Et toujours dans le sens du poil ! ! Mitou

Association Sportive Automobile du Circuit de LEDENON

Circuit de Ledenon

POUR MES AMIS

COMMISSAIRES

PORSCHE 718 Spyder

A Serge BERANGER

Ex responsable national des Commissaires de Circuit

Le Code Sportif International, annexe H et L §4 (C.S.I.) www.fia.com , Le Code Sportif Français www.ffsa.org et le manuel " Guide des commissaires " édité par la F.F.S.A. sont les ouvrages de base. (Pour les plus courageux , vous pouvez les lire et les relire quelquefois, car ce qui suit, est une simple piste d'une réflexion **que vous devrez développer)**

Une règle d'or : ne jamais surestimer ses compétences.

Le sujet étant très vaste, j'aimerais vous faire partager le fruit de mon expérience et quelques recettes du circuit.

Première licence de commissaire FFSA : 1977 Chef de Poste Circuit : 1982

Responsable de la formation (5 ans) des commissaires du Circuit Paul Ricard , voitures et motos.

69 Grand Prix de Formule 1 à ce jour dont 21 GP de Monaco, (adjoint au Chef de Poste).

* Avant le meeting :

Il faut toujours répondre aux convocations, positive ou négative , mais en cas d'empêchement ou de retard, prévenir les responsables du circuit par téléphone.

N° 04 66 37 49 91 . . . Numéro de téléphone du responsable PC Vidéo

N° 06 26 58 90 47 . . . BONDURAND Gabriel Responsable des commissaires

commissaires.adso@gmail.com

Votre devoir de Chef de Poste vis-à-vis des organisateurs implique que vous teniez vos engagements, et, si vous ne pouvez pas les tenir, vous devez prévenir les organisateurs .Vous devez être, exact au rendez-vous, irréprochable dans votre tenue et votre comportement. Vous devez exécuter les ordres du Directeur de Course même si celui-ci vous est antipathique. Vous ne devez faire aucun commentaire désobligeant à la radio. Les mises au point se font dans la discrétion, lors du briefing du soir entre tous les commissaires.

* Avant le début des épreuves :

Faire l'appel des équipiers, vérifier les licences, les tenues et les équipements.

Emarger la feuille de présence.

Vérifier le matériel (drapeaux, balai, produit absorbant)

Vérifier l'état, et le fonctionnement des extincteurs.

Vérifier l'état de la piste, de ses abords et la nettoyer si nécessaire.

La direction de course demande, chronologiquement, à chaque poste :

La qualité de la réception radio,

L'effectif du poste

L'état de la piste afin de pouvoir débuter la mise en opération.

Parfois un poste voisin tarde à donner la réponse radio.

Intervenez à votre convenance pour régler ce problème : coup de sifflet, estafette, allez voir sur place, etc. …et en informer la direction de course.

* Problèmes en arrivant au poste :

En arrivant à votre poste, il peut se produire quelques problèmes mineurs ou majeurs (absence de commissaires, de matériel, public, piste en mauvais état, timing du meeting, pompiers, docteurs, ambulances, etc. …)

Le réseau radio est écouté en permanence par de nombreuses personnes. Quelques-unes disposent d'un esprit de libre examen et occupent dans la hiérarchie des postes très importants

(directeur de course, collège des commissaires sportifs, délégué de ligue, observateurs de la F.F.S.A ou F.I.A., etc. …)
Les rapports des délégués de ligue et des observateurs de la FFSA sont le plus souvent à charge.

Si vous demandez du matériel manquant après l'ouverture de la piste du meeting c'est :
- Soit : parce que vous n'avez pas fait votre travail lors de la mise en place et vous êtes fautif.
- Soit : parce que le matériel n'a pas été distribué correctement et là, le circuit est fautif.

N'aggravez pas la situation, demandez par l'intermédiaire du réseau radio ou par le téléphone mobile à un responsable, de venir vous rejoindre à votre poste (le problème, sans le signaler, sans l'ébruiter, sera réglé rapidement **dans la discrétion**)

* Organisation du poste :

Pour placer les commissaires aux drapeaux et ceux d'interventions, prenez en compte :
- ce que voit le pilote dans sa voiture surbaissée,
- son temps de réaction au volant,
- votre temps de réaction,
- l'étude du virage

Pour une voiture à 220 Km/h, 1 seconde représente 61 mètres avant que le pilote ne réagisse.

Sur certains circuits, la position des signaleurs est définie par l'organisateur :
- Plot, nacelle, marquage au sol.

Sur certains, elle est à l'initiative du chef de poste.
Dans la mesure du possible, le Chef de Poste sera à l'extérieur du virage pour avoir un meilleur angle de surveillance et tout surveiller d'un seul regard.
Une seule règle : ne jamais changer l'emplacement des signaleurs au cours du meeting. Les pilotes ont enregistré instinctivement votre position, et, dans l'urgence, devront interpréter votre signalisation. De plus ils auront la certitude que la piste est bien surveillée.
Ne vous a-t-on jamais déplacé provisoirement un feu tricolore sur votre parcours quotidien ?
Pour les meetings importants, une fiche sera jointe dans le dossier du Chef de Poste.
Les emplacements, la position des commissaires, signalisation, intervention, pompiers professionnels ou commissaires feux, sont définis dans ce plan de sécurité.

Pendant la course, certains ont la mauvaise habitude de se déplacer le long du rail pour voir sous un autre angle le passage des voitures de compétitions.
Je l'ai fait parfois lorsque je n'étais pas le Chef de Poste, certaines fois en repos. C'est une très grave erreur.
Lors du GP d'Italie 2000 de Formule 1 à Monza, un jeune pompier italien Paolo Ghislimberti 33 ans revenait de terminer sa pause et , sur le chemin du retour , finissait la vérification de son matériel anti-incendie.
Hélas un accrochage entre deux concurrents. Divers objets dont une roue viennent percuter le jeune pompier. Il décédera à l'hôpital quelques heures plus tard.
Enquête des autorités en recherche de responsabilité. Il était au mauvais endroit au mauvais moment, cela pourrait être notre conclusion.
Eh bien non! Aucune indemnité pour la famille malgré son décès.
LE POMPIER N'ETAIT PAS EXACTEMENT A SA PLACE D'AFFECTATION.

Ce regrettable drame s'est déroulé en Italie et je ne peux rien prédire en ce qui concerne un tel drame en France.

Emplacement des commissaires signaleurs :

Les deux commissaires sont face à face, celui au drapeau bleu regarde en amont pour voir arriver les concurrents, et celui au drapeau jaune regarde en aval pour signaler immédiatement un incident, tête-à-queue, accrochage, etc. …

Le commissaire au drapeau bleu voit la mise en action du drapeau jaune, ce qui annule automatiquement l'utilisation du drapeau bleu. Le commissaire au drapeau bleu, face à l'arrivée des voitures, prévient le commissaire au drapeau jaune (celui-ci tourne le dos aux voitures,) d'un éventuel danger.

Le signaleur au drapeau bleu doit éviter de quitter son poste lors d'une intervention. Il perdrait le fil de l'épreuve, ce qui entrainerait une diminution de son efficacité pendant plusieurs tours.

La signalisation est dans une zone claire.

Malgré la chaleur du soleil, ne vous installez pas à l'ombre, (pour Lédenon pas de problème, mais pensez aux circuits extérieurs, Pau, Charade, Le Mans, Magny-Cours etc...). On ne distingue rien ou peu, sous un pont ou dans une zone d'ombre lorsque les concurrents sont eux, en pleine lumière solaire. Les pilotes ne pourraient pas interpréter rapidement votre signalisation.

Il y a toujours un commissaire expérimenté accompagnant un commissaire C débutant.

Le signaleur au drapeau jaune est toujours en amont de l'incident, jamais en aval, ni en face.

* Ce que vous pouvez faire :

Même si vous n'êtes pas encore le chef de poste (avec de la patience et beaucoup de travail cela viendra), notez sur un carnet de manipulation facile :

- le nom du meeting,
- la date du meeting,
- le nom des essais ou de la course,
- le numéro du poste,
- le temps (pluie, soleil, piste sèche, piste humide) on n'écrit pas : piste nickel ! !
- la durée des essais,
- le nombre de tours de course ;
- le nombre de voitures ; (pendant le tour en formation)
- l'heure de départ des essais ou de la course ;
- votre N° de licence ;

Ces renseignements sont demandés pour la rédaction du rapport d'incident ou d'accident.

Prenez l'habitude, lors d'un accrochage, d'un accident, de relever immédiatement :

- les numéros des voitures en cause,
- l'heure officielle qui a pu vous être communiquée avant le briefing. Je confirme l'heure officielle est celle de l'horloge parlante au 3699 et aucune autre.
- le tour
- faire un petit croquis sur les circonstances de l'accident.

Ces informations peuvent servir à votre chef de poste pour son rapport à la direction de course et pour vous, cela sera un entraînement mental et un test d'aptitude.

Remémorez-vous l'action, les faits et les N° impliqués après la fin de l'intervention.

Faîtes aussi votre classement avec le tour par tour sur un carnet, même si le chef de poste ne vous demande rien. C'est un excellent exercice de mémoire.

Nous sommes une équipe et nous travaillons dans le même sens. Efficacité, avant tout.

* Ce que vous devez faire :

Si vous êtes le chef de poste, je suis persuadé que vous savez faire tout cela, cependant apportez un soin particulier à vos rapports écrits, les plus complets et les plus détaillés possibles. Soyez objectif, faites vos affirmations à partir de situation bien réelle. Il n'y a pas plus pénible de voir un Chef de Poste se rétractant alors qu'une action est entreprise à l'encontre d'un concurrent. Il en va de notre crédibilité.

Une feuille vierge pour chaque rapport. (Voir le nouveau document)

Pour un blessé, notez l'heure de la demande de l'ambulance avec le médecin, l'heure d'arrivée de celle-ci sur site et l'heure de départ après accord de la direction de course.

Toujours faire un rapport écrit après une évacuation de blessé en ambulance ou sur un fait d'ordre sportif pouvant entraîner une réclamation. Le transmettre le plus rapidement possible à la direction de course.

Gardez en un chez vous en archives, une trace écrite, toutes les informations ou minutes ayant servi à la rédaction d'un rapport. Un complément d'information peut vous être demandé quelques jours, voire quelques mois après et toujours pour une raison essentielle (handicap ou décès).

* Suivi de la course

Prenez l'habitude de compter les voitures pendant le tour en formation. S'il en manque une au 1er tour de course (elle a pu avoir un problème sur la grille), en cas d'intervention sur la piste vous ne serez pas surpris.

Il n'y a pas de petite ou de grande course, mais des pilotes qui comptent sur votre vigilance. Votre distraction d'une seconde peut coûter très cher à un concurrent (médical ou matériel).

* 1er tour d'essai, de reconnaissance et de formation

Après le 1er tour d'essai, de reconnaissance et de formation, vérifiez l'état de la piste.

A la sortie du stand "mécanique ", un outil (tournevis, pince, clés, etc. …), peut avoir été oublié sur ou dans la voiture. Vous le retrouverez sur la piste.

Un raccord d'huile mal serré.....

Les véhicules subissent de nombreuses vibrations, certaines pièces (écrous, boulon, vis, rivet) n'y résistent pas.

Après le tour de décélération une visite s'impose aussi.

* Surveillance de la piste :

Une bonne paire de jumelles, vous évitera une promenade sur les voies de sécurité, bac à gravier et vous renseignera rapidement, sans fatigue, sur l'état de la piste .

Un pilote peut se dépanner lui-même uniquement avec les moyens à bord, sans aide extérieure. L'aide uniquement verbale d'un mécanicien n'est permise qu'à 10 mètres minimum.

* **Commissaire radio** et **poste sécurité :**

Répondre instantanément à toute demande du P-C .

Lorsqu'un accident grave survient, étant en écoute permanente radio, vous devez être à même de savoir si la direction de course prévoit ou non une interruption.

Et si vous êtes dans un poste de sécurité, (pompiers, ambulance, médecin) soyez davantage attentif. Vous devez connaître tous les postes que vous couvrez médicalement.

Si vous entendez une information signalant un accident dans cette zone, avant que la direction de course vous appelle, faites préparer tout votre personnel médical avec moteur en marche pour une éventuelle intervention. Mieux vaut être prêt que le contraire.

Le commissaire radio doit avoir à portée de la main le drapeau rouge déplié pour une présentation immédiate.

Et silence radio pour une bonne coordination des secours

* Sécurité incendie :

Quel que soit l'incident ou accident dans votre zone, le commissaire chargé de la manipulation de l'extincteur doit se trouver toujours à proximité immédiate du véhicule pendant toute l'intervention.

Un incendie peut démarrer à retardement ou redémarrer si vous n'avez pas pris la précaution de refroidir les masses ou les pneus avec un extincteur à eau.

Je le répète avec force et vigueur, vérifiez l'état et le fonctionnement de vos extincteurs en début de meeting et demandez leur remplacement après usage.

Si lors d'une intervention sur un incendie, vous constatez une déficience technique de l'extincteur, (extincteur vide, absence de goupille de sécurité, poignée HS) vous n'avez rien à gagner à diffuser l'information aux médias. Vous avez un devoir de réserve. Vous discréditez le circuit et vous-même qui en êtes un membre actif.

* Signalisation d'un accident au 1er tour de course :

Présentez la signalisation à toutes les voitures en amont, même la toute dernière (V I R) qui est le véhicule d'intervention rapide avec le médecin réanimateur à bord .Ils ne sont pas là pour faire du tourisme, mais pour être sur le lieu d'intervention le plus rapidement possible. C'est désagréable d'arriver rapidement sur un obstacle sans avoir été prévenu.

* Canalisation des concurrents lors d'un accident :

Suite au tragique accident du meeting de Dijon 2009, la Direction de Course nous demande de ne plus intervenir directement sur la piste, sauf sous Safety-Cars, lorsque les concurrents sont tous regroupés, en convoi et à allure modérée. Donc attendre l'autorisation de la direction de course pour intervenir.

Nous sommes là pour éviter un sur-accident, pour canaliser ou signaler plus précisément et permettre une reprise de la compétition en cours plus rapidement.

Certains pilotes ne respectent pas notre signalisation malgré les sanctions infligées par les commissaires sportifs. Les interventions seront beaucoup plus longues. Les lésés seront les pilotes et nous, les commissaires, nous conserverons notre effectif.

Canaliser sous conditions, uniquement avec **les bras fixes, tendus horizontalement en extension, la flèche à la main, être bien visible des pilotes et en sécurité**.

Tous les autres modes de signalisation sont sujets à confusion.

* Blessé :

Ne jamais toucher ou laisser toucher un pilote blessé ou inconscient, sauf cas d'extrême urgence (incendie ou immersion du véhicule). Mais vous vous devez d'assister le service médical.

* Evacuation d'un véhicule :

A Lédenon, nous avons un service d'intervention rapide et efficace, voitures 4 x 4 ou élévateur. Si vous devez aider à l'évacuation du pilote ou en sécurité feu avec l'extincteur, restez toujours en protection à l'abri derrière un des véhicules et toujours face à l'arrivée des concurrents. Ne jamais quitter des yeux la piste et l'arrivée des concurrents sachant qu'être Commissaire est une activité à risques.

Même derrière les rails, au poste de commissaires le danger est présent. Rester vigilant à 100%

Se mettre en avant de l'incident et gesticuler pour faire ralentir les concurrents est une attitude suicidaire et irresponsable.

Dans la mesure du possible, ne jamais laisser une épave devant un mur ou dans le bac à gravier. Un autre véhicule en perdition peut venir la percuter.

Les commentateurs ne vous feront pas de cadeau.

* Incident ou accident

En cas d'incident ou d'accident auquel vous venez d'assister, vous ne devez communiquer aucune information verbale ou opinion à quiconque, à la presse en particulier. Vous avez **un devoir de réserve.** C'est à l'organisateur de communiquer, sachant que vos propos peuvent être déformés ou mal interprétés.

En ce qui concerne la presse soyez vigilant. Les journalistes vous observent, il faut une tenue vestimentaire et un comportement irréprochable, ne pas se laisser distraire, les refouler s'ils ne sont pas en possession de l'accréditation adéquate, les repousser s'ils vous gênent pour la signalisation et bien sûr rester courtois.

Faites un rapport écrit, complet et remettez-le à la voiture de direction de course lors de son tour d'inspection : **Point final** sur l'accident.

Avant de signaler à la direction de course une faute de pilote (exemple : il se permet de doubler sous le régime du drapeau jaune), assurez-vous du respect scrupuleux de la réglementation de l'utilisation des drapeaux par les commissaires dans vos zones amonts et aval. Si les consignes n'ont pas été respectées, votre rapport après étude du collège des commissaires sportifs utilisant la vidéo surveillance sera irrecevable et entraînera le discrédit du corps des commissaires du circuit de Lédenon.

* Après un accident :

Après un accident, les commissaires d'intervention ont tendance à commenter l'évènement. Faites-le, mais derrière le rail. Votre copain, à 100 ou 200 mètres de vous, au drapeau jaune, le maintiendra en service tant que vous serez en bord de piste cela peut faire perdre exagérément du temps aux concurrents. En résumé, après l'évacuation, on se met au plus vite en sécurité derrière les rails et le Chef de Poste indique au PC : << Poste X, piste libre >>.

* Arrivée :

Rappel : aucun ravitaillement en eau, huile ou carburant sur la piste pendant la course.

Si un concurrent s'arrête pendant le tour de décélération, après le passage sous le drapeau à damiers, aucune intervention, il est considéré en parc fermé.

* Fin des essais ou d'une course

A la fin des essais ou d'une course, l'équipe d'intervention est amenée à intervenir sur la piste pour sa vérification ou remise en état (huile, gravillons, terre, herbe, outillage, vis, etc.) Mettez une signalisation drapeau jaune en amont.

Bien souvent, un ou plusieurs véhicules de la Direction de Course font le tour du circuit pour inspection.

Un petit rappel très important à remémorer à chaque briefing du chef de poste :

Accès piste : 2 coups de sifflet brefs.

Evacuation immédiate de la piste : 1 coup de sifflet long prolongé très fort et on dégage !

* Drapeau rouge

Rappel : Seul le Directeur de Course a autorité pour arrêter la course au moyen du drapeau et / ou du feu rouge

Dans le doute, un petit coup de jumelles vers le portique d'arrivée à la direction de course. Elle est visible depuis de nombreux postes. (La réciproque est vraie aussi, vous êtes doublement surveillés, par la vidéo et depuis le portique).

Si, dans votre secteur de surveillance, survient un incident ou un accident que vous jugez très grave : demandez par la radio l'interruption de la course en indiquant clairement les raisons. Ne prononcez jamais les mots " **drapeau rouge** "dans votre message.

Votre conversation a pu être coupée, brouillée ou couverte par le passage des concurrents.

Par manque de chance, le préposé à la radio d'un autre poste risque de ne comprendre que ces deux mots majeurs.

Pendant les essais, les concurrents sont dirigés vers les stands.

Pendant la course, les concurrents sont dirigés et stoppés avant la grille de départ.

(Sauf pour les Championnats F.I.A. qui ont un règlement spécifique).

* Autres drapeaux

Enfin presque l'homogénéité. Tous (sauf un) sont agités.

En cas de changement d'adhérence le drapeau sera toujours présenté **fixe** quelque soit l'importance de la mare d'huile, pendant au moins (en fonction des circonstances) 4 tours minimum, jusqu'à ce que le revêtement redevienne normal ; il n'y a pas lieu de présenter le drapeau vert en aval. Le drapeau changement d'adhérence n'interdit pas les dépassements.

Drapeau jaune : si la voiture n'a pas pu être dégagée après l'évacuation de l'équipe d'intervention, on présentera ce drapeau jaune encore 2 tours.

Le drapeau vert sera présenté le plus près possible en aval de l'incident afin de limiter la zone de neutralisation.

Le drapeau blanc ne doit pas être vu par le concurrent roulant au ralenti, mais immédiatement par les concurrents suivant en amont. Il n'implique pas une interdiction de doubler.

* Comportement et tenue vis-à-vis du public :

Ayez une tenue correcte, esthétique et efficace. Votre comportement doit être irréprochable. Si un maintien correct n'a jamais été gage de qualité, il est bien rare qu'une tenue négligée soit la preuve de grandes qualités morales et techniques. C'est autant se respecter soi-même que le public. Le public, derrière les grillages, vous regarde et vous juge. Bannir l'utilisation des appareils photo, caméscopes, téléphones portables, consommation d'alcool, pas d'attitude ou d'activité ludique. En cas d'intervention mal faite, personne ne vous fera de cadeau ! Une seule erreur, même minime, peut gâcher tout le travail d'une journée et vous serez jugés plus facilement sur vos erreurs que sur vos heureuses initiatives.

* Les étrangers dans les voies de sécurité :

Pour les "étrangers" dans les voies de sécurité, faites respecter les consignes de sécurité ; mais soyez toujours **très très très courtois et polis**. Vous pouvez être en présence d'une personne influente dans les instances nationales, recevoir la visite d'un observateur et être jugé.

Attention aux photographes, vous ne connaissez pas le sujet des reportages . Vous devez rester conscients du fait que la presse " professionnelle" joue un rôle important pour la manifestation.

* Le chef de poste :

Il faut avoir une expérience suffisante pour être présenté à cet examen assez spécifique. Sans une expérience que l'on assimile avec quelques années de présence assidue sur les circuits, cela risque de conduire à un échec qui mal ressenti par l'intéressé peut écarter définitivement un candidat qui dans le futur peut faire un excellent Chef de Poste. Il faut rappeler que les réponses à cet examen sont celles d'un Chef de Poste et non plus d'un équipier.

Sa mission comporte de nombreuses pages dans le manuel "guide des commissaires" et n'est pas de tout repos.

Conclusion : Sa nomination n'est pas un hasard. Lorsqu'il donne un ordre (rotation des équipiers, ne pas rester en groupe, être plus vigilant, etc.), on ne discute pas. D'autres problèmes plus importants restent sûrement à régler.

S'il y a un quelconque problème, on l'analyse calmement, le dimanche soir, avec nos responsables commissaires. Il en sera toujours tenu compte pour le prochain week-end de course. On ne peut pas être d'accord tout le temps avec tout le monde. La vie serait bien triste.

En cas d'incompatibilité d'humeur entre équipiers, équipiers et Chef de Poste, nous effectuerons une rotation de poste jusqu'à satisfaction.

Le responsable du poste doit tenir sa mission : ce n'est pas à lui d'intervenir sur la piste, de pousser une voiture, de balayer etc... (sauf petit effectif) mais de coordonner la manœuvre et d'apporter une " correction" s'il y a lieu.

Faites participer vos équipiers à la vie du poste. Certains gardent la radio collée à l'oreille toute la journée et ne donnent aucune information aux autres copains.

Il est frustrant de faire partie de l'équipe et ne pas savoir ce qui se passe sur le circuit. Posez votre radio devant vous et montez le son.

Avec le bruit des voitures de compétition, faites au mieux, essayez, dans la mesure du possible, de partager les informations reçues.

Notre but est d'avoir le poste, puis l'ensemble des postes homogènes. Cela créera un corps des commissaires sport mécanique de Lédenon fort, compétent et efficace.

Suite à une intervention en tant qu'observateur, les responsables peuvent être obligés de corriger le tir avec un commissaire ou une équipe.

Nous ne sommes pas là pour faire une démonstration de force au détriment des fautifs. L'important est de ne pas lui dire qu'il est c... d'avoir fait cette erreur mais d'analyser pourquoi cette erreur a été faite et surtout comment éviter qu'elle ne se reproduise.

Nous pouvons en discuter, calmement... Notre but n'est pas la recherche de responsabilité ou de culpabilité, mais une recherche d'information, donc de formation

Cette expérience va nous servir éventuellement pour les autres postes et surtout pour la formation des commissaires stagiaires et futurs Chefs de Poste.

* Les postes de commissaires

En poste, nous trouvons les Commissaires C, les Commissaires B, les Adjoints et les Chefs de Poste. Pour être commissaires, vous devez énormément travailler, avec du sérieux et de la patience. Si vous désirez prendre des responsabilités, alors un jour, vous serez Chef de Poste. Ce fut sûrement le but de votre motivation pour l'examen. Dans un meeting, il n'en faut qu'un par poste. Votre tour viendra, soyez patient !!!

Le responsable, fin psychologue, du planning effectif doit faire un choix bien difficile entre chacun de vous pour allier la compétence, la concordance des caractères, la camaraderie, et ne pas froisser la susceptibilité de certains. N'aggravez pas sa tâche.

Votre motivation première, nous le pensons, est le sport mécanique. Vous n'êtes pas au circuit pour faire un concours individuel de commissaires. Mais vous devez, toujours, essayer d'améliorer votre niveau général. Les petits ruisseaux donnent toujours une grande rivière

Aidons-nous les uns les autres. Notre regard doit aller dans la même direction : l'efficacité, toujours l'efficacité. Il n'est pas beaucoup plus difficile de bien faire les choses que les faire mal. Nous avons choisi d'être sur le circuit, non plus en spectateur actif mais comme une partie dynamique de l'organisation. Dans le doute, demandez le complément d'information à vos responsables ou à un ancien ayant l'expérience de gérer les problèmes par la réflexion et la communication. De par mon ancienne activité dans l'Education Nationale, j'avais interdit fermement à mes élèves toute moquerie, ricanement ou une intervention moqueuse après une question de camarade, fût-elle banale.

Si moquerie il y a, certains ne poseront plus aucune question. Se former par la négative est aussi une méthode d'apprentissage.

* **Après les épreuves**

Au début ou à la fin du meeting, nettoyez les abords des détritus, même si ce sont ceux du personnel de piste de la semaine. Il est plus agréable de travailler dans un environnement propre.

Si vous aimez évoluer dans les reliefs de repas, papiers gras, bouteilles vides et autres détritus et déchets, libre à vous.

Un signe d'amitié à toute l'équipe du poste, un remerciement à chacun pour sa collaboration et au plaisir de se revoir.

La résistance d'une chaîne est la résistance du plus faible maillon ; et le bénévolat n'est pas une excuse d'incompétence.

Je n'ai pas la prétention de tout savoir, ni un sentiment de supériorité affirmée, mais simplement la volonté de partager mon savoir avec des amis qui ont la même passion du sport automobile que moi

Si vous avez des idées ou des suggestions, parlez-en, vous ferez avancer le schmilblick et toujours dans le même sens.

Mitou, un ami des commissaires

Chef de Poste Circuit
Chef de Poste Route

michelpastor2@gmail.com