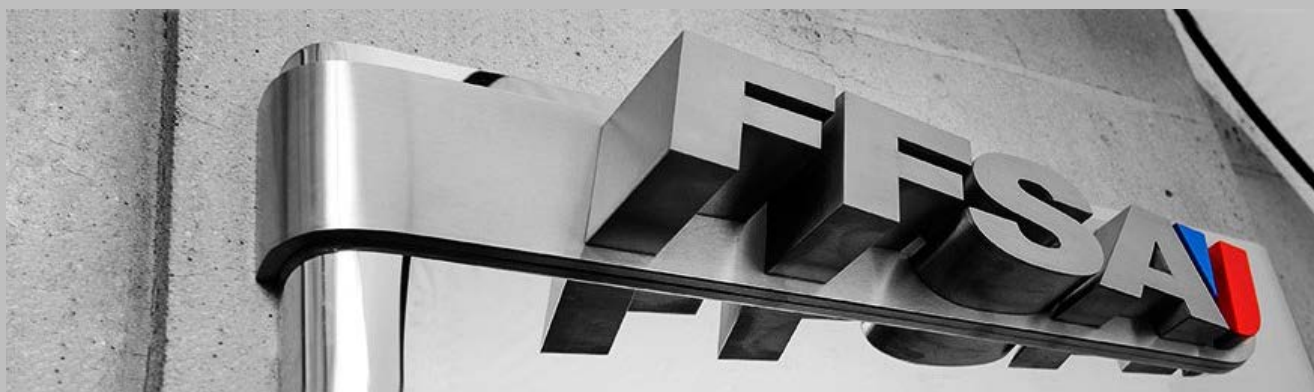


MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.®

MODULE 7 LE RAPPORT



SOMMAIRE

LE RAPPORT ORAL	PAGE 03
LES PORTATIFS	PAGE 04
JARGON ET BONNE CONDUITE	PAGE 05
LE RAPPORT ECRIT	PAGE 09
QUELQUES EXEMPLES DE RAPPORTS ECRITS	PAGE 10



1.PREAMBULE

Le préposé à la radio (en général, le chef de poste, son adjoint ou le commissaire faisant office de...) occupe là une fonction d'une importance capitale puisque les commissaires répartis tout autour de la piste, ou isolés dans leur P.K., sont les seules personnes en mesure d'informer le directeur de course, installé dans son PC course, de ce qui survient sur la route de course et/ou ses abords.

On dit bien que les commissaires sont les yeux et les doigts de la D.C.

Les décisions prises par le D.C. (Envoi en piste d'un véhicule d'intervention, dépanneuse, arrêt d'une course ou d'une séance d'essais reposent en grande partie sur les renseignements transmis par les commissaires

Les voitures ne peuvent entrer en piste si un système de communication ne fonctionne pas correctement.

Imaginez en effet qu'un pilote soit blessé et que personne ne puisse réclamer l'intervention du médical.

Ce travail est des plus intéressants, car le préposé aux communications est le seul de son équipe à savoir instantanément tout ce qui survient dans le secteur d'un poste ou d'un P.K. (par exemple, si le meneur d'une course ne repasse plus, il en connaîtra la cause: accrochage avec une autre voiture, tête-à-queue, etc.).

Cependant, comme tout autre « travail » du commissaire, il s'agit d'une fonction comportant de nombreuses responsabilités qu'il convient de ne pas traiter à la légère



2.DEFINITION DE LA TACHE

Le travail du préposé à la radio consiste à rapporter ce qui survient dans son secteur selon les instructions communiquées lors du briefing.

Comme l'information rapportée se doit d'être précise et complète, il importe que le préposé à la radio se soit familiarisé avec les procédures

En principe, le préposé aux communications devrait également être le responsable de la main courante du poste, un document où sont notés certains des événements se déroulant dans la zone d'action du poste (surtout les dépassements sous le drapeau jaune) de façon que l'on puisse s'y référer ultérieurement (pour vérifier un numéro de voiture par exemple). N'hésitez pas à utiliser quelques pages blanches pour prendre des notes provisoires. (Importance du carnet et du stylo)

3.VOTRE SECURITE

Parlons-en un peu...

Il n'existe aucun emplacement parfaitement sécurisé au bord d'une piste. (Un poste dit de retraité, n'existe pas !!)

Les voitures de course se déplacent toujours à des vitesses très élevées et sont poussées constamment à leurs limites.

Lorsqu'un bris mécanique ou un accident se produit, tout se déroule alors, très rapidement.

Ce n'est pas parce que vous vous trouvez en possession de la radio que vous êtes autorisé à faire preuve de moins de vigilance et/ou prudence.

Il faut toujours se tenir debout lorsque les voitures sont en piste, vigilant, le regard suivant la progression des voitures.

Les quelques secondes perdues à se relever pourraient faire la différence entre votre sécurité et un accident.

4.AIDE A LA SIGNALISATION

Le préposé à la radio peut manipuler certains drapeaux par exemple, le BLANC (il sait, par exemple, par l'entremise du réseau qu'un véhicule de service entre en piste ou qu'une voiture de course roule lentement). Il est également le plus apte à présenter le drapeau ROUGE puisque l'ordre de l'utiliser est transmis par le système de communication.

De même, lorsque les commissaires sont peu nombreux au poste ou quand un incident requiert sur la piste presque tous les membres de l'équipe, il peut « à l'extrême limite » prendre en charge le drapeau JAUNE.... Encore qu'agiter un drapeau et rédiger un rapport en même temps réclame une grande concentration et une excellente coordination.

Mais en aucun cas, il ne se chargera du drapeau BLEU, pour des motifs évidents que nous avons déjà maintes fois évoquée

NB : Nous traiterons tout particulièrement dans les chapitres suivants, l'utilisation d'une radio sur des épreuves routières.

En effet, sur circuit asphalté et/ou tout-terrain, seuls les chefs de poste et /ou adjoints (Voire commissaire confirmé) disposent en principe, de la radio.

Ils ont par conséquent une certaine expérience derrière eux de la fonction de commissaire que ne possède pas nécessairement un primo-licencié.

LES PORTATIFS

1.COMMENT UTILISER L'APPAREIL :

- Le responsable des commissaires vous a remis une radio portative, afin de pouvoir correspondre en cas de nécessité, avec le P.C. de direction de course ou le départ de l'E.S. sur laquelle vous officiez
- Informez-vous des consignes liées à ce matériel.
Sachez que ce matériel a un cout non négligeable, respectez-le et prenez-en soin.

Fonctionnement général :

Quel que soit la marque ou le type d'appareil, le fonctionnement reste globalement identique



Les réglages / vérifications :

Il est important de demander au responsable des commissaires ou au préposé aux radios Si cela n'a pas été dit ou fait précédemment, le numéro de canal radio affecté à votre E.S.

⇒ Tenir la radio face à soi.

- Assurez-vous que vous êtes sur le bon canal d'exploitation
- Réglez correctement le niveau sonore du haut-parleur, en fonction du bruit ambiant (sonorisation, échappement, ...).
- Vérifiez le niveau d'alimentation (signal sonore, voyant, ...) indiquant que la batterie est quasiment vide.
- Réclamez le cas échéant, une batterie de rechange, voire un chargeur



Manipulation de l'appareil – Quelques précautions :

- Il s'agit d'un système de réception et de transmission, dit « en alternat »,
C'est-à-dire que chacun parle à son tour
- Pour une utilisation correcte de la radio :
 - ✓ Appuyer environ 1 seconde sur le bouton (PTT - Push To Talk) avant d'émettre
 - ✓ Relâcher le bouton pour écouter
- Veillez à ne pas appuyer sur ce bouton sans vous en rendre compte vous serez alors «sur les ondes» et occuperez le réseau inutilement
- Evitez de presser inutilement le bouton d'émission de façon répétée
- Parlez normalement, distinctement, sans crier à environ **5cm** du micro
- Se rappeler que la radio reste un moyen de communication dédié **PRIORITAIREMENT** à la sécurité de l'épreuve, pas aux communications personnelle



JARGON ET BONNE CONDUITE

1. APPEL DES POSTES (Ou P.K.) :

L'appel des postes par la D.C. ou le départ d'E.S., le matin avant l'ouverture de l'épreuve à la compétition, permet de :

- S'assurer que le système de communication fonctionne correctement
- D'être certain que chaque officiel est bien à l'endroit désigné
- Que tout est « OK » au niveau du poste ou P.K.

Départ Ou Direction de Course	Bonjour à Tous, nous allons débiter l'appel des postes (ou P.K.) Poste 1, bonjour, est-ce que tout est « OK » à votre poste ?
----------------------------------	--

Chaque poste (Ou P.K.) sollicité, à son tour, répond en indiquant si le poste est « OK »
Une formule de politesse comme « Bonjour » est toujours la bienvenue.

Poste 5 (Par exemple)	Départ de Poste 5, Bonjour à Tous, tout est « OK » à mon poste (Ou P.K.)
-----------------------	--

⇒ Si un P.K. n'est pas « OK », le P.C. ou le départ doit être informé des causes et tenter de résoudre le problème, raisonnablement

▪ PARLEZ DISTINCTEMENT, SANS CRIER

Cela ne contribuera en rien pour vous faire comprendre
Pire, cette façon pourra faire monter la pression auprès de la P.C., alors que la situation ne le justifie pas

D.C. de Poste 5
Tout est « OK » à mon poste



NB : Cette vérification s'effectue en complément du passage de la voiture tricolore (Rallye)
ou de la D.C. (Course de Côte)

⇒ En conséquence, accorder une attention toute particulière aux échanges radio dès votre arrivée au poste,
L'un d'eux vous concerne peut-être

2. DIPLOMATIE :

Si vous constatez un problème au P.K. voisin, n'utilisez le réseau de communication qu'en dernier recours pour faire corriger la situation

- N'oubliez pas que des personnes, autre, peuvent être également à l'écoute
et qu'il n'est jamais bon de rabrouer quelqu'un en public.
Ce n'est jamais valorisant pour notre image !!
- Dans tous les cas, le commissaire (ou chef de poste) aura le devoir d'aller rencontrer son collègue à la fin de la séance pour discuter de la situation...en toute sérénité



Le message du commissaire doit être clair, constitué d'éléments précis afin d'aider le D.C à évaluer rapidement la situation et prendre la bonne décision.

3. PROBLEME SURVENANT DANS LA ZONE D'ACTION DE VOTRE POSTE:

- Quel que soit l'urgence, assurez-vous que les « ondes » soient libres, qu'un autre poste ne soit pas en train déjà de transmettre un message (qui peut être aussi important). Perturber une communication en cours, ne fera que faire perdre du temps à tous.
Donc on prend son mal en patience !!

⇒ **SOYEZ CLAIR ET FACTUEL DANS VOTRE RAPPORT ORAL**

4. LES ELEMENTS A COMMUNIQUER

⇒ **4 POINTS ESSENTIELS A COMMUNIQUER**

- **JE SUIS** (Identification de votre poste ou P.K.)
- **JE VOIS** (Description courte de l'évènement)
- **JE FAIS** (les premiers éléments de votre intervention)
- **JE DEMANDE** (Retarder les départ, venue du médicale...)



JE SUIS
JE VOIS
JE FAIS
JE DEMANDE

1. JE SUIS



Départ de Poste xx

⇒ Attendre la réponse du « départ » avant de poursuivre

⇒ Départ ou la D.C. vous a entendu et vous invite à poursuivre

Le Départ vous invite à transmettre



2. JE VOIS

⇒ Décrivez par des phrases courtes et précises, ce qui se passe dans la zone d'action de votre poste.

⇒ Assurez-vous régulièrement que le départ (ou la D.C) a bien compris votre message.



Voiture n° xx :
Précisez le motif

⇒ Les motifs de votre appel peuvent être variés, mais concernent toujours la sécurité

Voiture n°xx...Sortie de route de course

...a tapée

...départ de feu

... Indiquer état du pilote et/ou de l'équipage

...gène (ou pas)

...se trouve en trajectoire

Elle s'est peut-être tout simplement s'être arrêtée sur problème(s) mécanique(s).

A vous d'aller vous renseigner sur les causes !!

- Ne vous laissez pas influencer par l'environnement humain, ce n'est pas les spectateurs qui décident, mais bien vous en relation avec la D.C.
- En fonction du contenu de votre message, la D.C. sera en mesure de prendre la (Bonne) décision qui s'impose et vous en informera.

3. JE FAIS

Votre rôle ne se borne pas uniquement à cette tâche

Après vous être à nouveau identifié comme au paragraphe 1 « JE SUIS »



Je fais disposer la signalisation adaptée

Je dégage la voiture
Pour la mettre en sécurité

⇒ Exemple d'un échange avec le départ, suite à panne d'un concurrent dans la zone de votre poste.

Bien reçu, tenez-nous
informé de la situation



On reprend la procédure à partir de « JE SUIS » dès que la situation évolue et que vous devez prévenir le départ ou la D.C.



La voiture n° xx est délogée et en
sécurité. Nous maîtrisons la situation

Bien reçu, Merci poste xx



S'il y a eu un arrêt des départs, afin de vous permettre d'intervenir en toute sécurité, la « D.C. » prévenue, peut à nouveau relancer les voitures

- Sur une E.S. nous l'avons vu sur le module 4 « Rallye », vous devez tout mettre en œuvre pour que les concurrents ne soient pas stoppés
- Par contre, il est également de votre rôle de relever le n° des concurrents qui auraient pu être gênés et d'en informer la D.C.

4. JE DEMANDE

4.1. - RALLYE

Il est toujours possible de réclamer auprès du départ ou de la direction de course, un arrêt temporaire des départs, pour :

RALLYE	Malgré la signalisation en place, une voiture est accidentée / en panne et se trouve dans une situation critique pour elle comme pour les autres concurrents. Il n'y a pas de possibilité pour la mettre en sécurité Vous souhaitez pouvoir disposer d'un peu de temps pour pouvoir la dégager.
---------------	--

Après vous être à nouveau identifié comme au paragraphe 1 « **JE SUIS** »



**Je demande un arrêt des départs
pour :**

NB : Avant de vous élaner pour cette intervention, attendez que le départ vous ait donné son accord et instructions éventuelles.

Songez qu'entre le moment où vous avez demandé une interruption des départs et le moment où il vous a donné son Accord, des concurrents sont encore en train de concourir sur la route de course.

La D.C. doit donc vous communiquer le dernier n° ayant pris le départ. Vous interviendrez en toute sécurité après le passage de ce concurrent

**OK PK xx, Le dernier concurrent parti
est le...
Prévenez-nous dès que vous aurez
terminé votre intervention**



Autre cas :

Votre P.K. se trouve à une intersection de routes

RALLYE	Médecin / vétérinaire / Infirmier / ambulance / pompiers / postiers... se présente(nt) à votre P.K. et vous demande l'autorisation pour traverser l'ES et pouvoir rejoindre le village en face
---------------	--

Il sera possible dans le cadre de leur métier/fonction, de leur accorder la traversée entre le passage de deux concurrents, à la nuance qu'ils ne doivent pas emprunter la route de course, même sur une courte distance, **ni surtout emprunter l'E.S. à contre sens, les conséquences pourraient être dramatiques**

NB : Ces autorisations « particulières » ne peuvent s'appliquer en aucun cas, aux riverains qui ont été informés en amont du jour et des horaires de la manifestation.

**POUR DES MOTIFS EVIDENTS DE SECURITE,
IL EST INTERDIT A QUICONQUE DE REMONTER UNE E.S. A CONTRE-SENS
VOUS DEVREZ TOUT METTRE EN ŒUVRE POUR VOUS Y OPPOSER**

NB : Si ils ont nécessité d'emprunter la route de course (Même sur une courte distance), dans le sens de l'épreuve et dans le cadre de leur métier, mieux vaut avertir auparavant le départ de l'E.S. qui vous communiquera sa décision et ses instructions.
Ne prenez aucune initiative personnelle.

4.2. - COURSE DE COTE

Il est toujours possible de réclamer auprès du départ ou de la direction de course, un arrêt temporaire des départs, pour :

COURSE DE COTE	Malgré la signalisation en place, une voiture est accidentée / en panne et se trouve dans une situation critique pour elle comme pour les autres concurrents. Il n'y a pas de possibilité pour la mettre en sécurité Vous souhaitez pouvoir disposer d'un peu de temps pour pouvoir la dégager.
	Une voiture vient de laisser un liquide suspect dans le secteur dont vous avez le contrôle (En général, la présence de ce liquide se retrouvera également dans d'autres postes) . Par mesure de sécurité, vous désirez traiter la route de course

Après vous être à nouveau identifié comme au paragraphe 1 « **JE SUIS** »



**Je demande un arrêt des départs
pour :**

NB : Avant de partir en intervention, attendez que la direction de course vous ait donné son accord et instructions éventuelles.

Songez qu'entre le moment où vous avez demandé une interruption des départs et le moment où il vous a donné son Accord, un ou plusieurs concurrents sont encore en train de concourir sur la route de course.

La D.C. doit donc vous communiquer le dernier n° ayant pris le départ. Vous interviendrez en toute sécurité après le passage de ce Concurrent

**OK Poste xx, Le dernier concurrent parti est le...
Prévenez-nous dès que vous aurez terminé votre intervention**



Autre cas :

Plus rarement, votre poste se trouve à une intersection de routes

COURSE DE COTE	Médecin / vétérinaire / Infirmier / ambulance / pompiers / postiers... se présente(nt) à votre poste. et vous demande l'autorisation pour traverser ou emprunter la route de course et pouvoir rejoindre une maison, ferme..etc
-----------------------	---

Il sera possible dans le cadre de leur métier/fonction, de leur accorder la traversée ou d'emprunter la route de course, de préférence sur une courte distance

NB : Avant de laisser partir ces personnes, attendez que la direction de course vous ait donné son accord et instructions éventuelles.

Songez qu'entre le moment où vous avez demandé une interruption des départs et le moment où elle vous a donné son Accord, des concurrents sont encore en train de concourir sur la route de course.

La D.C. doit donc vous communiquer le dernier n° ayant pris le départ. Vous interviendrez en toute sécurité après le passage de ce concurrent

NB : Ces autorisations « particulières » ne peuvent s'appliquer en aucun cas, aux riverains qui ont été informés en amont du jour et des horaires de la manifestation

5. SI ACCIDENT D'IMPORTANCE

Certains évènements importants à dramatiques, pouvant se dérouler dans la zone d'action de votre P.K., méritent plus de confidentialité



- Les informations que vous serez amenés à transmettre à la D.C. n'ont pas de nécessité d'être partagées et/ou entendues par les spectateurs se trouvant à proximité
 - Ni par des personnes éventuelles « branchées » sur le même canal radio que vous (Assistance, presse...)
- ⇒ Il vous sera donc recommandé, **UNIQUEMENT** dans ce cas précis, de contacter la D.C. par téléphone (GSM)
- A cette fin, des numéros d'appels vous ont été transmis avec votre dossier lors du pointage.

⇒ Pendant l'épreuve tenir ou faire tenir par un équipier :

- Une feuille de pointage des voitures pour s'assurer que toutes les voitures annoncées par le départ sont bien passées à votre P.K.

⇒ Alerter rapidement en cas d'incident survenu entre deux postes

⇒ Tenir une main courante pour conserver une trace écrite de tous vos échanges radio

- D'où l'intérêt, du carnet et stylo



1. PRINCIPE

Un évènement est survenu dans la zone d'action de votre P.K. ou poste, dans le prolongement de votre rapport oral, il est probable que la direction de course vous demandera la rédaction d'un rapport écrit. (Les paroles sont volatiles).

Ce rapport servira de support pour des prises de décisions par le collègue des commissaires sportifs, mais également servira de constat pour les assurances, s'il y a eu des dommages collatéraux (Murs ou clôtures endommagés, poteaux téléphoniques cassés, extincteurs percutés...etc.)

Outre différents renseignements (Parfois pré rempli) concernant l'épreuve proprement dite ainsi que le libellé de l'organisation

- ⇒ Le nom du rédacteur, n° de licence, (Eventuellement type), sa signature, date et heure de l'incident/accident doivent impérativement figurer.
- ⇒ Ce rapport doit être rédigé de manière factuelle et précise, constitué avec des phrases courtes.
- ⇒ Il se doit d'être lisible (Ne vous inquiétez pas pour les fautes d'orthographe) et ne comporter qu'un minimum de ratures.
- ⇒ Ne pas oublier de renseigner la chronologie horaire de l'incident/accident
 - A quelle h. mn a débuté l'évènement
 - A quelle h. mn, vous avez informé la D.C.
 - A quelle h. mn, vous avez mené votre première action d'intervention
 - A quelle h. mn, la dépanneuse est arrivée sur place
 - ...Etc. La mémoire étant volatile, l'importance du carnet et stylo démonte ici, toute son efficacité.
- ⇒ Le croquis venant compléter et préciser la description des faits, doit être dessiné de manière ample.
- ⇒ Le sens de l'épreuve doit figurer sur le croquis, pour faciliter la compréhension.

2. QUELQUES CONSEILS

- 1) Avant le départ de l'épreuve, avoir pris connaissance de la zone d'action de votre P.K. ou poste, après avoir installé votre matériel, rien ne vous interdit, au calme, déjà de pré remplir votre rapport et dessiner les contours du P.K. ou poste.
 - ⇒ Ce sera toujours une partie de moins que vous aurez à traiter ultérieurement. Moins d'énerverment, moins de stress également. Analysez correctement la topologie des lieux. Les croquis ne reflètent pas toujours la réalité du terrain. En effet, alors qu'un poste est par exemple, implanté à l'entrée d'une courbe à droite, on le retrouve sur le dessin, à l'entrée d'une courbe à gauche, voire même disposé au bord d'une ligne droite.
- 2) Avant de coucher sur votre rapport, la description de l'incident/accident
 - Rédigez simplement sur un papier libre, ce que vous avez vu, ce qui s'est passé, ce que vous avez fait...
 - Vous pourrez ainsi rayer, raturer, recommencer...etc. autant que vous voulez.
 - Une fois, le texte factuel qui vous convient est prêt, reportez-le sur votre rapport.
 - Idem en ce qui concerne le croquis.
 - ⇒ N'inventez pas, même par déduction, un ou plusieurs éléments que vous n'avez pas vu.
- 3) Placez-vous quelques instants dans la « peau » de la personne qui n'a pas vu ou subit l'évènement en direct, mais qui devra statuer, juger. Facilitez-lui la compréhension sur les circonstances de l'incident/accident, par une description
 - Le croquis viendra en support et corroborer ce que vous avez écrit
 - Ne cherchez pas dans la rédaction de votre rapport, de difficulté(s) où il n'y en pas. Il vous est juste demandé de relater ce que vous avez vu, fait, de noter les horaires marquants, ainsi que dégâts intéressants plus particulièrement l'organisateur (Talus défoncé, mur cassé, clôture arrachée, poteaux cassés, extincteurs percutés et utilisés) du fait de l'accident.
- 4) Assurez-vous que votre montre, smartphone...etc. soit bien à l'heure. C'est toujours ennuyeux d'avoir un décalage
- 5) Pour que votre rapport soit valide, il est impératif de ne pas oublier de le signer.

VOUS TROUVEREZ CI-DESSOUS QUELQUES QUESTIONS QUI POURRAIENT ETRE A MEME DE VOUS AIDER DANS LA REDACTION DE DIFFERENTS RAPPORTS

IL EST POSSIBLE DE VOUS FAMILIARISER DANS LA REDACTION DE CES RAPPORTS AVEC CERTAINES VIDEOS D'ACCIDENTS PRODUITES SUR « YOUTUBE »

RAPPORT INCIDENT

A.S.A ORGANISATRICE : **A propos...**
✓ Quelle Association organise ce meeting ?
NOM DE L'ÉPREUVE : ; **DATE :**
✓ Quel est le nom de l'Épreuve ?
N° ou NOM DE L'E.S. :
✓ Quelle est la date d'aujourd'hui ?
✓ Quel est le n° ou de nom de l'E.S. ?

Nom / Prénom du Licencié rédacteur du présent rapport :
✓ Je n'oublie pas de renseigner mon nom
Prénom, n° Licence et n° ASA
N° & Type de licence : ; Ligue / A.S.A. :

P.K. N° :
✓ Je renseigne le n° de mon poste (PK) et/ou je coche une des cases correspondantes

C. HORAIRE	<input type="checkbox"/>	DEPART E.S. N°	<input type="checkbox"/>	ARRIVEE E.S. N°	<input type="checkbox"/>	POINT STOP E.S. N°	<input type="checkbox"/>
PARC DEPART	<input type="checkbox"/>	PARC ARRIVEE	<input type="checkbox"/>	PARC REGROUP. N°	<input type="checkbox"/>	PARC ASSISTANCE	<input type="checkbox"/>
C. PASSAGE N°	<input type="checkbox"/>	AUTRE :	(Cochez la case correspondante)				

CONDITIONS ATMOSPHERIQUES : (Cochez la case correspondante) ✓ Quelles étaient les conditions atmosphériques au moment de l'incident ?

JOUR	<input type="checkbox"/>	SOLEIL	<input type="checkbox"/>	PLUIE	<input type="checkbox"/>	BROUILLARD	<input type="checkbox"/>
NUIT	<input type="checkbox"/>	NUAGEUX	<input type="checkbox"/>	NEIGE	<input type="checkbox"/>	VERGLAS	<input type="checkbox"/>

ETAT DE LA ROUTE DE COMPETITION : (Cochez la case correspondante) ✓ Quel était l'état de la route au moment de l'incident ?

SECHE	<input type="checkbox"/>	HUMIDE	<input type="checkbox"/>	MOUILLEE	<input type="checkbox"/>	GRAVILLONS	<input type="checkbox"/>	TERRE	<input type="checkbox"/>	HUILE	<input type="checkbox"/>
-------	--------------------------	--------	--------------------------	----------	--------------------------	------------	--------------------------	-------	--------------------------	-------	--------------------------

INCIDENT : (Cochez la case correspondante) ✓ Quel type d'incident ? Je coche la ou les case(s) correspondante(s)

SORTIE DE ROUTE	<input type="checkbox"/>	MANŒUVRE DELOYALE	<input type="checkbox"/>
AVANCE AU C.H.	<input type="checkbox"/>	VEHICULE EN TRAJECTOIRE	<input type="checkbox"/>
BLOCAGE INTENTIONNEL	<input type="checkbox"/>	RECULER DANS LA ZONE	<input type="checkbox"/>
INFRACTION DANS PARC *	<input type="checkbox"/>	NON RESPECT DE LA SIGNALISATION	<input type="checkbox"/>
PANNE MECANIQUE	<input type="checkbox"/>	NON RESPECT DE LA REGLEMENTATION	<input type="checkbox"/>
RETARD AU C.H.	<input type="checkbox"/>	AUTRE :	

*PRECISEZ LE TYPE DE PARC :

(Voir également au dos)

SIGNATURE :
✓ N'oubliez pas que pour être valide, ce rapport doit être signé

DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

MUR / CLOTURE / POTEAU / ROUTE / SIGNALISATION :

PROTECTIONS DIVERSES :

 Quels éléments ont été endommagés lors de l'incident
 Si rien, notez « NEANT »

RIVERAINS :

EXTINCTEUR(S) PERCUTE(S) :

DESCRIPTION DE L'INCIDENT

HEURE INCIDENT	N° CONCURRENT(S) IMPLIQUE(S)	DESCRIPTION DES FAITS (Rédigez lisiblement en quelques phrases courtes)	ABANDON OUI / NON	HEURE A LAQUELLE DC INFORMEE
		<div style="border: 1px solid red; border-radius: 50%; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A quelle heure l'événement a débuté ? <input checked="" type="checkbox"/> J'indique le(s) n° de concurrent (s) impliqué (s) <input checked="" type="checkbox"/> Je décris de façon factuelle, en quelques phrases courtes et précises, le déroulement de l'incident <input checked="" type="checkbox"/> A quelle heure, j'ai informé par radio, la D.C. de l'évènement en cours ? <input checked="" type="checkbox"/> Quelles actions, j'ai mené <input checked="" type="checkbox"/> A quelle heure, le médicale est arrivé sur site <input checked="" type="checkbox"/> N° des concurrents gênés ou arrêtés <p>⇒ Afin d'éviter toutes ratures qui pourraient rendre ma description des faits illisibles et/ou inexploitable, Je m'essaye d'abord sur une feuille de papier libre avant recopier sur ce présent rapport</p> <p>⇒ Afin que personne ne puisse ajouter des éléments (et rendre ainsi votre rapport invalide)</p> <p style="text-align: center;">Nous vous conseillons de limiter votre texte par :</p> <hr style="border: 1px solid blue; width: 50%; margin: 10px auto;"/> </div>		

CROQUIS

- Tout le monde ne possède pas forcément des talents de dessinateur, néanmoins afin d'être mieux appréhendé et exploité par la D.C. ou le Collège des C. S...qui ne se trouvaient pas sur place et n'ont par conséquent pas assisté à l'évènement, votre croquis doit être largement dimensionné afin de pour y incorporer des éléments importants pouvant renseigner le déroulement chronologique de l'incident et aider ces personnes dans une prise de décision et/ou de jugement
 - Afin d'éviter toutes ratures qui pourraient altérer la description des faits et les rendre inexploitable, essayiez-vous d'abord sur une feuille de papier libre avant de recopier sur ce présent rapport
 - Je songe à noter le sens de l'épreuve
 - Je note l'emplacement de mon poste. si l'incident s'est déroulé dans la zone d'action proche de celui-ci

RAPPORT INCIDENT

A.S.A ORGANISATRICE : **A propos...**
 ✓ Quelle Association organise ce meeting ?

NOM DE L'ÉPREUVE : ✓ Quel est le nom de l'Épreuve ? ; **DATE :**
 ✓ Quelle est la date d'aujourd'hui ?

N° ou NOM DU POSTE, DE LA ZONE ou DU VIRAGE : ✓ Quel est le n° du poste, de la zone ou virage?
 (Barrez les mentions inutiles)

Nom / Prénom du Licencié rédacteur du présent rapport : ✓ Je n'oublie pas de renseigner mon nom
 Prénom, n° Licence et n° ASA

N° & Type de licence : ; **Ligue / A.S.A. :**

CONDITIONS ATMOSPHERIQUES : (Cochez la case correspondante) ✓ Quelles étaient les conditions atmosphériques au moment de l'incident ?

JOUR <input type="checkbox"/>	SOLEIL <input type="checkbox"/>	PLUIE <input type="checkbox"/>	BROUILLARD <input type="checkbox"/>
NUIT <input type="checkbox"/>	NUAGEUX <input type="checkbox"/>	NEIGE <input type="checkbox"/>	VERGLAS <input type="checkbox"/>

ETAT DE LA PISTE : (Cochez la case correspondante) ✓ Quel était l'état de la piste au moment de l'incident ?

SECHE <input type="checkbox"/>	HUMIDE <input type="checkbox"/>	MOUILLEE <input type="checkbox"/>	GRAVILLONS <input type="checkbox"/>	TERRE <input type="checkbox"/>	HUILE <input type="checkbox"/>
--------------------------------	---------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

DESCRIPTION DE L'INCIDENT

HEURE INCIDENT	N° CONCURRENT(S) IMPLIQUE(S)	DESCRIPTION DES FAITS (Rédigez lisiblement en quelques phrases courtes)	ABANDON OUI / NON	HEURE A LAQUELLE DC INFORMEE
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ A quelle heure l'événement a débuté ? ✓ J'indique le(s) n° de concurrent (s) impliqué (s) ✓ Je décris de façon factuelle, en quelques phrases courtes et précises, le déroulement de l'incident ✓ A quelle heure, j'ai informé par radio, la D.C. de l'événement en cours ? ✓ Quelles actions, j'ai mené ✓ A quelle heure, le médicale est arrivé sur site ✓ N° des concurrents gênés ou arrêtés <p>⇒ Afin d'éviter toutes ratures qui pourraient rendre ma description des faits illisibles et/ou inexploitable, Je m'essaye d'abord sur une feuille de papier libre avant recopier sur ce présent rapport</p> <p>⇒ Afin que personne ne puisse ajouter des éléments (et rendre ainsi votre rapport invalide)</p> <p style="text-align: center;">Nous vous conseillons de limiter votre texte par :</p> <hr style="border: 1px solid black; margin-top: 10px;"/>		

(Voir également au dos)

SIGNATURE :

DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

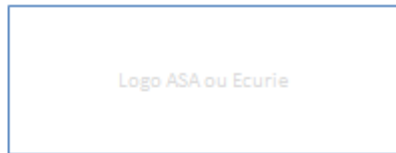
MURS / GLISSIERES / GRILLAGE « FIA » :	AUTRES :
	✓ Quels éléments ont été endommagés lors de l'incident
	✓ Si rien, notez « NEANT »

MATERIELS UTILISES DURANT L'INTERVENTION A REMPLACER

EXTINCTEUR PORTATIF :	EXTINCTEUR ROUES :	SAC DISPERSANT :	AUTRES MATERIELS :
EAU :	EAU :		
POUDRE ABC :	POUDRE ABC :	✓ Quels éléments ont été utilisés lors de l'incident	
CO ² :	CO ² :	✓ Si rien, notez « NEANT »	

CROQUIS

- ✓ Tout le monde ne possède pas forcément des talents de dessinateur, néanmoins afin d'être mieux appréhendé et exploité par la D.C. ou le Collège des C. S...qui ne se trouvaient pas sur place et n'ont par conséquent pas assisté à l'évènement, votre croquis doit être largement dimensionné afin de pour y incorporer des éléments importants pouvant renseigner le déroulement chronologique de l'incident et aider ces personnes dans une prise de décision et/ou de jugement
- ✓ Afin d'éviter toutes ratures qui pourraient altérer la description des faits et les rendre inexploitable, essayiez-vous d'abord sur une feuille de papier libre avant de recopier sur ce présent rapport
- ✓ Je songe à noter le sens de l'épreuve
- ✓ Je note l'emplacement de mon poste. si l'incident s'est déroulé dans la zone d'action proche de celui-ci



Nom de l'épreuve :

Nom de l'A.S.A. Organisatrice :

RAPPORT COMMISSAIRE

RAPPORT D'INCIDENT / ACCIDENT

Rapport n°

(Cadre Réserve au Commissaire Chef de Poste)

NOM : Signature :

Prénom :

Licence n° : Type : A.S.A. :

N° Poste :

Rapport transmis à la Direction de Course le :/...../..... A :h.....

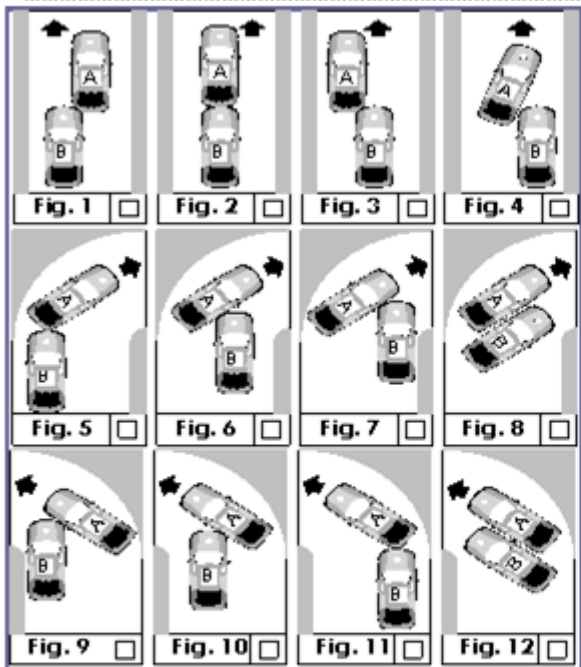
LE COMMISSAIRE CHEF DE POSTE PORTE A LA CONNAISSANCE DE LA DIRECTION DE COURSE, LES FAITS SUIVANTS

A :h..... Durant les essais : E1 E2 - La manche : A1 A2 B1 B2

De la Catégorie : DLL 2L DIII 2L DII Libre DIII Libre SC D1 SC D2 SCD3 SCD1 Fem

Le Concurrent n° : a eu le comportement suivant : Non respect des drapeaux : , Précisez ci-dessous

Non respect des ordres du Commissaires : , Conduite antisportive : , Autre : , Précisez ci-dessous



Le Concurrent n° : Repéré sur schéma Fig.

Sur le Concurrent n° : Repère sur schéma Fig.

A eu le comportement suivant :

ATTAQUE : Directe : Indirecte :

POUSETTE : Volontaire : Involontaire :

DOUBLER :

AUTRE : (Précisez)

(Cochez Le schéma le plus adapté à la situation)

Le Directeur de Course

Signature :

Licence n° : A.S.A. :

Rapport transmis au Collège Sportif a :h.....

RAPPORT INCIDENT

CIRCUIT :

Essais - Libres : - Chrono :

A.S.A. Organisatrice :

Course :

Nom de l'Epreuve :

Date : / /

TYPE DE VEHICULE : Monoplace : - Proto : - Berline : - Camion : - Autre :

Heure de l'incident :

- Heure de rédaction du rapport :

- D.C. informée : OUI : - NON :

Conditions atmosphériques :

Ensoleillé : - Pluvieux :

Couvert : - Bruine :

Etat de la piste :

Sèche : - Humide :

Glissante Précisez :

INFRACTION A LA REGLEMENTATION :

N° du (des) Concurrents impliqué(s) :

Non-respect drapeau jaune : - Double sous drapeau jaune : - Non-respect drapeau bleu : - Non-respect drapeau rouge :

Non-respect procédure «Safety-Car» : - Non-respect procédure «Full-Yellow» : - Non-respect route de course :

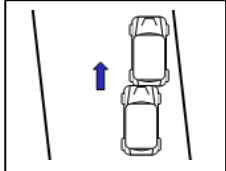
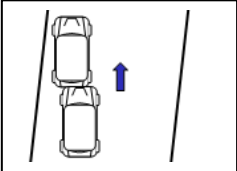
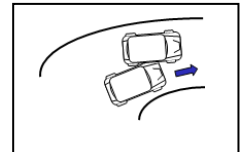
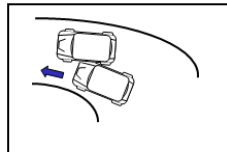
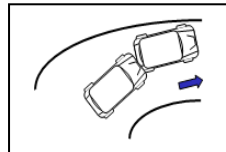
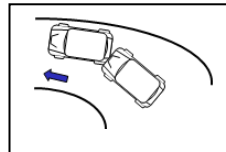
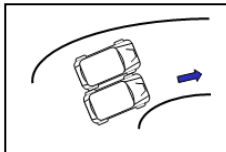
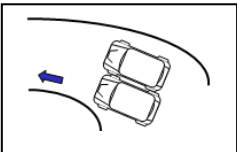
Non-respect route de course : - Court-circuite chicane : - Départ anticipé : - Conduite antisportive :

Non-respect consignes sécurité voie des stands : - Dépassement durant tour formation :

Autre :

ACCROCHAGE ENTRE :

N° du (des) Concurrents impliqué(s) :

INCIDENT/ACCIDENT : N° du (des) Concurrents impliqué(s) :

Entrée poste : - Sortie poste : - Coté gauche poste : - Coté droit poste :

Présentation drapeau jaune : - Présentation double jaune : - Chgt adhérence :

Présentation drapeau rouge : - Stoppé pleine piste : - Stoppé en trajectoire : - Stoppé bord de piste : - Feu véhicule :

Stoppé bac à graviers : - En tonneau : - En tête-à-queue : - Heurté protections bord piste : - Reparti seul :

Pilote sorti seul du véhicule : - Pilote évacué par Médical : - Véhicule évacué par élévateur : - Véhicule rangé dans

poste : - Intervention Commissaire sur piste : - Traitement piste : - Procédure Full-Yellow : - Procédure Safety-Car :

Autre :

NOM du Chef de Poste :

- Prénom :

Licence n° :

- A.S.A. :

N° / Nom du Poste :

- SIGNATURE :

Précisions éventuelles complémentaires sur les événements : (Rédigez lisiblement)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Croquis : (le dessin doit être ample, ne comporter aucune rature. Ne pas oublier d'indiquer le sens de l'épreuve)

Dégâts intéressants l'Organisateurs :

Etat des structures	Matériels utilisés ou endommagés
Glissières / Murs de sécurité :	Extincteurs :
Protections pneumatiques :	Poudre absorbante :
Bordures :	Autre :
Quilles / Marqueurs :
Autre :
.....