

# MANUEL DE FORMATION

## COMMISSAIRE

### CHAPITRE 9 :

### LE RAPPORT

## SOMMAIRE

LE RAPPORT ORAL	PAGE 03
LE RAPPORT ECRIT	PAGE 06
QUELQUES EXEMPLES DE RAPPORTS ECRITS	PAGE 07



## 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 sur un circuit (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.

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 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.

**SI UNE VOITURE SE DIRIGE DANS VOTRE DIRECTION (Ce qui n'est pas impossible)  
DEGAGEZ !!!  
CECI EST VALABLE POUR VOUS, COMME POUR VOS EQUIPIERS**

## 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). 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

## 5. TRANSMETTRE CORRECTEMENT UN MESSAGE / PROCEDURE D'APPEL

Que ce soit sur une épreuve routière ou en circuit, lorsqu'il s'agit de communiquer un message radio, il convient d'analyser la situation et « Faire la part des choses »

- Quelles sont les informations importantes et immédiates à transmettre à une D.C. ?
- Quelles informations d'importances secondaires, moins urgentes, pouvant être passées par téléphone.

### 5.1. Avant de communiquer un message

Avant de prendre la parole, assurez-vous qu'un autre P.K. ou poste ne communique pas  
En tout état de cause, n'interrompez pas une communication en cours, sauf absolue nécessité (importante)

### 5.2. Quelques conseils de base

- Restez calme, montrez que vous maîtrisez la situation
- Parlez normalement, sans crier (votre correspondant ne vous entendra pas mieux)
- Soignez votre élocution
- En quelques phrases courtes, décrivez précisément la situation.  
Mais, allez directement à l'essentiel !!

#### Exemple :

VOUS	DIRECTION DE COURSE
▪ Direction de Course de P.K. « xx » (Ou Poste « xx »)	▪ La D.C. vous invite à parler
▪ D.C. de P.K. « xx », J'ai le concurrent n° « ww » s'est arrêté sur le côté droit de la route de course, entrée poste. Il ne gêne pas.	▪ La D.C. peut vous demander d'aller voir ce qu'il se passe, afin d'obtenir plus de précision
▪ D.C. de P.K. « xx »,	▪ La D.C. vous invite à parler
▪ D.C. de P.K. « xx ». Le concurrent n° « ww » est en panne moteur, ils vont voir ce qui est possible de faire pour repartir	▪ La D.C. vous demande de suivre « l'affaire » et de les tenir informer de son évolution

- Assurez-vous que votre message a bien été perçu par la D.C.
- Evitez d'interrompre un message en cours
- N'occupez les ondes que pour un événement important, lorsque les autos évoluent
- Précisez la fin de votre message.
- Soyez à l'écoute et attentif à tous les échanges radio, l'un d'eux peut concerner en particulier votre P.K. ou poste

### 5.3. Les faits ou situations à communiquer

⇒ En règle général, la direction de course doit être informée de tous les événements anormaux se déroulant dans la zone d'action de votre P.K. (Ou Poste), durant une séance d'essais ou une course, tel que :

- Sortie de piste ou route de compétition
- Tête-à-queue, tonneaux,
- Accrochage/touchettes entre deux voitures
- Etat du pilote (ou de l'équipage), sans doute le plus important
- Position d'une voiture après accident ou panne
- Conduite antisportive
- Modification de l'adhérence (Pluie, huile, gravillons...)
- Non-respect de la réglementation (Drapeaux...)  
...etc. La liste n'est pas exhaustive
- Autant que possible, tachez de communiquer en une seule fois le maximum de renseignements, ce qui évitera à la direction de course de revenir « à la pêche aux infos »
- Mais, ne communiquez pas d'information dont vous n'avez la certitude



### 5.4. Les informations à faire passer prioritairement

En cas de panne ou d'incident ou d'accident dans la zone d'action de votre P.K. ou poste quelles informations la D.C. attend de votre part?  
Quel type de message transmettre (Clairement), dans cet ordre ?

- 1) N° de votre P.K.
- 2) N° de la voiture ayant eu un incident/accident
- 3) Etat du pilote (ou de l'équipage)
- 4) Gêne ou pas,
- 5) Peut (Ou va) repartir ou non
- 6) ....



⇒ Vous pouvez vous montrer plus précis en indiquant la position d'une voiture immobilisée ou le lieu d'un incident, selon le sens normal de l'épreuve, privilégiez plutôt les termes :

- **Coté gauche (de la piste ou de la route de compétition)**
- **Coté droit (de la piste ou de la route de compétition)**

**NB** : les termes « extérieur et intérieur » d'un virage sont à éviter parce que souvent imprécis pour votre interlocuteur

Pour certaines courbes, l'intérieur se trouve à droite, pour d'autres à gauche.

L'expression porte donc à confusion

⇒ De même, il peut être utile de préciser la position de la voiture ou le lieu de l'accident, notamment lors d'intervention médicale

- En entrée ou sortie du poste



### 5.5. Les informations secondaires pouvant être diffusées par téléphone

- En fait tout ce qui peut être classifié d'annexe, n'ayant pas lien direct avec ce qui se déroule sur la piste ou route de compétition



### 5.6. Utilisation succincte d'une radio

▪ Préparez votre message (Je suis, Je vois, Je fais ou demande)

Ce message débutera toujours par :

« **DIRECTION DE COURSE POUR POSTE...** » et non l'inverse. **Pourquoi ?**

Parce que la plupart des radios utilisent encore l'exploitation dite « en alterna ».

- ⇒ Appuyez sur la touche d'alterna (PTT) pour parler  
Patientez 1 à 2 secondes avant de débiter votre message
- ⇒ Relâcher la touche pour écouter

Si le début de votre phrase est « bouffée », cela n'aura que peu d'importance. La Direction de Course saura malgré tout que le P.K. n° Lambda (ou poste) l'appelle.

A l'inverse, si vous faite passer votre n° de poste en premier, elle sera pratiquement dans l'impossibilité d'identifier le poste appelant.

Elle demandera alors qui l'appelle, ce qui entrainera une perte de temps et de l'agacement

De même, tout le monde n'ayant pas nécessairement des compétences dans le domaine « radio », vous éviterez de manipuler les boutons. L'organisateur ayant déjà, en principe, effectué tous les réglages pour vous.

⇒ Après vous être assuré que la zone d'action de votre P.K. (ou poste) est en place, vous devez effectuer un essai radio avec le « Départ ou D.C. »



## LE RAPPORT ECRIT

Si 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)

Outre les différents renseignements, sur l'épreuve (Parfois pré-rempli), date et heure de l'incident/accident et nom du rédacteur,

- ⇒ Ce rapport doit être rempli de manière factuelle et précise, uniquement 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
- ⇒ Le croquis doit être dessiné de manière ample  
Le sens de l'épreuve doit y figurer pour faciliter la compréhension.

### Quelques conseils :

- 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, de pré-remplir votre rapport et dessiner les contours du P.K. ou poste.

Ce sera toujours moins de stress ensuite et que vous n'aurez pas à traiter.

- Avant de coucher sur ce rapport, les circonstances de l'incident/accident,  
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 et de ce qui s'est passé, voire de quelle façon, il a été traité.  
Vos explications écrites doivent donc se compléter par le croquis
- N'oubliez pas de noter la chronologie horaire de l'incident/accident, de vos actions menées et quand vous en avez informé la D.C. (D'où importance de 3699)
- Préparez-vous sur une feuille de papier libre à la rédaction de l'évènement (D'où l'importance du carnet et stylo). Vous pourrez ainsi rayer, raturer à volonté, avant de recopier texte et croquis sur ce rapport.
- Pour que votre rapport soit valide, il est impératif de ne pas oublier de le signer.

Enfin, 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 et fait.

## QUELQUES EXEMPLES DE RAPPORTS ECRITS :

⇒ **Circuit Asphalté**

⇒ **Route**

⇒ **Circuit Tout-terrain**

⇒ **Circuit (Projet à évaluer lors d'une épreuve)**

# RAPPORT INCIDENT

A.S.A ORGANISATRICE : .....

NOM DE L'ÉPREUVE: ..... ; DATE : .....

N° ou NOM DU POSTE, DE LA ZONE ou DU VIRAGE : .....  
 (Barrez les mentions inutiles)

Nom / Prénom du Licencié rédacteur du présent rapport : .....

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

**CONDITIONS ATMOSPHERIQUES** : (Cochez la case correspondante)

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 <small>(Rédigez lisiblement en quelques phrases courtes)</small>	ABANDON OUI / NON	HEURE A LAQUELLE DC INFORMEE

*(Voir également au dos)*

**SIGNATURE :**

# RAPPORT INCIDENT

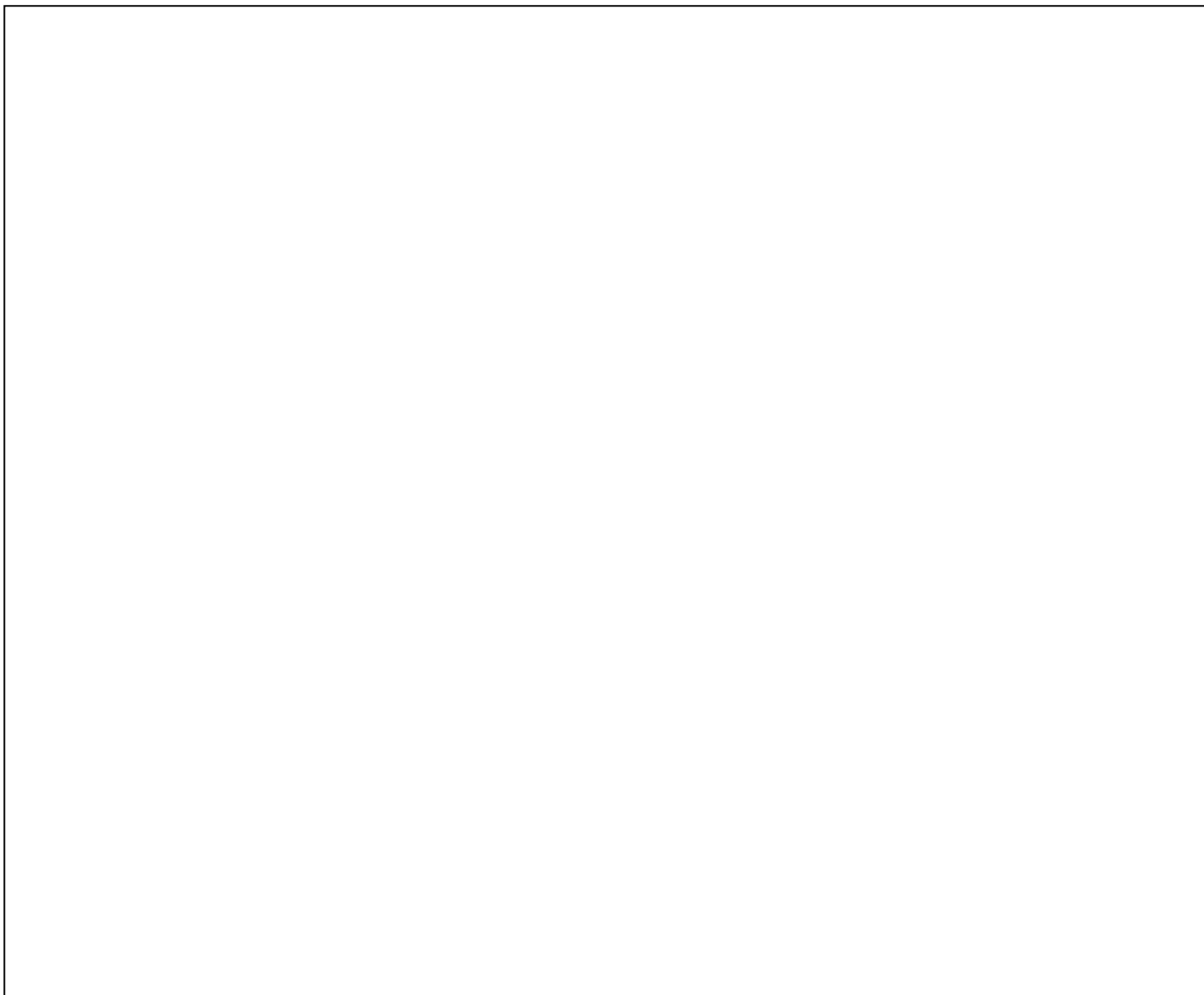
## DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

MURS / GLISSIERES / GRILLAGE « FIA » :	AUTRES :
--	----------

## MATERIELS UTILISES DURANT L'INTERVENTION A REMPLACER

<b>EXTINCTEUR PORTATIF :</b> EAU : POUDRE ABC : CO <sup>2</sup> :	<b>EXTINCTEUR ROUES :</b> EAU : POUDRE ABC : CO <sup>2</sup> :	<b>SAC DISPERSANT :</b>	<b>AUTRES MATERIELS :</b>
--	---	-------------------------	---------------------------

## CROQUIS





# RAPPORT INCIDENT

A.S.A ORGANISATRICE : .....

NOM DE L'ÉPREUVE: ..... ; DATE : .....

N° ou NOM DE L'E.S. : .....

Nom / Prénom du Licencié rédacteur du présent rapport : .....

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

**P.K. N° :** .....

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)

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)

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)

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.		AUTRE : .....	

\*PRECISEZ LE TYPE DE PARC : .....

(Voir également au dos)

**SIGNATURE :**

# RAPPORT INCIDENT

## DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

MUR / CLOTURE / POTEAU / ROUTE / SIGNALISATION : .....

PROTECTIONS DIVERSES : .....

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

## CROQUIS

**AIDE A LA REDACTION  
D'UN RAPPORT  
D'INCIDENT RALLYE**

**RAPPORT INCIDENT**

A.S.A ORGANISATRICE : ..... **A propos...**  
 Quelle Association organise ce meeting ?  
 NOM DE L'EPREUVE: .....  Quelle le nom de l'Epreuve ? ; DATE : .....  
 Quelle est la date d'aujourd'hui ?  
 N° ou NOM DE L'E.S. : .....  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  DEPART E.S. N°  ARRIVEE E.S. N°  POINT STOP E.S. N°   
 PARC DEPART  PARC ARRIVEE  PARC REGROUP. N°  PARC ASSISTANCE   
 C. PASSAGE N°  AUTRE : ..... (Cochez la case correspondante)

**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 ROUTE DE COMPETITION :** (Cochez la case correspondante) Quel était l'état de la piste au moment de l'incident ?  
 SECHE  HUMIDE  MOUILLEE  GRAVILLONS  TERRE  HUILE

**INCIDENT :** (Cochez la case correspondante)  Quel type d'incident ? Je coche la ou les case(s)  
 correspondante(s)  
 SORTIE DE ROUTE  MANŒUVRE DELOYALE   
 AVANCE AU C.H.  VEHICULE EN TRAJECTOIRE   
 BLOCAGE INTENTIONNEL  RECULER DANS LA ZONE   
 INFRACTION DANS PARC \*  NON RESPECT DE LA SIGNALISATION   
 PANNE MECANIQUE  NON RESPECT DE LA REGLEMENTATION   
 RETARD AU C.H.  AUTRE : .....  
 \*PRECISEZ LE TYPE DE PARC : .....

(Voir également au dos)

SIGNATURE :

Pour être valide, ce rapport doit être signé

# RAPPORT INCIDENT

## 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
		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ A quelle heure l'action a débuté ?</li> <li>✓ J'indique le n° de concurrent (s) impliqué (s)</li> <li>✓ Je décris de façon factuelle, en quelques phrases courtes et précises, le déroulement de l'incident</li> <li>✓ A quelle heure, j'ai informé par radio, la D.C. de l'évènement en cours ?</li> </ul> <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>		

## CROQUIS

- ✓ Tout le monde n'a pas forcément des talents de dessinateur, néanmoins afin d'être mieux appréhendé et exploité par la D.C. et/ou le Collège des C.S..... qui n'étaient pas sur place et donc n'ont pas assisté à l'évènement, votre croquis doit être largement dimensionné afin d'y incorporer un maximum d'éléments pouvant renseigner le déroulement chronologique de l'incident
- ⇒ 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
- ⇒ Je pense à noter le sens de l'épreuve

# RAPPORT INCIDENT



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

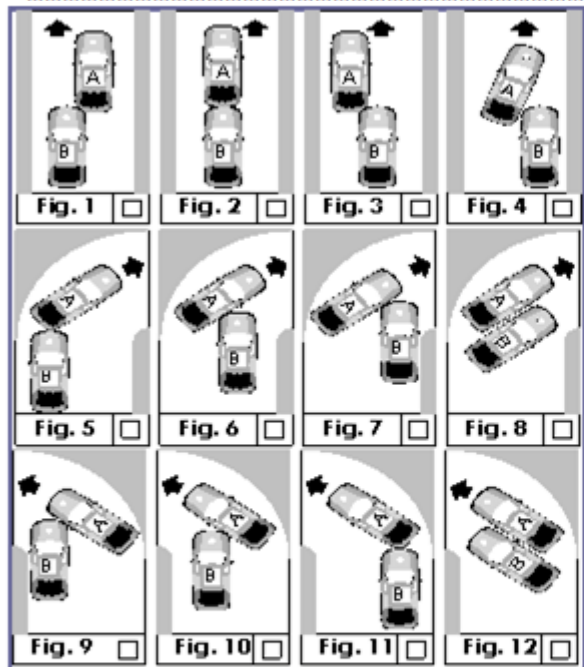
**LE COMMISSAIRE CHEF DE POSTE PORTE A LA CONNAISSANCE DE LA DIRECTION DE COURSE, LES FAITS SUIVANTS**

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

PROJET A EVALUER LORS D'UNE EPREUVE

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 :

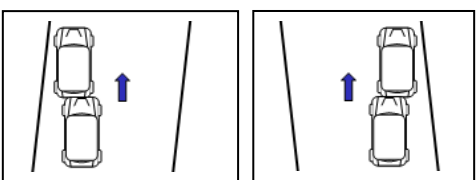
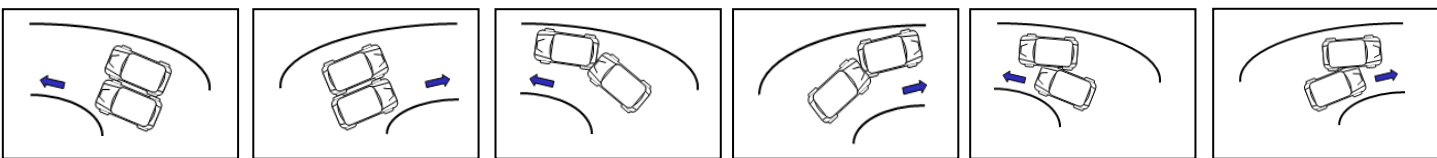
**Conditions atmosphériques :**  
 Ensoleillé :  - Pluvieux :   
 Couvert :  - Bruine :

**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 :