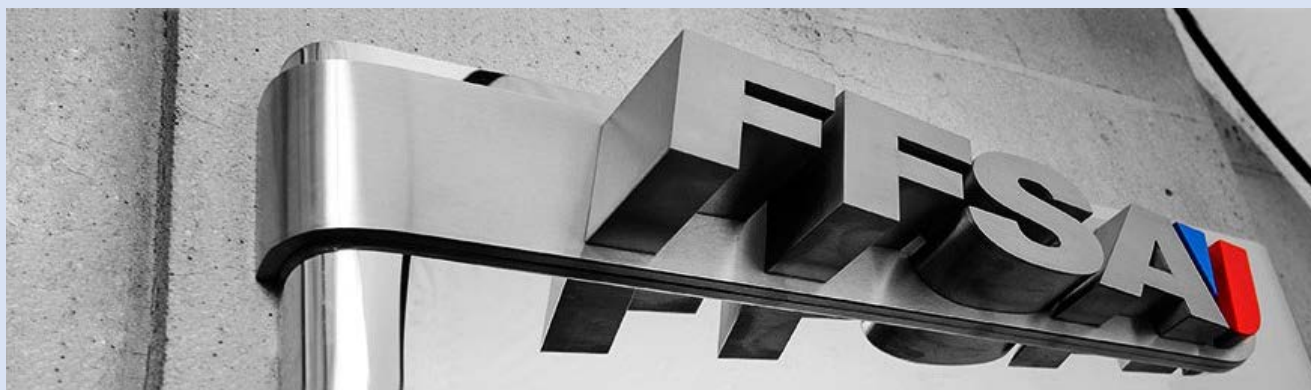


2024

MANUEL FORMATION COMMISSAIRE.®

7-LE RAPPORT



SOMMAIRE

LE RAPPORT ORAL	PAGE 03
LES RADIOD PORTATIFS	PAGE 04
JARGON ET BONNE CONDUITE	PAGE 05
LE RAPPORT ECRIT	PAGE 10
EXEMPLES RAPPORTS ECRITS ROUTE & CIRCUIT	PAGE 11



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 pas entrer en piste si le système de communication ne fonctionne pas correctement.

Imaginez en effet suite à carambolage, qu'un pilote soit blessé et que personne ne soit en mesure de réclamer l'intervention du médical.

Cette fonction est des plus intéressante, car le préposé à la radio (aux communications en générale) est le seule de son équipe à connaître instantanément tout ce qui peu survenir dans le secteur d'un poste ou d'un P.K. (Par exemple si le leader d'une course ne repasse plus, il en connaîtra les causes (Sortie de piste, tête à queue, accrochage, panne, Etc...))



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 horodatés où sont notés certains événements se déroulant dans la zone d'action du poste de façon que l'on puisse s'y référer ultérieurement si nécessaire.
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 attentif à votre environnement.

4.AIDE A LA SIGNALISATION

Le préposé à la radio n'est pas exempté de 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)**....

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, en principe, seul le chef de poste et /ou adjoint (Voire commissaire confirmé) dispose en 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 antérieurement, le numéro de canal radio affecté à votre E.S

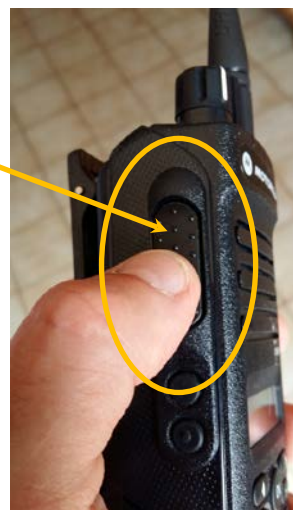
* Tenir la radio face à soi.

- 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
- Prenez garde 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



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 indépendamment, en complément du passage de la voiture tricolore (Rallye) ou de la D.C. (Course de Côte)

⇒ Il est tout à fait 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'OCCUPE DEJA LA FREQUENCE**
- * **ASSUREZ-VOUS 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**



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

2. DIPLOMATIE :

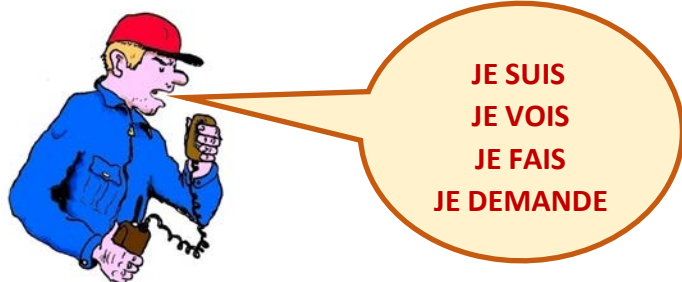
- * Régler des comptes par voie hertzienne, n'est certainement pas la meilleure chose à faire
N'oubliez pas que des personnes, autre, peuvent être également à l'écoute et qu'il n'est jamais bon de rabrouer quelqu'un en public.
Ce n'est jamais valorisant pour notre image !!

- 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 !!



4. LES ELEMENTS ESSENTIELS DE VOTRE COMMUNICATION

* 4 POINTS ESSENTIELS DANS VOTRE COMMUNICATION :

- **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 CALMEMENT & DISTINCTEMENT, SANS CRIER**

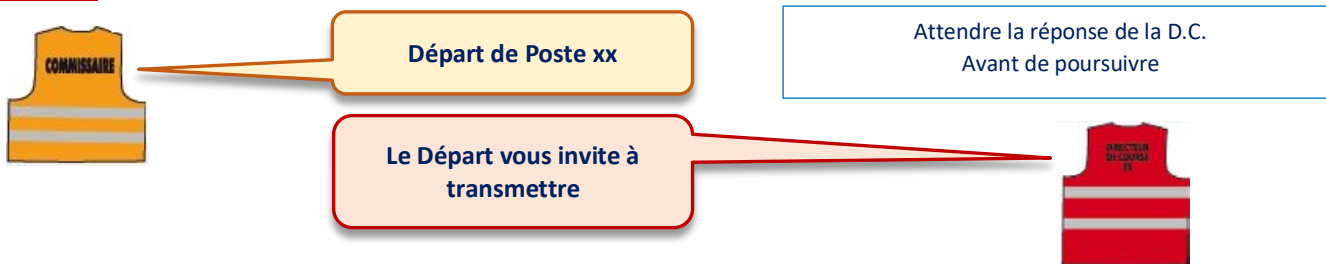
Cela ne contribuera en rien pour vous faire mieux comprendre

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

✓ **Bien sur, assurez-vous régulièrement que vos informations ont été bien perçues par la D.C. ou le départ**

LES ELEMENTS IMPORTANTS A TRANSMETTRE

A. JE SUIS :



B. JE VOIS :

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

RAPPEL : Art. 7.5.17.1. Règlement Standard Rallye : Chaque voiture de compétition devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, toujours du côté où est positionnée la voiture afin d'avertir les pilotes suivants.

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



* **Cas n°1 - Une voiture est sortie dans la zone visuelle de votre P.K. Vous vous dirigerez vers elle avec prudence (Attention d'autres concurrents suivent). N'oubliez pas d'emporter drapeau et extincteur, ainsi qu'une lampe si épreuve nocturne**

- Valider que le triangle de signalisation a bien été (ou est en train d'être) disposé à 50m environ de la voiture toujours du côté où est positionnée la voiture afin d'avertir les pilotes suivants.
- Se renseigner sur l'état de l'équipage
- Qualifier la dangerosité de la position de la voiture après évaluation des risques
- Compléter le dispositif de sécurité, au moyen du drapeau jaune, sans s'exposer, en attendant les instructions du PC

* **Cas n°2 - Une voiture est sortie hors de champs visuel de votre P.K. (zone comprise entre le poste précédent et le suivant ou entre le départ et le poste suivant ou le point stop et le poste précédent)**

- Attendre avant de faire mouvement, les instructions du P.C.
- N'oubliez pas d'emporter avec vous drapeau et extincteur, ainsi qu'une lampe si épreuve nocturne
- Restez vigilant et prudent (particulièrement sur les épreuves nocturnes) sur le parcours vous séparant de la voiture ; L'épreuve n'est pas arrêtée, d'autres voitures arrivent.

⇒ Mission prioritaire en arrivant sur les lieux :

- Valider que le triangle de signalisation a bien été (ou est en train d'être) disposé à 50m environ de la voiture toujours du côté où est positionnée la voiture afin d'avertir les pilotes suivants.
- Se renseigner sur l'état de l'équipage
- Qualifier la dangerosité de la position de la voiture après évaluation des risques
- Compléter le dispositif de sécurité avec le drapeau, sans s'exposer, en attendant les instructions du P.C.

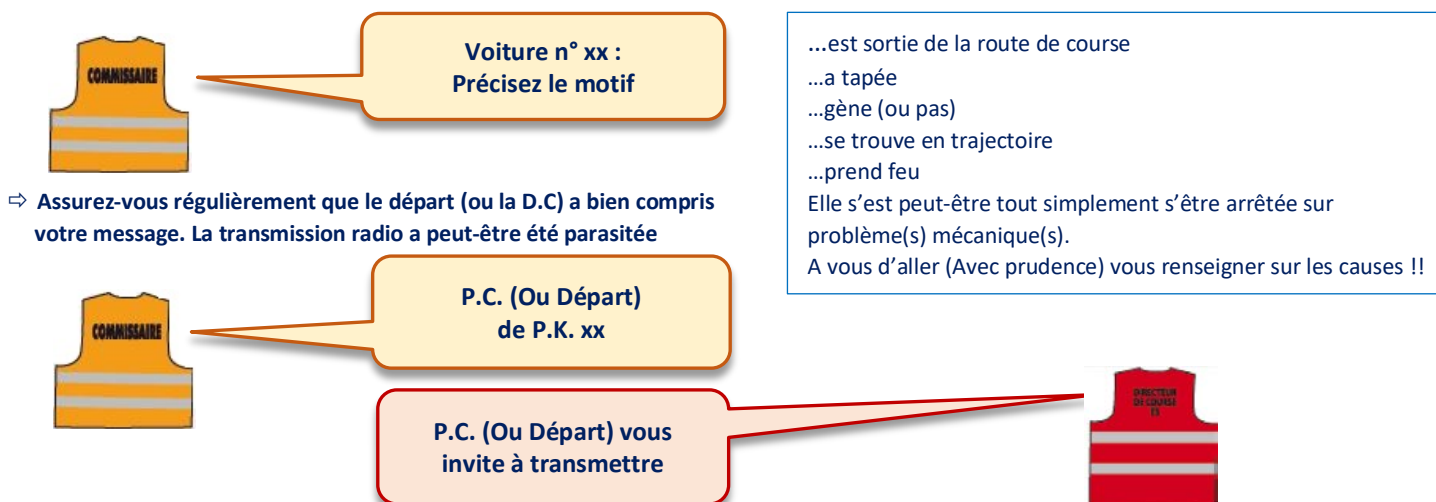


* Dans tous les cas, le commissaire doit faire dans les plus brefs délais un compte-rendu de la situation, par radio au P.C.

Le P.C. pourra demander au commissaire d'attendre l'arrivée des secours, d'agir en fonction de la situation, de disposer en fonction de la situation, le drapeau jaune agité ou en fixe (Sur un talus, par exemple) ou de retourner à son poste

Avant de retourner à son poste, le commissaire devra impérativement en avoir reçu la consigne par le P.C. ou le D.C. du départ.

⇒ Le commissaire pourra sur demande du P.C. établir ultérieurement un rapport écrit



⇒ 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. Sur place, vous êtes seul juge

⇒ Le directeur de course est seul décideur, ainsi en fonction du compte-tenu de vos messages (factuels), il sera à même de réagir dans les plus brefs délais

✳ Rappelez-vous que vous n'êtes pas habilité à stopper une E.S. Il est préférable de laisser autant que possible, continuer 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

▪ Même si cela ne se commande pas, 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** ».
- Suivez en retour, les instructions communiquées par le départ ou la DC



Je m'assure que l'équipage a disposé le triangle de signalisation (Règlementairement)

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 temporaire 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 malgré tout de votre rôle de relever le n° des concurrents qui auraient pu être gênés et d'en informer le départ.

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 intervenir 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 les éléments de signalisation en place, une voiture accidentée / en panne peut se trouver 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, assurez-vous, par sécurité, que le départ vous ait donné son accord et communiqué ses instructions

N'oubliez pas qu'entre le moment où vous aurez réclamé une interruption temporaire des départs et le moment où il vous aura donné son accord, des voitures sont toujours en train de concourir sur la route de course, entre le départ et votre P.K.

La D.C. devra donc vous communiquer le dernier n° ayant pris le départ.

Vous pourrez intervenir en toute sécurité après le passage de cette voiture. Restez attentif aux messages radio !!

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, en principe, 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.**

Par mesure de prudence, 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 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, PLUS RAREMENT :

Vous êtes positionné à un carrefour

Même principe que ci-dessus, 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, en principe, 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 évènements 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 (Mobile)
- A cette fin, des numéros d'appels vous ont été transmis avec votre dossier lors du pointage.



- ⇒ **IMPORTANT** : 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 une fois encore, l'intérêt, du carnet et stylo

RAPPORT ECRIT

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 très 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 doit de ce fait, 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. <p>La mémoire étant volatile, l'importance du carnet et stylo démontre son utilité</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Renseigner l'ampleur des dégâts intéressants plus particulièrement l'organisateur 	<ul style="list-style-type: none"> • Extincteurs utilisés, dégoupillés, percutés • Produit dispersant (Course de côte) • Talus, mur, clôture, poteau... cassés, défoncés
<ul style="list-style-type: none"> • Le croquis explicatif vient compléter et préciser la description des faits 	<p>Il doit être dessiné d'une manière ample, sans rature</p> <p>Le sens du déroulement de l'épreuve doit être ajouté, pour la compréhension</p>

2. QUELQUES CONSEILS

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 pré-remplir votre rapport d'incident (Nom, prenom, n° licence, ASA, P.K....)

⇒ Ce sera toujours une partie de moins que vous aurez à traiter ultérieurement. Moins d'énerverment, moins de stress également.

a) Concernant plus particulièrement le croquis

- Analysez correctement la topologie des lieux. On ne vous demandera pas d'être un artiste, mais...
La zone où s'est déroulée l'incident doit être correctement reportée sur le croquis. (Si l'incident s'est déroulé dans une courbe à droite, le croquis devra comporter une courbe à droite et non à gauche....comme vu certaines fois !!)
- 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'extrapolez pas même par déduction, un ou plusieurs éléments que vous n'avez pas vus.

c) Installez-vous quelques instants dans la « peau » de la personne qui n'a pas vu ou subi 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 et 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.

EXEMPLES DE RAPPORTS ECRITS

1- ROUTE

Il n'existe pas à proprement parlé, de rapport unifié, mais quel que soit sa présentation, vous retrouvez toujours les mêmes éléments
Il faut veiller à compléter correctement les champs ci-dessous

	RAPPORT COMMISSAIRE	Logo ASA./ Ecurie
Nom de l'Epreuve : A propos...	✓ Comment s'appelle cette épreuve ?	
A.S.A. Organisatrice :	✓ Quelle Association organise cette épreuve ?	Rapport N° : <input type="text"/>
NOM : <input type="text"/>	N'oubliez pas de décliner :	Signature : <input type="text"/>
Prénom : <input type="text"/>	✓ votre identité...	
Licence n° : <input type="text"/>	✓ votre n° Licence...	
Type : <input type="text"/>	✓ Sur quelle E.S. vous vous trouviez	
ASA : <input type="text"/>	* Sans omettre de signer le rapport	
Rapport transmis à la Direction de Course le : <input type="text"/>	A : <input type="text"/>	

✓ A quelle heure ce présent rapport a été transmis à la D.C. ?

NB : Cette mention ne figure pas sur tous les rapports

⇒ **Conditions atmosphériques au moment des faits :** - Jour - Nuit (Cochez les cases correspondantes)

Soleil - Pluie - Brouillard - Nuageux - Verglas - Autre :

⇒ **Etat de la route de compétition :** - Sèche - Humide - Gravillons - Terre - Huile

Autre : **✓ Quelles étaient les conditions atmosphériques au moment de l'incident ?**

⇒ **RALLYE :** **Si vous étiez sur un Rallye :**

N° E.S. : ou Nom de l'E.S. : (Facultatif) **✓ Sur quelle E.S. vous vous trouviez au moment des faits?**

N° P.K. : - Départ E.S. - Arrivée E.S. - Contrôle E.S. - Point Stop - Autre :

Parc départ - Parc arrivée - Parc regroupement - Parc assistance - Contrôle passage

✓ Vous étiez affecté à quel n° de P.K. (Ou quel poste) de cette E.S. ?

⇒ **COURSE DE COTE :** **Si vous étiez sur une Course de Côte :**

N° Poste : - Essais - Libres - Chronométrés - Course - N° Montée

✓ Quel était votre n° de poste ?

✓ L'événement s'est déroulé au moment des essais, libres ou chronos, ou lors de quelle montée de course ?

Dégâts intéressant l'Organisateur :

<p>Murs /Talus /Clôture /Glissière : (Inscrivez « Néant » si rien)</p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px;"></div>	<p>Extincteur :</p> <p>Eau <input type="checkbox"/> - Poudre <input type="checkbox"/> - CO² <input type="checkbox"/></p> <p>Nombre percuté(s) / utilisé(s) / dégoupillé(s) : <input type="text"/></p>
<p>Autre(s) matériel(s) : (Inscrivez « Néant » si rien)</p> <p>✓ Quels éléments ont été endommagés lors de l'incident</p> <p>✓ Si rien, notez « NEANT » ou mettez un trait</p>	<p>Produit Dispersant : (Inscrivez « Néant » si rien)</p> <p>✓ Au cours de votre intervention, avez-vous utilisé un ou plusieurs extincteurs ?</p> <p>✓ Ou produit dispersant (Course de Côte) ?</p>
<p>Divers :</p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px;"></div>	<p>Divers :</p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px;"></div>

Nous arrivons, page suivante, à la description proprement dite de l'événement.

Cette description doit être factuelle, rédigée par des phrases courtes et précises. En d'autres termes, « on ne raconte pas une histoire ». On va directement à l'essentiel. .

Cette partie doit être lisible, exempt de ratures, cohérente. Peu importe s'il y a des fautes d'orthographe.

Un conseil : Commencer votre rédaction sur une feuille de papier libre, ou mieux votre carnet. Vous pourrez ainsi remanier vos phrases à votre gré, raturer, recommencer si nécessaire. Une fois que vous êtes satisfait, vous pourrez reporter vos éléments sur le rapport

Les éléments importants :

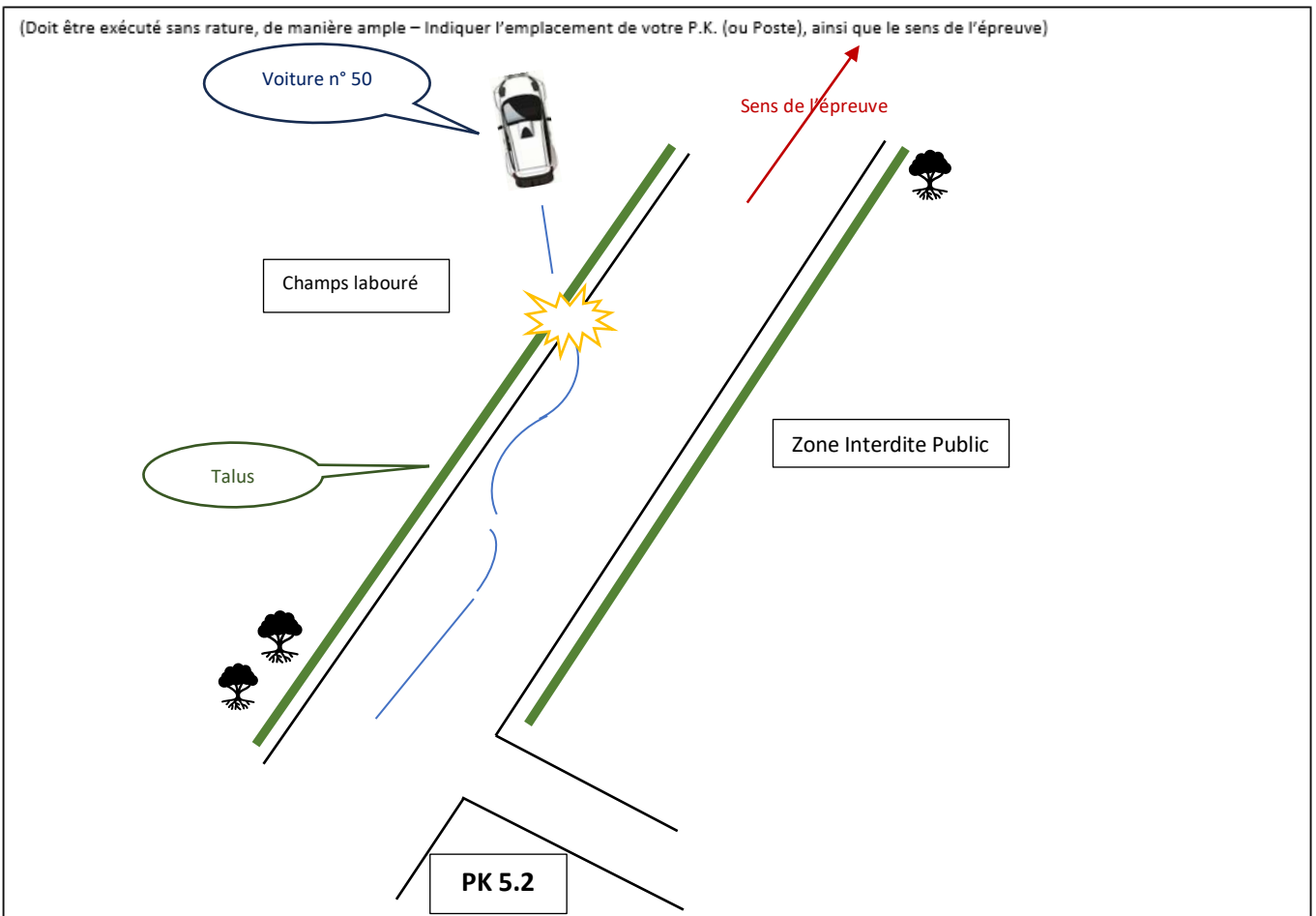
- A quelle heure l'action a débuté ? (h :mm)
- N° du (ou des) voiture(s) impliquée(s)
- Que s'est-il passé ? Etat du (ou des) pilote(s) ou équipage(s)
- A quelle heure vous avez prévenu le départ ou la D.C. ? (h :mm)
- Quelles actions avez-vous menées ? Votre intervention
- A quelle heure ? (h :mm)
- A quelle heure vous avez informé le départ ou la D.C. ?
- Quelles instructions le départ ou la D.C. vous a communiqué ?
- A quelle heure ? (h :mm)
-
- Indiquez à quelle heure (h :mm) la route de course est à nouveau opérationnelle. Si vous maintenez temporairement une signalisation...

⇒ Le Commissaire faisant office de Chef de Poste porte à l'attention de la Direction de Course, les faits suivants :

Chronologie déroulement des actions	N° Voiture(s) Impliquée(s)	Description des Faits (Rédigez lisiblement)	Chronologie Informations vers D.C.
Exemple :			
10h15	50	Pour motif inconnu occasionnant perte contrôle, voiture n°50 vient taper talus en aval poste, rebondit et termine sa lancée dans le champs, côte gauche.	10h16
10h16		Signalisation drapeau jaune en place	
10h18		Voiture embourbée. Ne gêne pas. Equipage sorti seul. Peu de terre sur la route de course	
		Un des membres va disposer triangle coté incident	10h20
10h23		Triangle en place, signalisation au jaune retirée Disposé extincteur près voiture Equipage en sécurité	10h24

CROQUIS

(Doit être exécuté sans rature, de manière ample – Indiquer l'emplacement de votre P.K. (ou Poste), ainsi que le sens de l'épreuve)



- Au même titre que la description des faits, le croquis se veut exempt de ratures. Il doit être ample (Il y a de la place pour cela) Il vient compléter et préciser une situation non décrite dans l'exposé de l'événement. Avant de commencer à rédiger votre croquis, directement sur le rapport, peut-être sera-il judicieux de tout comme la description des faits de commencer par le faire sur une feuille de papier libre ou carnet



2-Circuit

Il n'existe pas à proprement parlé, de rapport unifié, mais quel que soit sa présentation, vous retrouvez toujours les mêmes éléments. Il faut veiller à compléter correctement les champs ci-dessous. Le principe demeurant identique au rapport concernant la route.



RAPPORT INCIDENT

Logo ASA. Ou Ecurie

Nom de l'épreuve :

A.S.A. Organisatrice :

Rapport n°

NOM : Prénom : Signature :

Licence n° : Type : ASA :

N° Poste :

Rapport transmis à la Direction de Course le :/...../..... à :H.....

⇒ Essais - Course - Manche - Indiquez n° manche - Finale - Jour - Nuit

Conditions atmosphériques au moment des faits : Soleil - Pluie - Brumeux - Nuageux

(Cochez les cases correspondantes)

Etat de la piste au moment des faits :

Heure des incidents	N° véhicule(s) impliqué(s)	Description factuelle de l'évènement (Rédigez lisiblement)	Heure DC Informée

RAPPORT INCIDENT

Dégâts intéressants l'Organisateur :

Murs / glissière / talus : (Indiquez NEANT si aucun dégâts)

Extincteur : (Indiquez NEANT si pas d'utilisation)

⇒ eau - poudre - CO²

Nombre percuté / utilisé :

Autre(s) protection(s) : (Indiquez NEANT si Rien)

Produit dispersant : (Indiquez NEANT si pas d'utilisation)

Autres :

Divers :

CROQUIS EXPLICATIF : (Doit être exécuté de façon ample et sans rature)

D'autres types de rapports, orientés circuit tout-terrain, notamment peuvent être proposés, mais quelque soit le rapport, le principe demeure toujours le même et vous trouverez toujours les mêmes éléments à développer ou renseigner.