

Compte rendu de la réunion du conseil de CARS

Le 10 octobre 2019

Sujet	Commentaire
1A	<p>On ouvre la réunion à 19 h HAE.</p> <p>Sont présents :</p> <p>John Hall (président)</p> <p>Chris Kremer (secrétaire/trésorier et directeur de Rally West)</p> <p>Simon Vincent (directeur de RSQ)</p> <p>Darryl Malone (directeur de RSO)</p> <p>Clarke Paynter (directeur d'Atlantic)</p> <p>Martin Burnley (directeur de RPM)</p> <p>Ross Wood (représentant des organisateurs)</p> <p>Terry Epp (directeur du championnat)</p> <p>Graham Bruce (directeur technique)</p> <p>Wim van der Poel (représentant des compétiteurs)</p> <p>Aucune absence</p> <p>Nous avons quorum à 5/5 directeurs.</p>
2A	<p>On propose d'adopter le compte rendu de la réunion du 11 septembre tel que présenté. Appuyé. Le compte rendu est adopté.</p>
1B	<p>Chris annonce qu'il a commencé à travailler sur le budget 2020 et il semble que nous puissions atteindre l'équilibre.</p>
2B	<p>Terry résume les événements :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Le PFR s'est très bien déroulé.<ol style="list-style-type: none">a. Le rallye comptait 37 inscriptionsb. Le rallye s'est très bien déroulé, mais la neige tombée dans la nuit de vendredi, puis en hauteur le samedi a entraîné des retards. Vendredi s'est terminé avec 30 minutes de retard. Puis samedi, la dernière spéciale a dû être annulée (2^e passage de Spius) à cause de la neige et des difficultés à déplacer les contrôleurs. Le rallye s'est terminé avec 2 ½ heures de retard.c. 26 voitures ont terminé, quelques sorties de route sans conséquence, une sortie de route sérieuse avant le rallye, pendant que le pilote calibrant ses nouveaux freins.d. Le Plan de sécurité était en place et fonctionnait bien.e. Toutes les permissions avaient été obtenues.2. Préparation de Charlevoix<ol style="list-style-type: none">a. Terry a des problèmes de communication avec l'organisation. Il a envoyé de nombreux courriels mais les réponses ne viennent pas vite.b. Un commissaire s'en est mêlé et a changé les noms de quelques contrôles. Terry a réglé le problème.c. Keith et Terry ont discuté et vont s'assurer que la géolocalisation et le chronométrage de RallySafe sera prêt pour le rallye. Keith a réalisé quelques vidéos de mise en place en français et en anglais pour que les compétiteurs voient comment le système fonctionne.d. Donald LeBlanc a dû se retirer comme commissaire.

	<ul style="list-style-type: none"> e. Alain Bergeron est le directeur de course. f. Terry fera le suivi avec Samuel le 11 et essaiera de résoudre les problèmes qu'il reste à régler. g. Le Plan de sécurité est arrivé et il est assez bon. h. L'horaire semble bon. i. Terry leur a écrit pour obtenir leur demande d'assurance. C'est fait. j. Le groupe a discuté du rôle du directeur régional dans un rallye à double statut régional/national. Il en ressort que le directeur régional s'occupe du rallye régional, vérifie le Plan de sécurité et l'horaire, s'informe de l'état des permissions, etc. Le groupe doit aussi savoir quelle est la responsabilité du directeur du championnat et prêter main-forte s'il y a des problèmes locaux de communication. <ul style="list-style-type: none"> 3. Tall Pines <ul style="list-style-type: none"> a. Le Règlement particulier est arrivé et est maintenant affiché sur le site Web. b. Le rallye comprend une nouvelle spéciale pour spectateurs. 4. Big White <ul style="list-style-type: none"> a. Le Règlement particulier a été vérifié et devrait être affiché sur le site Web cette semaine. 5. Calendrier de la saison 2020 <ul style="list-style-type: none"> a. Il manque un numéro de téléphone pour le PN. b. Il sera affiché sur le site Web, après la tenue de Charlevoix.
6B	<p>John parle de l'organisation de l'AGA</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. L'hôtel est réservé à Ottawa, les détails vont suivre. 2. Chris et Simon vont en élection. Il faut envoyer les candidatures à Debbie. L'annonce a été publiée. 3. L'annonce pour les candidatures au poste de président a aussi été mise en ligne. 4. Simon demandera à Alain Bergeron de contacter Debbie pour lui dire ce dont il aura besoin pour les trophées du CREC. 5. Envoyez vos rapports de fin d'année à Debbie. Date limite : 30 novembre.
2C	John annonce que Motul ne sera pas du CRC en 2020.
3C	John indique qu'il a envoyé une proposition à DirtFish pour la saison 2020. Trevor a dit qu'il nous reviendrait là-dessus. Espérons.
4C	John a parlé avec Amsoil. A envoyé un résumé des opportunités d'affaires avec le CRC, mais pas de réponse. Relancé le 2 octobre. En attente.
5C	<p>John a rencontré Troy de Cooper Tire au PFR. Bonne discussion. Il est clair que Cooper veut vendre des pneus de rallye aux compétiteurs et il a choisi Shawn Bishop comme distributeur. Cooper veut prendre de l'expansion et offrir plus de pneus au Canada.</p> <p>Il pourrait être intéressé à un programme de soutien pour les compétiteurs, peut-être un peu de publicité. On reste en contact.</p>
6C	<p>John a eu de bonnes discussions avec Tim de Hoosier Tire. Hoosier aimerait vendre plus de pneus de rallye au Canada et cherche à établir un réseau de distribution au Canada.</p> <p>Il pourrait être intéressé par une sorte de programme de soutien pour les compétiteurs. Il aimerait que quelques compétiteurs utilisent ses pneus et en fassent la publicité sur leurs voitures.</p> <p>Ils ont parlé de vendre un bon pneu d'hiver sans crampon, quelque chose qui remplacerait le AO34 que Yokohama fabriquait.</p>
1D	<p>Graham présente un bulletin portant sur une proposition de changement de règlement concernant les voitures FIA et qui établit clairement notre position dans les articles 12.4 et 12.5.</p> <p>Première partie</p>

On a d'abord discuté de la proposition de retirer la référence à Transport Canada à 12.4.8. Les questions traitaient surtout du fait de s'assurer qu'en faisant cela nous n'allions pas permettre par inadvertance quelque chose que nous ne voulions pas.

Il semble que la deuxième phrase de 12.4.8 indique adéquatement ce qui nous voulons et ne voulons pas en termes de véhicules

On propose d'appuyer le changement de règlement proposé tel que rédigé et de l'envoyer pour commentaires. Accepté et adopté.

Deuxième partie

La deuxième partie de ce point à l'ordre du jour concerne les changements proposés à 12.5.1.1.

12.5.1.1 (a)

Par cette proposition, on permettrait aux voitures homologuées R5, R4, S2000 et AP4 de courir dans le CRC et de compter des points dans leur classe d'homologation. Cela vise à encourager les compétiteurs à acheter ces voitures et à les inscrire dans le CRC. Notre règlement refléterait celui de l'ARA, augmentant ainsi les chances de participation outre-frontière et d'augmenter le choix de véhicules quand vient le temps de remplacer ou d'améliorer leur actuelle voiture. Par exemple, ce pourrait être une voiture NACAM (homologation FIA obligatoire) inscrite au BdC qui pourrait aussi compter des points au CRC. Ces voitures sont généralement reconnues comme voitures de compétition de classe nationale partout dans le monde.

D'après le règlement actuel, en obligeant une voiture FIA à s'alourdir, elles ne peuvent être inscrites au CRC et compter des points si elles sont aussi inscrites à un événement sanctionné par la FIA. Dans le cas d'une voiture FIA qui s'inscrit uniquement à un rallye du CRC, en l'obligeant à s'alourdir au poids d'une 4RMO, le pilote pourrait tout aussi bien s'inscrire en 4RMO et augmenter sa bride de turbo à 34mm du même coup. Mais ce serait contre-productif puisque au départ la voiture est bien conçue telle quelle et ça ajouterait de la confusion dans le règlement actuel.

12.5.1.1 (b)

La proposition permet aussi aux voitures du WRC de courir dans le CRC et d'y compter des points si elles répondent aux normes de poids et de bride du turbo de la classe 4RMO. La plupart des voitures homologuées pour le WRC (à quelques exceptions près) ont de plus grosses brides de turbo et un poids inférieur, ce qui leur donne un avantage significatif. Tous reconnaissent que ces voitures ne sont pas de classe nationale par leur homologation.

12.5.1.1 (c)

La proposition répète que tout véhicule de compétition FIA qui ne répond pas aux normes 4RMO peut toujours participer à nos rallyes, mais ne peut compter de points. Cela permet à ces voitures si spéciales de donner un bon spectacle.

Discussion

Une très bonne discussion suit défendant les pour et les contre de permettre aux voitures FIA R5, R4, S2000 et AP4 de courir selon leur homologation.

On discute du fait que pour aider les équipes à petit budget à être compétitive dans une voiture peu onéreuse et peu compétitive, il ne fallait pas accepter les voitures homologuées FIA à prix plus élevé de courir selon leur homologation. On suggère de réduire le potentiel des voitures FIA en ajoutant du poids jusqu'à la limite de 2 900 lbs et de ne pas changer le règlement actuel.

On argue que le fait d'augmenter le poids de ces voitures (R5, Ap4, s2000) pour minimiser leur avantage technologique par rapport aux voitures canadiennes 4RMO, réduirait l'écart entre elles et assurerait une compétition plus serrée.

On affirme qu'il nous faut une vue à plus long terme pour encourager la croissance et la compétition. On reconnaît que personne actuellement n'est capable de construire une 4RMO aux limites de sa norme. Un des problèmes est que les voitures Subaru et Mitsubishi sur lesquelles notre championnat est fondé depuis tant d'années ne sont plus disponibles ou ont tellement changé qu'elles sont moins désirables comme voitures de rallye. Les voitures 4RMO existantes sont vieilles et les compétiteurs commencent à se demander quelle sera la prochaine étape. Sur le plan international, Ford, Skoda et Citroen, par exemple, construisent des voitures conçues spécifiquement pour courir au niveau national. Les changements proposés ajoutent des options et

	<p>puisqu'elles ont déjà quelques années, de nombreuses voitures FIA usagées arrivent sur le marché à des prix très raisonnables.</p> <p>La discussion se poursuit sur le fait que plus il y a de voitures différentes, de voitures neuves et fantastiques autant que des voitures d'entrée de gamme et tout ce qu'il y a entre les deux, c'est ce qui rend le rallye excitant, ce qui attire les fans et ce qui garde nos rallyes en vie.</p> <p>On en vient à parler d'une façon de réduire l'avantage de performance perçu. Il faudrait réduire le poids des 4RMO à moins de 2 900 lbs, afin de diminuer l'écart entre les normes FIA et 4RMO. Mis à part le coût, on ajoute qu'avec les voitures Subaru et Mitsubishi, plus grosses, il est déjà très difficile d'abaisser le poids de ces voitures à moins de 2 900 lbs et que très peu approchent ou même atteignent ce poids.</p> <p>Proposition</p> <p>On propose de d'appuyer le changement de règlement proposé tel qu'énoncé et de l'envoyer pour commentaires aux compétiteurs. Appuyée et adoptée.</p> <p>Le changement de règlement sera envoyé pour commentaires tel qu'énoncé.</p>
1D	<p>Graham discute de la situation concernant la soupape de surpression.</p> <p>Quelques problèmes au Défi. Graham fait enquête. Il aimerait avoir plus de données des centres de gestion électronique provenant des compétiteurs qui ont éprouvé des problèmes. Il parlera à Angle Consulting.</p> <p>Entretemps, une annonce a été envoyé suspendant temporairement le besoin d'une soupape de surpression, tout en maintenant l'obligation de respecter le maximum de 1,5 bar de surpression.</p> <p>Graham a publié une note technique qui décrit la bonne façon d'installer la soupape de surpression.</p>
2E	<p>John présente au nom du comité du règlement administratif des changements de règlements proposés qui ajoutent l'obligation de la géolocalisation et du chronométrage électronique.</p> <p>On parle du manque de précision dû au manque de signal lumineux ou d'une minuterie. Avec l'avancement technologique, il se pourrait qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir un cadran ou un signal lumineux et que l'heure de départ soit toujours disponible et visible des autres compétiteurs, comme c'est le cas avec le système RallySafe. En fait, c'est plus précis et le système peut dire avec une précision au 1/10^e seconde l'heure à laquelle un équipage est parti.</p> <p>Terry demande que, si c'est accepté, ce soit en vigueur dès le 1^{er} janvier 2020.</p> <p>On propose d'accepter le changement de règlement proposé et de l'envoyer pour commentaires.</p>
3E	<p>John présente au nom du comité du règlement administratif des changements de règlements sur les faux départs.</p> <p>Le changement inclurait une gradation des pénalités pour les 1^{ère}, 2^e et infractions subséquentes.</p> <p>On propose d'accepter le changement de règlement proposé et de l'envoyer pour commentaires.</p>
1G	<p>Martin annonce que durant le PFR une voiture plaquée aux États-Unis a pu obtenir un Permis temporaire du BC. C'est une première et ça montre que des voitures non immatriculées au BC peuvent utiliser le système avec succès.</p> <p>Simon et Bruno ont eu quelques discussions avec la SAAQ et ils vont continuer.</p>
2G	<p>Les changements apportés à la base de données de la compilation du Championnat sont terminés.</p>
4G	<p>John annonce que Dr Labrie restera le conseiller médical de CARS au QC et que Dr Paul Cary deviendra le conseiller médical de CARS pour le reste du Canada.</p>
1J	<p>La prochaine réunion est prévue pour le lundi 4 novembre 2019 à 19 h HAE.</p>
2J	<p>La réunion est levée à 9 h 18 HAE.</p>

