être en mesure de recevoir tout blessé dont l'état ne nécessiterait pas précisément la réanimation.

e) Plan de secours

Pour chaque circuit, un plan de secours devrait être rédigé compte tenu des obligations qui viennent d'être définies. Il doit décrire avec précision l'ensemble des différents éléments qui le compose. Il doit préciser le lieu de stationnement du personnel médical et para-médical à tous les échelons. Il doit décrire le fonctionnement du système, et mise en branle à partir de l'accident, les moyens de ramassage et d'évacuation extérieure.

f) Moyens de transmission

Le Médecin Chef doit disposer de moyens de transmission corrects, d'une part avec la Direction de Course, d'autre part avec les postes de Commissaires et les différents éléments de son système, à savoir : centre principal de secours lorsqu'il existe, centre de réanimation, ambulances, véhicules de première intervention.

- SAFETY INFORMATION (pages 8 to 13)
- RALLY INFORMATION (page 14)
- FINAL TRANSFERS MADE BY THE MANUFACTURERS (pages 15 et 16)
- RECORDS (page 17)
- APPENDIX K - HISTORICAL CARS (pages 18 et 19)
- ADDENDUM TO 1982 CALENDAR (End of the Bulletin)
- KARTING (End of the Bulletin)

INFORMATIONS SÉCURITÉ

ANNEXE H : NOUVEAU CHAPITRE 5 AVEC EFFET A PARTIR DU 1er JANVIER 1983

REGLEMENT DU SERVICE MÉDICAL DE PISTE

I - DÉFINITION

Le service médical de piste est organisé afin de porter secours à des pilotes ou à toute autre personne victime d'un accident survenant au cours d'une compétition ou au cours des essais officiels la précédant.

Un service médical destiné au public, strictement différencié du système de piste, et conforme à la réglementation en vigueur dans chaque pays, sera mis sur pied par les organisateurs afin de porter secours à toute personne victime d'un accident sans rapport avec la compétition ou victime d'un malaise. Ce service placé sous la responsabilité du même Médecin Chef, n'est pas décrit dans la présente réglementation.

II - PRINCIPE DE L'ORGANISATION ET OBLIGATIONS

a) Le service est placé sous la direction exclusive du Médecin Chef responsable qui agit sous l'autorité du Directeur de la course. Le Médecin Chef responsable devra recevoir l'agrément de l'autorité sportive nationale ; son nom devra paraître dans le règlement particulier de l'épreuve.

b) Réanimation :

On entend par là, l'ensemble des moyens techniques (matériel hautement spécialisé) et humains (Médecins compétents en réanimation) permettant le cas échéant, de maintenir en survie un accidenté.

Toute épreuve en circuit doit comporter au moins une unité opérationnelle de réanimation sous forme d'un véhicule hautement spécialisé ou à l'intérieur d'une structure définitive ou d'une structure provisoire. La présence en nombre suffisant de Médecins compétents en réanimation est également obligatoire.

c) Véhicules rapides de première intervention :

Leur présence en nombre suffisant est obligatoire pour toutes les épreuves en circuits. Ils ont pour but d'amener le cas échéant sur place et dans les délais les plus brefs, un médecin compétent en réanimation afin de donner les premiers soins.

d) Centre Médical Permanent :

Le principe de son existence est obligatoire pour toutes les courses comptant pour le Championnat du Monde des Marques ou comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs de Formule 1. Il est conseillé dans toutes les autres courses. De toute façon, en cas d'absence d'un tel centre médical, l'unité de réanimation, quelle qu'en soit sa forme, doit être en mesure de recevoir tout blessé dont l'état ne nécessiterait pas précisément la réanimation.

e) Plan de secours :

Pour chaque circuit, un plan de secours devrait être rédigé compte tenu des obligations qui viennent d'être définies. Il doit décrire avec précisions l'ensemble des différents éléments qui le compose. Il doit préciser le lieu de stationnement du personnel médical et para-médical à tous les échelons. Il doit décrire le fonctionnement du système, sa mise en branle à partir de l'accident, les moyens de ramassage et d'évacuation extérieure.

f) Moyens de transmission :

Le Médecin Chef doit disposer de moyens de transmission corrects, d'une part avec la Direction de Course, d'autre part avec les postes de Commissaires et les différents éléments de son système, à savoir : centre principal de secours lorsqu'il existe, centre de réanimation, ambulances, véhicules de première intervention.

g) Exercice de sécurité :

Pour toutes les épreuves comptant pour le Championnat du Monde des Marques ou pour le Championnat du Monde des Conducteurs F.1, un exercice de sécurité est obligatoire. Il peut avoir lieu avant ou pendant les essais ou dans l'intervalle qui les sépare. Son thème est fixé conjointement par le Directeur de la Course et le Médecin Chef responsable.

III - RÉALISATION PRATIQUE

A - PERSONNEL MÉDICAL ET PARA-MÉDICAL :

Le Médecin Chef organise sur place son service en conformité avec la présente réglementation, compte tenu par ailleurs des dispositions prescrites par les Pouvoirs Publics de chaque pays et compte tenu enfin des conditions locales propres à chaque tracé.

Il dispose sur le plan humain d'un nombre suffisant de médecins compétents en réanimation, selon les normes de qualification en vigueur dans le pays concerné, de médecins non spécialisés, de secouristes, d'infirmiers, de brancardiers, etc. . .

En pratique, le Médecin Chef devrait stationner auprès de la Direction de Course, il doit de toute façon être en liaison directe avec lui, pour le déclenchement des secours en cas d'accident.

Aux postes de Commissaires, sont placés des secouristes compétents et éventuellement des médecins.

Du personnel médical et para-médical est affecté aux ambulances, au centre de secours lorsqu'il existe, aux unités de réanimation, aux voitures rapides de première intervention. De toutes façons la présence d'au moins un médecin compétent en réanimation est toujours obligatoire. La quantité du personnel médical et para-médical est de toute façon fixée par l'Autorité Sportive Nationale en accord avec le Médecin Chef.

B - CENTRE MÉDICAL (voit art. 2d)

Dans toute la mesure du possible, il doit être implanté d'une part en un lieu relativement central par rapport aux installations du circuit, d'autre part et de toute façon dans une zone protégée d'accès facile et suffisamment dégagée.

Il doit comprendre :

- 1) Un local destiné aux petits secours suffisamment vaste pour pouvoir accueillir dans le même temps au moins deux blessés ; le matériel de petite chirurgie, des pansements, les drogues simples d'utilisation courante y sont entreposés.
- 2) Un second local spécialement conçu et équipé pour la réanimation. Deux blessés au moins doivent pouvoir y être traités dans le même temps.

Le matériel suivant doit y être entreposé :

- un respirateur avec alimentation en oxygène,
- une réserve d'oxygène
- un aspirateur électrique
- un matelas coquille (matelas à dépression)
- une boîte à intubation
- une boîte à trachéotomie
- une boîte contenant des instruments chirurgicaux stérilisés y compris des clamps vasculaires
- draps stériles pour grands brûlés
- un nécessaire pour perfusion veineuse centrale ou périphérique avec les aiguilles adaptables
- un équipement pour drainage extemporané thoracique
- une boîte de médicaments de premier secours
- divers solutés pour perfusion, en particulier solutions à grosses molécules (rheomacrodex ou équivalent)
- un appareil de défibrillation
- un appareil pour le contrôle de la fonction cardiaque (et éventuellement de sa transmission à distance)
- des dispositifs pneumatiques de réduction et de contention des fractures.
- une minerve

du matériel jetable :

- sondes à intubation
- sondes à oxygène
- sondes gastriques
- sondes vésicales
- sondes à drainage thoracique
- matériel de suture
- seringues et aiguilles diverses

à titre optionnel :

- réfrigérateur
- dispositif pneumatique anti-choc

3) Par ailleurs, le centre médical doit être suffisamment éclairé, chauffé et il doit disposer d'une source d'eau chaude et froide. Il doit comporter un bureau médical, il doit disposer d'un système de communication lui permettant des liaisons correctes tant avec l'intérieur du circuit qu'avec l'extérieur.

Commission Médicale

C- UNITÉ DE RÉANIMATION

1) S'il n'existe pas de centre de secours, l'unité de réanimation, soit dans une ambulance dite de grande réanimation, soit dans une structure provisoire, doit disposer de la même dotation de matériel que celle prévue pour un centre médical.

2) Lorsqu'on dispose d'une ambulance de grande réanimation en renfort d'un centre médical le matériel qu'elle contient et l'équipement qu'elle comporte doivent être conformes pour chaque pays à la législation en vigueur.

D- VOITURES DE PREMIERE INTERVENTION

Il y aura un nombre suffisant de véhicules assez rapides pour pouvoir circuler sur la piste pendant une épreuve et se rendre sur les lieux d'un accident dans les délais les plus brefs possible ; le nombre sera calculé de façon à permettre à chaque véhicule d'atteindre la position du prochain en moins de 90 secondes. Il peut s'agir soit de véhicules à usage médical unique, soit de véhicules à usages multiples (médical, décarcération et éventuellement incendie). De toute façon, ils doivent être équipés d'un matériel de réanimation de première urgence, c'est-à-dire devant assurer avant tout une réanimation respiratoire, système de ventilation manuelle avec le nécessaire et les raccords pour intubation trachéale, éventuellement oxygène, avoir toujours à leur bord en cas d'intervention un médecin compétent en réanimation, être équipés d'un système de transmission émetteur-récepteur, être conduits par un pilote expérimenté, prendre la piste uniquement après autorisation du Directeur de Course.

E- MOYENS D'ÉVACUATION

Ils se composent d'ambulances correctement équipées, à savoir avec matériel d'oxygénothérapie et d'aspiration, et en tout cas conformes à la réglementation en vigueur du pays concerné. Elles sont disposées le long du circuit suivant les conditions locales. Il est prévu une affectation spéciale pour les évacuations extérieures. Une ambulance de réserve auprès du centre de réanimation est souhaitable. Normalement il doit y avoir au moins un hélicoptère sur place équipé pour la réanimation et pour l'évacuation des blessés selon les spécifications établies par les autorités du pays concerné. La FISA peut exempter un circuit de cette obligation, au moment de l'approbation du plan d'urgence générale. Toutefois, au cas où un hélicoptère serait prévu, il doit être présent pendant toute la durée des essais et de la course.

atterrissage Il doit être prévu une zone d'atterrissage à proximité immédiate du centre médical principal, ou à défaut auprès de l'ambulance de grande réanimation ou de la structure provisoire de secours.

Comme pour les problèmes de personnel, la quantité de matériel nécessaire (véhicule rapide, unité de réanimation, ambulances, etc. . .) est fixée par l'ASN, en accord avec le Médecin Chef.

F - CONSIGNES EN CAS D'ACCIDENT

Avant le départ de l'épreuve, le Médecin Chef responsable avertira par écrit tous les hôpitaux qui peuvent être utilisables de l'horaire des essais et des courses. Il devra lui être confirmé que tous les services exigés seront disponibles.

Lorsqu'un accident se produit :

- a) le personnel du poste de surveillance le plus près devra se rendre immédiatement sur les lieux, et chaque fois que cela s'avèrera nécessaire fera appel par un signal déterminé à l'avance ou par tout autre moyen au(x) véhicule(s) médical(aux) de secours le plus près.
- b) le médecin du véhicule médical surveillera la première intervention, y compris la réanimation d'urgence si cela s'avère nécessaire, et informera le Médecin Chef responsable par radio.
- c) le Directeur de la course enverra une ambulance ou plus si cela s'avère nécessaire, pour prendre les blessés et les transporter au Centre Médical tout en gardant ceux qui ont besoin de réanimation sous un traitement de réanimation continue (exceptionnellement, dans les cas urgents, et sur les ordres du chef médecin responsable, ils peuvent être transportés directement vers un hôpital ou vers un centre spécialisé en dehors du circuit).
- d) les médecins du centre médical examineront les blessés et procéderont à l'observation aux traitements et à la réanimation tel qu'exigés, en transportant ceux qui en ont besoin vers un hôpital ou vers un centre spécialisé, pour un traitement ultérieur par ambulance ou par hélicoptère.

Les cas principaux qui occasionnent l'utilisation d'un hélicoptère pour transporter les blessés sont :

- 1 - le transport à un centre spécialisé, par exemple à un centre compétent dans le traitement des brûlures ou des blessures vertébrales.
- 2 - dans le cas où un trajet routier est trop long.
- 3 - quand la circulation bloque les routes.

La réanimation doit pouvoir continuer lors du trajet de transfert. Les ambulances qui quittent le circuit emprunteront des routes balisées à l'avance sous la protection des forces de police.

N.B. Le Médecin Chef responsable gardera le Directeur de la Course au courant de tout développement de la situation dès le moment où l'accident se produit.

Le présent règlement s'applique obligatoirement à toutes les épreuves internationales se déroulant sur circuits.

Des règlements médicaux pour les courses de côte et rallyes internationaux seront publiés ultérieurement.

Pour les épreuves se déroulant sur les circuits spéciaux (terre, cendrée, neige, glace) pour les slaloms, les sprint, etc. . . ., l'Autorité Sportive Nationale mettra au point une réglementation particulière tenant compte dans la mesure du possible de l'esprit de la présente réglementation.

INFORMATIONS SECURITE

Homologation des vêtements résistant au feu :

Les résultats suivants ont été enregistrés au mois de Février 1982, sur des vêtements soumis par : OMP Racing S.a.S., Via F. Donaver 105 R, 16143 Genova, Italie, et Linea Sport s.r.l., Piazza de Agostini 3, 20146 Milano, Italy, pour tests à la Norme FIA 1980 (voir bulletin n° 153).

Numéro d'homologation CSAI/FIA 26 abc

Marque : O.M.P.

Combinaison à triple couche, sans sous-vêtement.

- Couche extérieure (a) : Kevlar. Poids 195 gr/m²
- Couche intermédiaire (b) : Tissu en pure laine. Poids 155 gr./m²
- Couche intérieure (c) : Tissu en pure laine. Poids 155 gr./m²
- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 22 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 21 sec.
- Résistance mécanique satisfaisante.

Numéro d'homologation CSAI/FIA 28 abc

Marque : O.M.P.

Combinaison à triple couche, sans sous-vêtement.

- Couche extérieure (a) : Kevlar. Poids : 195 gr/m²
- Couche intermédiaire (b) : Feutre de Nomex. Poids : 200 gr/m²
- Couche interne (c) : Tissu en pure laine. Poids : 155 gr/m²
- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 38 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 41 sec.
- Résistance mécanique satisfaisante.

Numéro d'homologation CSAI/FIA 30 abcd

Marque : O.M.P.

Combinaison à quadruple couche, sans sous-vêtement.

- Couche extérieure (a) : Kevlar. Poids : 195 gr./m²
- Couche intermédiaire (b) : Feutre de Nomex. Poids : : 200 gr/m².
- Couche intermédiaire (b) : Feutre de Nomex. Poids : 200 gr/m²
- Couche intérieure (c) : Tissu Nomex. Poids : 170 gr/m²
- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 72 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 105 sec.
- Résistance mécanique satisfaisante.

Numéro d'homologation CSAI/FIA 32 ab

Marque : Linea Sport

Combinaison à double couche. Sans sous-vêtement.

- Couche extérieure (a) : F.P.T. argent. Poids : 600 gr./m²
- Couche intérieure (b) : Tissu en coton/polyester. Poids : 280 gr/m²
- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 23 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 24 sec.
- Résistance mécanique satisfaisante.

Numéro d'homologation CSAI/FIA 34 ab

Marque : Linea Sport

Combinaison à double couche. Sans sous-vêtement.

- Couche extérieure (a) : F.P.T. or. Poids : 620 gr/m².
- Couche intérieure (b) : Tissu en coton/polyester. Poids : 280 gr/m².
- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 22 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 22 sec.
- Résistance mécanique satisfaisante.

Casques de sécurité

Faisant suite à l'annonce paru dans le Bulletin n° 165, nous publions ci-dessous les différentes normes reconnues par la FISA, ainsi que les reproductions des étiquettes par lesquelles sont identifiés les casques ayant satisfaits à ces normes. Les casques utilisés lors des épreuves sur circuits, des courses de côte ou des épreuves de classement des rallyes doivent porter une de ces étiquettes (épreuves internationales).

GRANDEUR REELLE



- SIS 88.24.32, DS 2124.1, et SFS 3653 : étiquette en tissu, bleu sur blanc.

Spécifications du casque concerné

Typ: M 2 Jet
 Tillv: KIWI S.A.
 Tillv år: Se separat märkning
 Vikt: 950 g (storl 58)
 Storlek: Se separat märkning
 Generalagent: HELMAB
 26090 BASTAD 0431/70707

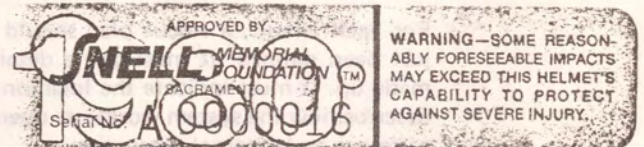
- ONS/OMK/din 4848 : étiquette adhésive, noir sur jaune



- SNELL 1975 (valable uniquement jusqu'au 31.12.82) : étiquette adhésive, rouge.



- SNELL 1980 : étiquette adhésive bleue claire



- BSI 2495 - 1977 :
 bleu : (standard)
 rouge : (résistant aux flammes)



SAFETY INFORMATION

APPENDIX H : NEW CHAPTER 5 COMING INTO EFFECT ON 1st JANUARY 1983

- TRACK MEDICAL SERVICE REGULATIONS

I - DEFINITION

The track medical service is organised in order to come to the aid of drivers or any other person injured in accidents occurring on the track during a circuit competition and its official practice.

A medical service for the public strictly differentiated from the track service and conforming to the regulations in force in the country concerned will be established by the organisers for the case of persons injured in off-track accidents or taken ill. This service, which should be under the direction of the same Chief Medical Officer, is not described in these regulations.

II - PRINCIPLE OF ORGANISATION AND OBLIGATIONS

- a) The service shall be under the exclusive direction of the Chief Medical Officer acting under the authority of the Clerk of the Course. The Chief Medical Officer must have the approval of the National Sporting Authority ; his name must appear in the supplementary regulations for the event.

- b) Resuscitation :

By this is meant all of the technical (highly specialized material) and human resources (doctors skilled in resuscitation), enabling, should the case arise, an injured person to be kept alive.

All circuit events should have at least one operational resuscitation unit in the form of a vehicle or inside a permanent or temporary structure. The presence of a sufficient number of doctors skilled in resuscitation is also compulsory.

- c) Fast first intervention vehicles

The presence of sufficient vehicles is obligatory for all circuit events. Their purpose is to transport a doctor skilled in resuscitation as quickly as possible to the scene of the accident to give first aid treatment.

- d) Permanent Medical Centre

The principle of its existence is obligatory for all races counting towards the Makes World Championship or the Formula 1 Drivers World Championship and it is recommended for all other races. In any case, if no such medical centre exists, the resuscitation unit, whatever its form, should be able to admit any injured person whose condition might not in fact necessitate resuscitation.

- e) Rescue Plan

For each circuit, a rescue plan should be drafted in consideration of the obligations which have just been defined. It must give a detailed description of all the different elements of which it is made up. It must indicate the location of each level of the medical and para-medical staff. It must describe how the system works, its operational procedure from the time of the accident, the means of rescue and external evacuation.

- f) Means of Communication

The Chief Medical Officer should have adequate means of communication on the one hand with the Clerk of the Course and on the other with the observation posts and the various elements of his system, that is : main medical centre, if there is one, resuscitation centre, ambulances, first intervention vehicles.

g) Safety exercise

In the case of events counting towards the Makes World Championship and the F.1 Drivers' World Championship a safety exercise is compulsory. It may be held before or during practice or during the interval between two practice sessions. Its theme shall be determined jointly by the Clerk of the Course and the Chief Medical Officer.

III - PRACTICAL EXECUTION

A - MEDICAL AND PARA-MEDICAL STAFF

The Chief Medical Officer shall organise his service on site in conformity with these regulations taking into account the provisions laid down by the public authorities of the country concerned and the local conditions peculiar to each circuit. The Medical Commission can supply examples of staffing schemes to ASN's requesting them.

He shall have at his disposal sufficient doctors skilled in resuscitation according to the qualifications in force in the country concerned, general practitioners, first-aid workers, ambulance men, stretcher bearers, etc. . .

In practice, the Chief Medical Officer should be positioned near the Control Tower ; he must be in all cases in direct communication with the Clerk of the Course in order to despatch appropriate aid should an accident occur.

A sufficient number of skilled first-aid workers shall be positioned at observation posts, possibly with doctors.

Medical and para-medical staff shall be assigned to the ambulances, to the medical centre, if such exists, and to the fast first intervention cars. In any case, the presence of at least one doctor skilled in resuscitation is always compulsory. The number of medical and para-medical staff shall in any case be fixed by the National Sporting Authority in agreement with the Chief Medical Officer.

B - MEDICAL CENTRE (see art. 2d)

As far as possible, this should be positioned, on the one hand, relatively central to the circuit installations, and on the other, in a secure area affording easy access and sufficiently clear.

It must include :

- 1) A room intended for the treatment of less serious injuries, sufficiently large to admit at least two accident victims at the same time. It should be equipped with material for minor surgery, dressings, simple drugs in common use.
- 2) Another room, specially designed and equipped for resuscitation. At least two accident victims must be able to be treated there at the same time.

It must also be equipped with the following material :

- respirator with oxygen feed
- mechanical ventilator
- reserve of oxygen
- electric suction apparatus
- casualty immobiliser ("bean bag")
- intubation unit
- tracheotomy unit
- unit containing sterilised surgical instruments including vascular clamps
- sterile burn dressings
- unit for central or peripheral venous infusion with adaptable needles
- apparatus for thoracostomic drainage
- various crystalloid solutions and solutions containing large molecules (plasma expanders)
- defibrillation unit
- unit for checking the functioning of the heart (possibility of remote transmission)
- inflatable devices for setting and retention of fractures
- cervical collar.

Disposable Material

- intubation tubes
- oxygen tubes
- gastric tubes
- vesical tubes
- thoracic drainage tubes
- stitching materials
- syringes and various needles

Optional

- anti-shock suit
- refrigerator

- 3) Moreover, the medical centre should have adequate lighting and heating and have a source of hot and cold water. It should have a medical office, and a communications system affording proper liaison with both the interior and the exterior of the circuit.

C - RESUSCITATION UNIT

- 1) If there is no medical centre, the resuscitation unit, either in a so-called major resuscitation ambulance or in a temporary structure, should have the same stock of materials as laid down for a medical centre.
- 2) When there is a major resuscitation ambulance in addition to a medical centre, the material and the equipment contained therein must be in conformity with the legislation in force in the country concerned.

D - FIRST INTERVENTION VEHICLES

There shall be sufficient vehicles fast enough to circulate on the track during an event and to reach the scene of an accident with the least possible delay. The number will be calculated so that each vehicle can reach the next vehicle's position from its own, within 90 seconds. They may either be vehicles for medical use only or multi-purpose vehicles (medical, decarceration and possibly fire). In any case, they should be equipped with first-aid resuscitation equipment, in other words assuring above all respiration resuscitation, with a manual ventilation system, with a kit and adaptors for tracheal intubation, possibly oxygen. In the event of an intervention, they should always have a doctor skilled in resuscitation on board, be equipped with a radio transceiver system, should be driven by an experienced driver, and should take to the track only when authorised by the Clerk of the Course.

E - MEANS OF EVACUATION

These consist of properly equipped ambulances, that is to say with oxygen treatment and respiration equipment, and should in all cases, be in conformity with the regulations in force in the country concerned. They shall be positioned around the track in accordance with the local conditions. There shall be a special posting of ambulances for exterior evacuation. A stand-by ambulance near the resuscitation centre is desirable.

Normally, at least one helicopter must be provided and equipped for stretcher evacuation according to the specifications laid down by the aviation authority of the country concerned. The FISA may dispense with this provision when approving the emergency services plan submitted by the circuit. However, should a helicopter be provided, it must be at the circuit for the full period of the practices and the race. A Helicopter Pad should be provided, immediately next to the main rescue centre, or if there is none, beside the major resuscitation ambulance or the temporary rescue structure.

As with the question of staffing, the quantity of necessary equipment (fast car, resuscitation unit, ambulances, etc...) is fixed by the ASN in agreement with the Chief Medical Officer.

F - PROCEDURE IN CASE OF ACCIDENT

Prior to the start of the event, the Chief Medical Officer will advise all hospitals to be used, in writing, of the times of practice and of the races and shall receive confirmation that all the required facilities will be available.

When an accident occurs :

- a) The nearest observation post's personnel will move to the spot and whenever necessary will immediately summon, by a prearranged visual signal or other means the nearest rescue/medical mobile unit.
- b) The rescue/medical unit doctor will see to the first intervention including emergency resuscitation if necessary, and advise the Chief Medical Officer by radio.
- c) The Clerk of the Course will dispatch one or more ambulances, as necessary, to pick up the injured and take them to the medical centre, maintaining those in need of resuscitation under constant resuscitation treatment (exceptionally, in certain cases, by order of the chief medical officer they may be taken straight to an outside hospital or specialist centre).
- d) The medical centre doctors will examine the injured and proceed to observation, treatments and resuscitation as required, transferring to an outside hospital or specialist centre for further appropriate intervention those in need of it, by ambulance or helicopter.

The main cases for the use of the helicopter to transport the injured are :

- 1 - transport to a specialist centre, e.g. burns unit or spinal unit ;
- 2 - in cases where a journey by road is too long ;
- 3 - when the roads are blocked by traffic.

Resuscitation must be able to be continued during the transfer journey. Outgoing ambulances will proceed by roads marked in advance, under police protection.

N.B. The Chief Medical Officer will keep the Clerk of the Course informed of all developments of the situation from the start of the accident.

These regulations must be applied to all international circuit events. For international hillclimb events and rallies, medical regulations will be published at a later date.

In the case of events run on special circuits (earth, cinders, snow, ice) slaloms, sprints, etc., the National Sporting Authority shall devise supplementary regulations, as far as possible taking the spirit of these regulations into account.

SAFETY INFORMATION

Homologation of Fire Resistant Clothing.

The following results have been recorded in February 1982 for clothing submitted by : OMP Racing S.a.S., Via F. Donaver 105 R, 16143 Genova, Italy, and Linea Sport s.r.l., Piazza de Agostini 3, 20146 Milano, Italy, to the FIA 1980 Standard (see bulletin n° 153).

Homologation Number CSAI/FIA 26 abc

Make : O.M.P. ;

Triple layer overall, without underclothing.

- External layer (a) : Kevlar. Weight : 195 gr./sq.m.
- Middle layer (b) : Pure wool fabric. Weight : 155 gr./sq.m.
- Internal layer (c) : Pure wool fabric. Weight : 155 gr./sq.m.
- Subject's resistance time in the dry test : 22 sec.
- Subject's resistance time in the wet test : 21 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

Homologation Number CSAI/FIA 28 abc

Make : O.M.P.

Triple layer overall, without underclothing.

- External layer (a) : Kevlar. Weight : 195 gr./sq.m.
- Middle layer (b) : Nomex wadding. Weight : 200 gr./sq.m.
- Internal layer (c) : Pure wool fabric. Weight : 155 gr./sq.m.
- Subject's resistance time in the dry test : 38 sec.
- Subject's resistance time in the wet test : 41 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

Homologation Number CSAI/FIA 30 abcd

Make : O.M.P.

Quadruple layer overall, without underclothing.

- External layer (a) : Kevlar. Weight : 195 gr./sq.m.
- Middle layer (b) : Nomex wadding. Weight : 200 gr./sq.m.
- Middle layer (c) : Nomex wadding. Weight : 200 gr./sq.m.
- Internal layer (d) : Nomex fabric. Weight : 170 gr./sq.m.
- Subject's resistance time in the dry test : 72 sec.
- Subject's resistance time in the wet test : 105 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

Homologation Number CSAI/FIA 32 ab

Make : Linea Sport

Double layer overall, without under-clothing.

- External layer (a) : F.T.P. Silver. Weight : 600 gr./sq.m.
- Internal layer (b) : Cotton polyester fabric. Weight : 280 gr./sq.m.
- Subject's resistance time in the dry test : 23 sec.
- Subject's resistance time in the wet test : 24 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

Homologation Number CSAI/FIA 34 ab

Make : Linea Sport

Double layer overall, without under-clothing.

- External layer (a) : F.P.T. Gold. Weight : 620 gr./sq.m.
- Internal layer (b) : Cotton polyester fabric. Weight : 280 gr./sq.m.
- Subject's resistance time in the dry test : 22 sec.
- Subject's resistance time in the wet test : 22 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

SAFETY INFORMATION

Crash Helmets

Further to the announcement in Bulletin n° 165, we give below the different standards recognized by the FISA together with reproductions of the labels which identify the helmets having satisfied them. Helmets used in International circuit events, hill-climbs or rally special stages must bear one of these labels.

ACTUAL SIZE

- SIS 88.24.32, DS 2124.1, and SFS 3653 : Cloth label, blue on white.



Individual Helmet specification

Typ: M 2 Jet
 Tillv: KIWI S.A.
 Tillv år: Se separat märkning
 Vikt: 950 g (storl 58)
 Storlek: Se separat märkning
 Generalagent: HELMAB
 26090 BASTAD 0431/70707

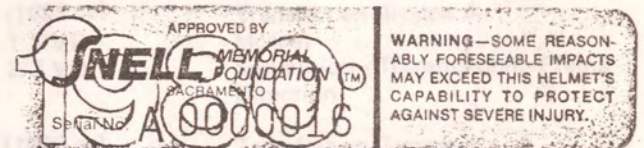
- ONS/OMK/din 4848 : adhesive label, black on yellow.



- SNELL 1975 (valid to 31.12.82 only) : adhesive label, red.



- SNELL 1980 : adhesive label, pale blue.



- BSI 2495 - 1977 : blue : (Standard)
 red : (Flame resistant)



INFORMATIONS RALLYE

Liste des Pilotes de 2ème priorité (Liste B) :

Italie : Ajouter Tony CARELLO

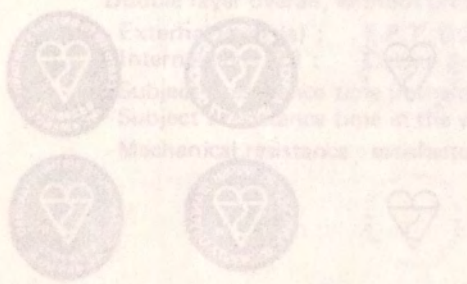
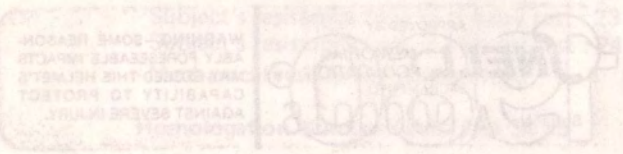
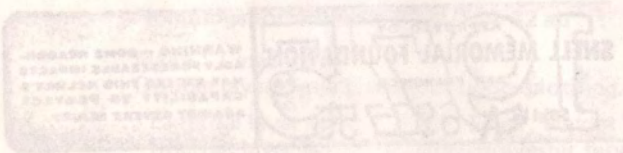
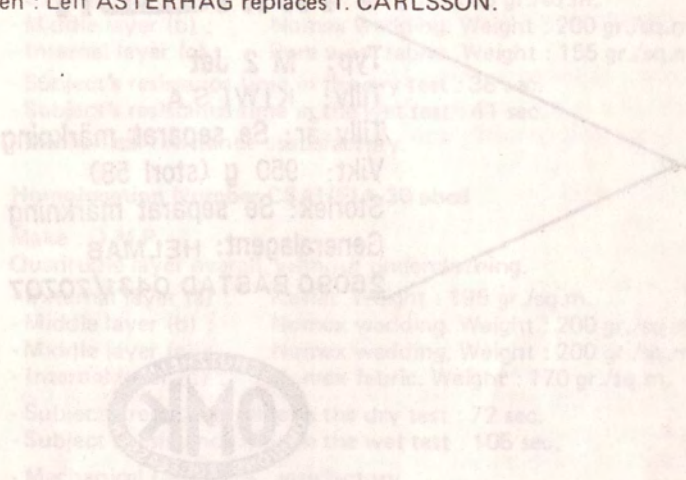
Suède : Leif ASTERHAG remplace I. CARLSSON.

RALLY INFORMATION

2nd seeded rally drivers list (List B) :

Italy : Add Tony CARELLO

Sweden : Leif ASTERHAG replaces I. CARLSSON.



Liste des Transferts définitifs effectués par les Constructeurs

List of final transfers made by the manufacturers

Valable à partir du 1/5/82/Valid as from 1/5/82

J			
TOYOTA			
5032	Corolla 1600 GT TE71	(1588 cc) 1/1 VO 2/1 ET 3/2 VO	Transfert en Groupe A Couple final - Freins - Direction - Suspension - Axe AR. Carrosserie - Dimensions - Moteur - Suspension - Couple final Couple final
S			
VOLVO			
5033	240	(2127 cc) 1/1 ET 2/1 VO 3/2 ET 4/3 ET 5/2 VO 6/1 VF 7/4 ET 8/2 VF	Transfert en Groupe A Levée de soupapes Carrosserie - Rappports de pont - Roues - Freins - B.V. - Suspension Carrosserie Carrosserie Carrosserie Carburateurs Carrosserie - Dimensions - Intérieur Freins - B.V. - Embrayage -
Valable à partir du 1/6/82/Valid as from 1/6/82			
GB			
FORD			
5035	Escort RS 2000	(1993 cc) 1/1 VF 2/1 VO	Transfert en Groupe A Moteur Suspension - Transmission - Freins - Direction
5036	Escort RS 2000 AUS	(1993 cc) 1/1 VF 2/2 VO	Transfert en Groupe A Moteur Suspension - Transmission - Freins - Direction
214	Escort RS 2000 B	(1993 cc) 1/1 VF 2/1 VO	Transfert en Groupe B Moteur Suspension - Transmission - Freins - Direction
215	Escort RS 2000 B AUS	(1993 cc) 1/1 VF 2/1 VO	Transfert en Groupe B Moteur Suspension - Transmission - Freins - Direction
B.L.			
5034	Metro 1.3	(1275 cc) 1/1 VO 2/1 VF	Transfert en Groupe A Roues Moteur

Liste d'homologation valable à partir du 1.4.82/Homologation list valid as from 1.4.82

S

SAAB

5005 99 Sedan Turbo 6/6 VO Arceau

Liste d'homologation valable à partir du 1.5.82/Homologation list valid as from 1.5.82

D

VW

5028 Polo 86 (1093 cc) 1/1 VO Homologation Groupe A
2/2 VO Arceau
Arceau

5031 Polo 86 (1272 cc) 1/1 VO Homologation Groupe A
2/2 VO Arceau
Arceau

F

TALBOT

5029 Samba GLS (1360 cc) Homologation Groupe A

5030 Samba GL (1124 cc) 1/1 VO Homologation Groupe A
2/2 VO Samba LS
Rapports de B.V.

Liste d'homologation valable à partir du 1.6.82/Homologation list valid as from 1.6.82

D

VW

5031 Polo 86 - 1272 cc 3/3 VO Direction - Suspension - Freins

5028 Polo 86 - 1093 cc 3/3 VO Direction - Suspension - Freins

GB

FORD

5026 Escort XR3 2/1 VO Suspension - Transmission - Freins

RECORDS

The following International Records have been established by Lany Wilcox driving a Lincoln-Mercury LN7 at Bonneville Salt Flats on 31 July, 1st August 1981 : CATEGORY A : GROUP II : CLASS 6.

Les records internationaux suivants ont été établis par Lany Wilcox au volant d'une Lincoln-Mercury LN7 à Bonneville Salt Flats les 31 juillet et 1er Août 1981.

CATEGORY A : GROUP II : CLASS 6.
CATEGORIE A : GROUPE II : CLASSE 6.

CATEGORY A : GROUP II : CLASS 7
CATEGORIE A : GROUPE II : CLASSE 7

1/4 M : Standing start : 53.393 m.p.h.
1/4 M : Départ arrêté : 85.927 km/h.
1/2 km : Standing start : 57.801 m.p.h.
1/2 km : Départ arrêté : 93.023 km/h.
1 km : Standing start : 73.320 m.p.h.
1 km : Départ arrêté : 117.997 km/h.
1 km : Flying start : 137.041 m.p.h.
1 km : Départ lancé : 220.547 km/h.
1 M : Flying start : 138.728 m.p.h.
1 M : Départ lancé : 223.260 km/h

1/4 M : Standing start : 51.608 m.p.h.
1/4 M : Départ arrêté : 83.054 km/h.
1/2 km : Standing start : 55.998 m.p.h.
1/2 km : Départ arrêté : 90.121 km/h.
1 km : Standing start : 73.176 m.p.h.
1 km : Départ arrêté : 117.766 km/h.
1 km : Flying start : 142.000 m.p.h.
1 km : Départ lancé : 228.527 km/h.
1 M : Flying start : 143.569 m.p.h.
1 M : Départ lancé : 231.051 km/h.

The following records have been set by Jens Knoblock at Hockenheim on 6 July 1981.

CATEGORY A : GROUP VIII : CLASS 1
ELECTRIC CARS UP TO 500 KG

Les records suivants ont été établis par Jens Knoblock à Hockenheim le 6 juillet 1981.

CATEGORIE A : GROUPE VIII : CLASSE 1.
VOITURE A MOTEUR ELECTRIQUE JUSQU'A 500 KG.

1 km : Flying start : 100.242 m.p.h.
1 km : Départ lancé : 161.424 km/h.

1 M : Flying start : 98.704 m.p.h.
1 M : Départ lancé : 158.849 km/h.

CORRECTION/RECTIFICATIF

CATEGORY A : GROUP III : CLASS 8

The records are held by Mercedes-Benz and not by Volkswagen as stated in the 1980 November Bulletin and were set at Nardo on 29/30 April 1978.

10 km : Standing start : 161.671 m.p.h.
10 km : Départ arrêté : 260.341 km/h

10 M : Standing start : 168.944 m.p.h.
10 M : Départ arrêté : 272.052 km/h.

ANNEXE K – VOITURES ANCIENNES

Les modifications suivantes à l'Annexe K entreront en vigueur le 1er janvier 1983 :

ART. 3.3.2 : LE PRESENT ARTICLE EST REMPLACÉ PAR :

L'utilisation d'un carter, d'un bloc cylindres, d'une culasse ou d'un carter de transmission fabriqué avec des dimensions différentes, outre l'épaisseur du matériel, après la fin de la période de classification pertinente impliquera une nouvelle mention sur la fiche d'identité du véhicule. A cette fin, l'ASN enverra à la FISA les précisions sur les différences et les origines de production et la Commission Technique de la Commission des Voitures Anciennes en jugera l'admissibilité.

ART. 3.3.3. f), MOTEUR :

Tous les aspects du moteur devraient être identiques, autres que les changements spécifiquement autorisés dans l'Art. 3.3. à ceux en production pour le châssis concerné pendant la période de classification. Toutefois, ne seront utilisés sur les voitures GT et GTS que les blocs-cylindre et culasses construits chacun pendant la période.

Des conversions de culasse peuvent être utilisées à condition que la preuve qu'elles aient été effectuées par un concurrent international à l'époque puisse être apportée. Dans les limites permises par la taille du carter supérieur, les vilebrequins, les bielles, les pistons et les paliers peuvent être agrandis et construits en matières qui diffèrent de celles de la pièce composante d'origine à condition que les matières fussent utilisées pour cette application à l'époque d'origine. La course ne doit pas s'écarter des cotes dont existe la preuve qu'elles ont été utilisées dans ce modèle, lors de l'époque en question ; l'alésage ne peut pas être augmenté de plus de 2 mm (après la deuxième guerre) ou de 5 % (avant guerre) par rapport à la cote standard de l'alésage relative à la course choisie, et dont existe la preuve qu'il a été utilisé dans ce modèle lors de l'époque en question. Toute augmentation de cylindrée ne devrait pas dépasser les limites de la classe de cylindrée en question. Le nombre des sièges de soupapes ne doit pas dépasser celui de la spécification originale, à moins qu'il ne soit possible d'apporter la preuve qu'une culasse ou bloc-cylindres modifiés aient été fabriqués au cours de la période appropriée.

ART. 3.3.3. k), CARROSSERIE :

Les carrosseries devraient suivre fidèlement une conception d'origine, construite lors de la même période que le châssis individuel ; toutefois, pour les voitures d'avant la deuxième guerre, une carrosserie du style de l'époque et fabriquée avec des matériaux d'origine est permise pourvu que les dimensions du châssis (l'empattement, membres de la voie et du châssis) soient conformes à celles d'un modèle accrédité de l'époque et que l'ASN informe la FISA de chaque cas, avec les photographies nécessaires.

ART. 3.3.3. l), ROUES ET PNEUS :

Ajouter à la fin : *Les pneus rechapés sont interdits.*

ART. 3.5.5., CARBURANT :

Seule l'essence disponible dans le commerce sera utilisée.

ART. 4, FICHE D'IDENTITE FISA .

La fiche sera signée par le concurrent et non par le propriétaire du véhicule, tel qu'il est indiqué à l'Art. 4.1.

ART. 5 b) :

Il y aura un système de coupe circuit général qui doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.). Il doit pouvoir être déclenché facilement de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule. Il est recommandé de monter la commande à la base du pare-brise, du côté droit, ou à moins d'un mètre de cet endroit, clairement fléchée à partir de cet endroit. *Sur les voitures fermées, la commande peut être montée dans une vitre arrière latérale, à condition que celle-ci se trouve derrière le siège du pilote.* La commande sera distinguée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base. Si le système d'alimentation en carburant n'est pas électrique, le robinet doit être clairement indiqué.

ART. 5 e) :

Un extincteur manuel ou automatique d'une capacité minimum de 2 1/2 kg doit être solidement monté dans la voiture, s'il est nécessaire de monter deux extincteurs plus petits, ils doivent avoir la même capacité dont le total n'est pas moins de 3 kg.

Art. 5 p) :

Les pneus rechapés sont interdits.

APPENDIX K – HISTORICAL CARS

The following modifications to Appendix K will have effect from 1st January 1983 :

ART. 3.3.2 : THE PRESENT ARTICLE IS REPLACED BY :

The use of a crankcase, cylinder block, cylinder head or transmission casing manufactured to different dimensions, other than material thickness, after the end of the relevant period classification will entail a fresh endorsement of the Vehicle Identity Form. For this the ASN will send full details of differences and production origins to the FISA for whom the technical committee of the Historical Cars Commission will judge acceptability.

ART. 3.3.3. f), ENGINE :

The engine should be identical in all aspects other than those changes specifically authorised within Art. 3.3., to those in production for that chassis during the car's classification period. However, for GT and GTS cars, only engine blocks and cylinder heads each built in the period shall be used.

Conversions proven to have been effected by an international entrant in the period may be used for cylinder heads. Crankshafts, connecting rods, pistons and bearings may be enlarged within the limits of the crankcase and made from materials different from original components providing the material was used in that application at the time. Stroke may not be altered from a dimension proven to have been used in that model in the period ; bore may not be increased by more than 2 mm (post-war II) or 5 per cent (pre-war) from a standard bore size, related to the chosen stroke, and proven to have been used in that model in the period. Any capacity increase should not extend beyond the limit of the relevant capacity class. The number of valve ports must not exceed the original specifications unless evidence is available of a modified head or block having been made in the relevant period.

ART. 3.3.3. k), BODYWORK :

Bodies should faithfully follow an original design, constructed in the period for that individual chassis, but for pre-war II cars, a period-style body made of the original materials is permitted provided the chassis dimensions (wheelbase, track and chassis members) conform to those of an accredited model of the period and that the ASN informs the FISA of each case, with the necessary photographs.

ART. 3.3.3. l), WHEELS AND TYRES : add at the end :

Remoulded tyres are prohibited.

ART. 3.5.5., FUEL :

Only commercially available petrol can be used.

ART. 4., FISA IDENTITY FORM :

The identity form will be signed by the *entrant* of the car, and not the owner as indicated in Art. 4.1.

ART. 5 b) :

There must be a general circuit breaking facility which cuts all electrical circuits (battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc.). It must be easily operable from inside and outside the car. It is recommended that the outside control be fitted at the base of the windscreen on the right-hand side or within one metre of that point, clearly indicated from that point by arrows. *Closed cars may use a perspex rear side window to carry the switch, provided this is behind the driver's seat.* The control will be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm. If the fuel system is not electrical the tap must be clearly marked.

ART. 5 e) :

A hand-operated or automatic fire extinguisher of at least 2 1/2 kg must be securely mounted in the car ; if it is necessary to fit two smaller ones, these must be of equal capacity of not less than 3 kg total.

ART. 5 p) :

Remoulded tyres are prohibited.

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'épreuve	Observations
3/4 juillet	E	I	Trofeo Alfasprint — Jarama	Nelle inscription/New entry
30 juillet	USA	I*	Watkins Glen Championnat du Monde Endurance Endurance World Championship	Annulé/Cancelled
4/5 Septembre	E	I*	24 H. Mugello Championnat d'Europe Tourisme European Touring Car Championship	Annulé/Cancelled
12 septembre	B	I	Zolder	Annulé/Cancelled.

RALLYES

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
19/20 juin	F	Rallye d'Antibes Championnat d'Europe des Rallyes (Coef. 3) European Rally Championship (Coef. 3)	Nelle/New date : 15/17 octobre
14/15 août	AUS	Dunlop 260 Rally	Nelle inscription/New entry Deepwater Sporting Club Box 136 P.O. WOY WOY. 2256
8/19 septembre	F	Rallye des Pharaons	Nelle inscription/New entry AGACI 109, av. Pablo Picasso 92000 NANTERRE
22/24 octobre	RSM	Rallye San Marino Championnat d'Europe des des Rallyes (Coef. 2) European Rally Championship (Coef. 2)	Nelle date/New date : 12/14 novembre
10/12 décembre	USA	Reno International Rally	Nelle inscription/New entry S.C.A. 6750 South Emporia Street ENGLEWOOD Colorado 80112

COURSE DE COTE -- OFF ROAD

4 juillet	I	Course de Côte Trento Championnat d'Europe de la Montagne European Hill Climb Championship	Annulé/cancelled
25 juillet	I	Course de Côte Coupe Carotti-Rieti Championnat d'Europe de la de la Montagne European Hill Climb Championship	Nelle/New date : 4 juillet
25 juillet	I	Coppa Sila - Cosenza Championnat d'Europe de la Montagne European Hill Climb Championship	Nelle inscription/New entry
5/6 juin	F	Rallycross Alsace	Annulé/Cancelled
14/15 août	S	Course de Côte Oberhallan	Nelle inscription/New entry FRC Postfach 3082 8031 ZURICH Tél. 01/44.77.09 Telex : 822094

KARTING

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
16 mai	I	Magione	Nelle date/New date : 18 juillet
13 juin	F	Albertville	Nelle inscription/New entry : ASK Albertville A. RONCO 68, rue de la République 73200 ALBERTVILLE
26/27 juin	D	New Ulmer	Annulé/Cancelled
26/27 juin	F	Valence Championnat d'Europe Formule K	Nelle inscription/New entry
3/4 juillet	F	Carole	Nelle inscription/New entry : ASK Star Champ de Mars Mme FABRE 130 rue Réchossière 93300 AUBERVILLIERS
11 juillet	F	Croix en Ternois	Nelle inscription/New entry Ligue Nord Picardie Y. MARGUET 7, rue d'Amiens 62500 ST OMER
10/11 juillet	S	Lappcupen	Nelle inscription/New entry Lycksele MK c/o Karl Gunnar Augustsson Formyrsvaegen 20 S-92100 LYCKSELE
13/14 juillet	S	Lappcupen	Nelle inscription/New entry Skellefte, MS c/o Lars Pedersen Smedsvagen 21 S-92300 STORUMAN
16/17 juillet	S	Lappcupen	Nelle inscription/New entry : Skellefte, MS

Σκέψη W2
Νέη εγγραφή/Νέη είδη :

Nelle inscription/New entry :
Skellefte, MS
c/o Lars Pedersen
Smedsvagen 21
S-92300 STORUMAN SWE

Nelle inscription/New entry :
MK Scandia
c/o S Behrendtz
Rydsvagen 70 B
S-58248 LINKHPING SWE

Confirmation de la date

Σύμφωνη ημερομηνία
Α. ΜΥΡΩΝΙΔΗΣ
Γράση μουχ βίση/η
Νέη εγγραφή/Νέη είδη :

03300 VORREHALLTIEB2
130 rue Bechoyerie
Wils EVRE
V2K 244 Cuisin de viande
Νέη εγγραφή/Νέη είδη :

Νέη εγγραφή/Νέη είδη :
Vantse/Sausage

3300 VRELLAITE
98' rue de la Sabloniere
V. HINGO
V2K Virelme
Νέη εγγραφή/Νέη είδη :

Νέη εγγραφή/Νέη είδη : 18 Ιουλίου

Οργανισμός

KVBLING

Γερμανία

Lappcupen

Γερμανία

Interkont E

Γερμανία

Keeskemet

Σλοβενία

Σλοβενία

Εταιρία Κ
Συμβούλιο κ. Εταιρία
Αθήνα

Νέα Γουιά

Υπερμαρί

Μελίον

Νέη εγγραφή/Νέη είδη

2

S

2

S

2

H.

E

E

E

D

E

I

Βαλ

18/13 Ιουλίου

16/17 juillet

13/14 Ιουλίου

21 août

10/11 Ιουλίου

2/3 octobre

14 Ιουλίου

31ε Ιουλίου

28/31 Ιουνίου

28/31 Ιουνίου

13 Ιουνίου

10 Ιουνίου

Δηλ