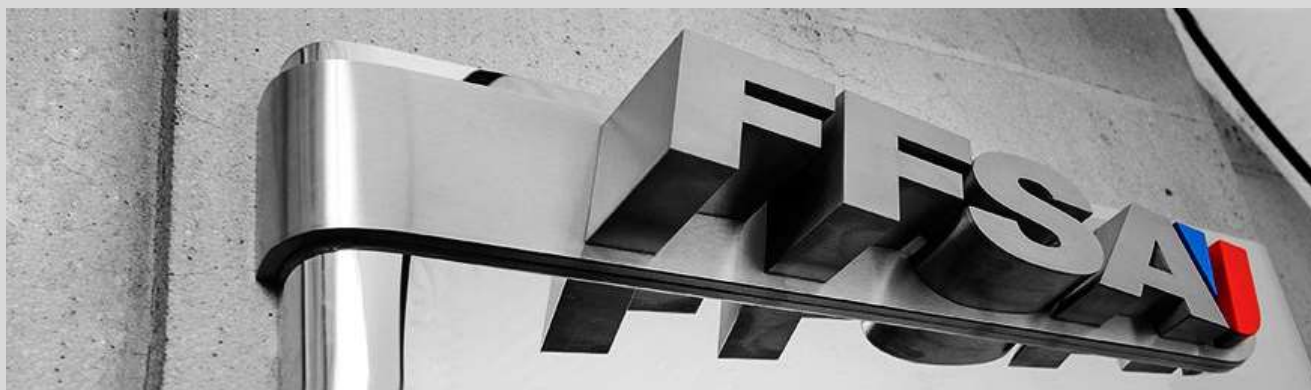


2022

MANUEL FORMATION COMMISSAIRE.®

7-LE RAPPORT



SOMMAIRE

| | |
|--------------------------------------|---------|
| LE RAPPORT ORAL | PAGE 03 |
| LES PORTATIFS | PAGE 04 |
| JARGON ET BONNE CONDUITE | PAGE 05 |
| LE RAPPORT ECRIT | PAGE 10 |
| 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.).

Être préposé à la radio, est une fonction de responsabilité qu'il convient de ne pas traiter à la légère.



2.DEFINITION DE LA TACHE

- La fonction du préposé à la radio (En général le chef de poste en circuit) consiste à rapporter auprès de la D.C., tout évènement survenant dans la zone de son poste ou P.K.
- L'information communiquée se doit d'être précise, courte, mais complète, Il importe que le préposé à la radio se soit familiarisé avec les procédures
- Le préposé aux communications avec la D.C. devrait également être responsable de la main courante du poste, un document où sont notés certains événements se déroulant dans la zone d'action du poste de façon que l'on puisse s'y référer ultérieurement.
N'hésitez pas à utiliser quelques pages blanches pour prendre des notes provisoires. (D'où une fois encore l'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. (Le 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 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 la direction de course toujours au moyen du réseau radio.

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 (ou les) drapeau(x) **JAUNE(s)**.... 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 asphalte 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 RADIOS PORTATIVES

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 le niveau sonore du haut-parleur, en fonction du bruit ambiant (sonorisation, échappement, ...).
- Vérifiez le niveau d'alimentation batterie (Signal sonore, voyant clignotant, ...)
- Réclamez le cas échéant, une batterie de recharge, 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 occuperiez 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 **PRIORITAIREM**ENT à la sécurité de l'épreuve, pas aux communications personnelle



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
- De s'assurer que chaque officiel se trouve bien à l'endroit désigné
- Que tout est « OK » au niveau du poste ou P.K.

| | |
|------------------------|--|
| Départ | Bonjour à Tous, nous allons débiter l'appel des postes (ou P.K.) |
| Ou Direction de Course | 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 »

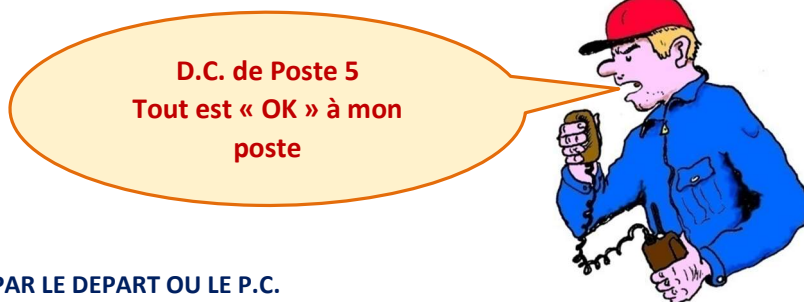
Une formule de politesse comme « Bonjour » est toujours la bienvenue.

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

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

⇒ Il est possible qu'un P.K. ne soit pas « OK » pour des motifs divers, le P.C. ou le départ doit être informé des causes et tenter de résoudre le problème, raisonnablement

- **PARLEZ DISTINCTEMENT, SANS CRIER,**
- **EXPRIMEZ-VOUS PAR DES PHRASES COURTES ET PRECISES**
- **ASSUREZ VOUS AVANT DE TRANSMETTRE UN MESSAGE QUE PERSONNE N'UTILISE DEJA LA FREQUENCE**
- **QUE VOS INFORMATIONS ONT ETE BIEN PERCUES PAR LE DEPART OU LE P.C.**
- **ACCORDEZ UNE ATTENTION PARTICULIERE AUX ECHANGES RADIO, DES VOTRE ARRIVEE AU POSTE (P.K.) L'UN D'EUX VOUS CONCERNE PEUT-ÊTRE**



- Les éléments transmis par radio doivent être clairs, précis afin d'aider le D.C à évaluer rapidement la situation et prendre la bonne décision.

2. DIPLOMATIE :

- Régler des comptes par voie hertzienne, n'est certainement pas la meilleure chose à faire. 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



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

- Quel que soit l'urgence, assurez-vous avant de prendre la parole, 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 LA TRANSMISSION DE VOTRE RAPPORT ORAL**



**JE SUIS
JE VOIS
JE FAIS
JE DEMANDE**

4. LES ELEMENTS ESSENTIELS DE VOTRE COMMUNICATION

- **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 départs, venue du médical...)

- **PARLEZ DISTINCTEMENT, SANS CRIER**
Cela ne contribuera en rien pour vous faire comprendre

Pire, vous risquez de faire monter la pression auprès de la D.C., alors que la situation ne le justifie sûrement pas

LES ELEMENTS IMPORTANTS A TRANSMETTRE

A. JE SUIS :



Départ de Poste xx

Attendre la réponse de la D.C.
Avant de poursuivre

Le Départ vous invite à transmettre



B. JE VOIS :

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



Voiture n° xx :
Précisez le motif

...est sortie de la route de course

...a tapée

...gène (ou pas)

...se trouve en trajectoire

...prend feu

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

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

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



P.C. (Ou Départ)
de P.K. xx

P.C. (Ou Départ) vous invite à transmettre



⇒ En cas de sortie de route, la première préoccupation du départ, sera toujours de vous demander l'état du pilote ou de l'équipage, surtout s'il y a eu choc



Etat de l'équipage

...sorti seul de la voiture

...ou non

...il y a un (ou des) blessé(s), même léger(s)

PK xx de P.C.
(Ou Départ)
Bien reçu



⇒ En fonction de l'information que vous lui aurez communiqué, le départ estimera peut-être nécessaire d'acheminer les secours.



Il y a d'autres blessés

Situation rare, heureusement, mais fatalement dramatique...

⇒ Attention de ne pas vous laissez influencer par l'environnement humain.

⇒ Le directeur de course d'après les données de vos messages (factuels) est seul à prendre une décision.

⇒ Rappelez-vous que vous n'êtes pas habilité à stopper une E.S. Il est préférable de laisser autant que possible passer vers l'arrivée, les concurrents déjà partis, afin de ne pas bloquer ou retarder la venue des secours.

⇒ A ce stade, le directeur de course de l'E.S. vous demandera certainement de l'appeler sur le n° de portable qui vous a été communiqué lors du briefing, et de rester en liaison avec lui en attendant l'arrivée du médical à votre poste

▪ Conservez votre calme et sang-froid.

C. JE FAIS :

- Panne d'un concurrent sur le bord de la route de course, ou accident léger sans conséquence
Bien entendu, vous vous serez identifié comme au paragraphe 1 « **JE SUIS** »
Et décrit la situation comme au paragraphe 2 « **JE VOIS** »



Je présente la signalisation adaptée et demande à l'équipage de disposer le triangle de signalisation (Règlementairement)

Je dégage la voiture Pour la mettre en sécurité

PK xx de Départ
Bien reçu
Tenez-nous informé de la situation



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

⇒ On reprend la procédure à partir de « **JE SUIS** » dès que la situation évolue afin de prévenir le départ ou la D.C.



La voiture n° xx est dégagée 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
- En revanche, il est également de votre rôle de relever le n° des concurrents qui auraient pu être gênés et d'en informer la D.C.

Autre Exemple :

- Un départ de feu survient à la suite d'un accident



Départ, de P.K. xx, départ de feu sur voiture n°xx
Je suis en mesure de maîtriser ce départ de feu

PK xx de Départ
Bien reçu. Tenez-nous informé



- Evolution de situation



Départ, de P.K. xx, Feu dans la voiture n° xx
Je ne suis pas en mesure de maîtriser l'incendie

PK xx, Bien reçu, nous faisons partir les pompiers



- Durant ce temps, vous devez tout mettre en œuvre pour faire passer les concurrents suivants arrivants dans la zone de votre P.K. afin de faciliter la venue des pompiers, jusqu'à vous
- Conservez à l'esprit qu'une E.S. de rallye ne doit pas être stoppée



Je relève et indique les n° des concurrents gênés ou stoppés* durant ce temps

*En parallèle, je note sur mon calpin, le n° des concurrents gênés et ou stoppés
(La mémoire est volatile)

D. JE DEMANDE

a) Rallye

Les motifs peuvent être aussi nombreux que variés :



Vous pouvez réclamer une interruption de départ 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 immédiatement 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 une interruption des départs pour :

NB : Avant de vous élaner pour cette intervention, attendez que le départ vous ait donné son accord et communiqué ses instructions. Songez qu'entre le moment où vous avez réclamé une interruption des départs et le moment où il vous a donné son accord, des voitures 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 cette voiture

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



AUTRES CAS :

Vous êtes positionné à une intersection de routes

Il sera possible dans le cadre de leur profession et dont la présence est requise, d'accorder la traversée de l'intersection entre le passage de deux voitures de course

- Médecin / vétérinaire
- Infirmier

Voire pour d'autres motifs d'urgence, n'ayant aucun lien avec l'épreuve

- Pompiers
- Ambulance

Ou dont le déplacement sur une partie de l'épreuve est planifié :

- Facteur
- Livreur

**TOUJOURS DANS LE SENS DE L'ÉPREUVE
Ou pour faire traverser une intersection**

Dans tous les cas, vous n'autoriserez en aucun cas, à quiconque de s'engager à contre sens sur l'épreuve

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.

✳ **Le départ vous précisera le n° du dernier concurrent parti avant l'interruption demandée.
Il vous faudra attendre son passage avant d'intervenir ou laisser passer le professionnel en question**

▪ **Bien souvent l'organisateur aura été prévenu de certains de ces mouvements avant l'épreuve et vous aura communiqué ses instructions lors du briefing**

b) 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 une interruption des départs pour :

NB : Avant de vous élaner pour cette intervention, attendez que le départ vous ait donné son accord et communiqué ses instructions. Songez qu'entre le moment où vous avez réclamé une interruption des départs et le moment où il vous a donné son accord, des voitures 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 intervenez en toute sécurité après le passage de cette voiture

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



AUTRES CAS, PLUS RAREMENT :

Vous êtes positionné à un carrefour

Il sera possible dans le cadre de leur profession et dont la présence est requise, d'accorder la traversée entre le passage de deux voitures de course :

- Médecin / vétérinaire
- Infirmier

Voire pour d'autres motifs d'urgence, n'ayant aucun lien avec l'épreuve

- Pompiers
- Ambulance

Ou dont le déplacement sur une partie de l'épreuve est planifié :

- Facteur
- Livreur

**Sauf sur autorisation particulière de la
Direction de Course, vous ne laisserez
personne s'engager sur la route de course
Ni emprunter le parcours en sens inverse**

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.

✿ **Le départ vous précisera le n° du dernier concurrent parti avant l'interruption demandée.
Il vous faudra attendre son passage avant d'intervenir ou laisser passer le professionnel en question**

▪ **Bien souvent l'organisateur aura été prévenu de certains de ces mouvements avant l'épreuve et vous aura communiqué ses instructions lors du briefing**

4. SI ACCIDENT D'IMPORTANCE

▪ Certains événements importants à dramatiques, pouvant se dérouler dans la zone d'action de votre P.K., requièrent 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

(La mémoire est volatile)

- 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 collège 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 :

| ELEMENTS IMPORTANTS DEVANT FIGURER SUR LE RAPPORT | COMMENTAIRES |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Nom du rédacteur, N° licence N° ou nom du poste (P.K.) Date & heure de l'évènement | <ul style="list-style-type: none"> -Eventuellement le type (ENCOC, EICOB...) -N° de l'ES, si vous êtes sur un rallye |
| <ul style="list-style-type: none"> Les faits doivent être rédigés par de phrases courtes et précises | <ul style="list-style-type: none"> -Peu importe les fautes d'orthographe. Le rapport doit cependant être lisible et comporter un minimum de ratures |
| <ul style="list-style-type: none"> Renseigner la chronologie horaire de l'évènement | <ul style="list-style-type: none"> -A quelle heure, minutes l'évènement a débuté -A quelle heure, minutes vous avez informé la DC -A quelle heure, minutes vous avez débuté votre intervention -A quelle heure, minutes, les moyens de secours sont arrivés sur place -...etc. La mémoire étant volatile, l'importance du carnet et stylo démontre son utilité |
| <ul style="list-style-type: none"> Renseigner l'ampleur des dégâts intéressant plus particulièrement l'organisateur | <ul style="list-style-type: none"> -Extincteurs utilisés, dégoupillés, percutés -Produit dispersant (Course de côte) -Talus, murs, clôture, poteau... cassés, défoncés |
| <ul style="list-style-type: none"> Le croquis explicatif vient compléter et préciser la description des faits | <ul style="list-style-type: none"> Il doit être dessiné d'une manière ample, sans rature Le sens du déroulement de l'épreuve doit être noté, pour la compréhension |

2. QUELQUES CONSEILS

a) Avant le départ de l'épreuve, avoir fait connaissance avec la zone d'action de votre P.K. ou poste, après avoir installé votre matériel, rien ne vous interdit, au calme, de prendre un peu de temps pour 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. On ne vous demandera pas d'être un artiste, mais...

L'implantation du poste, la zone où s'est déroulée l'incident doit être correctement reportée sur le croquis.

-La rédaction de ce croquis a pour but de compléter, préciser, faciliter la compréhension de ce que vous avez rédigé dans la description des faits

b) 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 vus.

c) 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 de l'incident

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 factuellement, ce que vous avez vu, constaté, 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.

d) Assurez-vous que votre montre, smartphone...etc. soit bien à l'heure que la direction de course vous n'aura pas manqué de vous communiquer lors du briefing. C'est toujours ennuyeux d'avoir un décalage

e) Pour que votre rapport soit valide, il est impératif de ne pas oublier de le signer.

Il n'existe pas de rapport unifié, mais quel que soit sa présentation, vous retrouvez toujours les mêmes éléments

RAPPORT INCIDENT

A.S.A ORGANISATRICE : **A propos...**
 ✓ Quelle Association organise cette épreuve ?
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"/> | MANOEUVRE 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) | HEURE A LAQUELLE DC INFORMEE |
|----------------|------------------------------|--|------------------------------|
| | | <div style="border: 1px solid red; border-radius: 50%; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ✓ A quelle heure l'évènement 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'évènement 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: 10px 0;"/> </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, essayez-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 propos...

A.S.A ORGANISATRICE : Quelle Association organise cette compétition ?

NOM DE L'EPREUVE : Quel est le nom de l'Epreuve ?

N° ou NOM DU POSTE, DE LA ZONE ou DU VIRAGE : Quelle est la date d'aujourd'hui ? ; **DATE :**

..... 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 SOLEIL PLUIE BROUILLARD

NUIT NUAGEUX NEIGE VERGLAS

ETAT DE LA PISTE : (Cochez la case correspondante)

SECHE HUMIDE MOUILLEE GRAVILLONS TERRE HUILE

DESCRIPTION DE L'INCIDENT

| HEURE INCIDENT | N° CONCURRENT(S) IMPLIQUE(S) | DESCRIPTION DES FAITS (Rédigez lisiblement en quelques phrases courtes) | HEURE A LAQUELLE DC INFORMEE |
|----------------|------------------------------|---|------------------------------|
| | | <div style="background-color: yellow; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A quelle heure l'évènement 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 style="background-color: yellow; margin-top: 10px;">⇒ 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 style="background-color: yellow;">⇒ Afin que personne ne puisse ajouter des éléments (et rendre ainsi votre rapport invalide)</p> <p style="background-color: yellow; text-align: center;">Nous vous conseillons de limiter votre texte par :</p> <hr style="border: 1px solid blue; margin-top: 10px;"/> </div> | |

(Voir également au dos)

SIGNATURE :

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

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 : EAU : POUDRE ABC : CO ² : | EXTINCTEUR ROUES : EAU : POUDRE ABC : CO ² : | SAC DISPERSANT : | AUTRES MATERIELS : |
|---|--|------------------|--------------------|

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

CIRCUIT : **Essais - Libres :** - **Chrono :**
A.S.A. Organisatrice : **Course :**
Nom de l'Epreuve : **Date :** / /
TYPE DE VEHICULE : Monoplace : - Proto : - Berline : - Camion : - Autre :

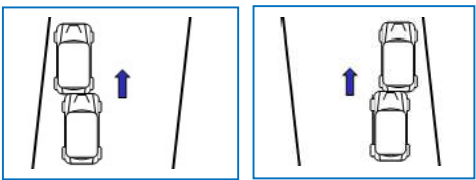
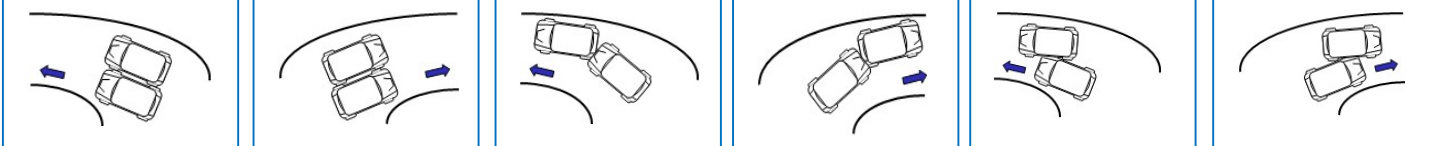
Heure de l'incident : - **Heure de rédaction du rapport :** - **D.C. informée :** OUI : - NON :

| | |
|---|--|
| Conditions atmosphériques : Ensoleillé : <input type="checkbox"/> - Pluvieux : <input type="checkbox"/> Couvert : <input type="checkbox"/> - Bruine : <input type="checkbox"/> | Etat de la piste : Sèche : <input type="checkbox"/> - Humide : <input type="checkbox"/> Glissante <input type="checkbox"/> 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 :**

Date :

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 : | |
| | |