

# Compte rendu de la réunion du conseil de CARS

Le 18 novembre 2019

Sujet	Commentaire
1	<p>On ouvre la réunion à 19 h 10 HNE.</p> <p>Sont présents :</p> <p>John Hall (président) Simon Vincent (directeur de RSQ) Clarke Paynter (directeur de Atlantic) Martin Burnley (directeur de RPM) Chris Kremer (secrétaire-trésorier et directeur de Rally West) Darryl Malone (directeur de RSO) Wim van der Poel (représentant des compétiteurs) Graham Bruce (directeur technique)</p> <p>Sont absents :</p> <p>Terry Epp (directeur du championnat) Ross Wood (représentant des organisateurs)</p> <p>Nous avons quorum avec cinq directeurs sur cinq présents.</p>
2	<p>Le seul objectif de cette réunion est, pour le conseil de CARS, de décider de la marche à suivre en ce qui a trait au Bulletin 2019-05, qui traite des règlements sur les voitures FIA en classe 4RMO et 2RMO.</p> <p>John commence la réunion en présentant l'ordre du jour.</p> <p>L'ordre du jour est acceptable tel que présenté.</p>
3	<p>Étant donné que le sujet a déjà fait l'objet de discussions et que les opinions diffèrent, John rappelle à tous les directeurs que leur rôle est de s'assurer que les décisions prises l'ont été dans le meilleur intérêt de CARS et du rallye en général, même si quelquefois cela peut venir en conflit avec d'autres intérêts et que ça puisse être difficile.</p> <p>John revoit brièvement certains passages de la Vision et des Objectifs qui traitent de la prise de décision liée à ces règlements.</p>
4	<p>Vision. "...qu'il croisse, de lui-même et par son niveau de professionnalisme..."</p> <p>Objectifs. "Permettre une gamme étendue de participants, du niveau de club aux équipes d'usine, en passant par les compétiteurs à petit budget jusqu'à ceux à gros budget." et "Encourager la compétition entre les compétiteurs canadiens, américains et d'autres nationalités."</p>
5	<p>John résume les commentaires qui ont été reçus des compétiteurs.</p> <p>À première vue, les commentaires font écho à ceux que le conseil a tenus en matière de philosophie générale et de direction du sport. La plupart des répondants appuie la direction décrite dans le Bulletin 2019-05 tandis que quelques-uns préféreraient le statu quo.</p> <p>De façon plus précise, certains commentaires se sont limités à quelques questions, et un a suggéré un changement de mot pour réduire une confusion potentielle.</p>

	Tous les commentaires ont été envoyés aux membres du conseil avant la réunion.
6	John a mis en tableau les diverses positions par individu, selon les principaux points : Appui général, opinion sur le poids, la dimension de la bride, l'aptitude à compter des points et commentaires généraux.
7	John décrit la procédure à suivre pour le reste de la réunion : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Revoir le bulletin révisé</li> <li>2. Permettre à chaque membre du conseil de présenter sa vision</li> <li>3. Ouvrir une période de questions/réponses pour clarifier et bien comprendre</li> <li>4. John fera un résumé</li> <li>5. Quelqu'un proposera d'adopter le règlement révisé et le conseil votera.</li> </ol>
8	Graham relit la proposition de règlement final après les commentaires.
9	<p>Chacun des 5 directeurs et des 2 représentants membres du conseil présents à la réunion ont eu l'occasion de présenter leur point de vue sur le sujet. Les sept présentations étaient excellentes et se sont déroulées sans interruption, offrant ainsi à chacun des membres du conseil un bon aperçu des diverses perspectives idées et opinions de chacun.</p> <p>Points et sujets soulignés dans les présentations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer que nous continuons de servir les compétiteurs actuels tout en cherchant à recruter de nouveaux compétiteurs.</li> <li>• Reconnaître que certains compétiteurs voudront dépenser plus en construisant une nouvelle voiture et comment améliorer les choix que nous leur offrons.</li> <li>• Encourager la participation à des rallyes à double championnat tout en défiant les autres équipages peut faire augmenter la compétition, les inscriptions et de futurs participants au CRC.</li> <li>• Le Règlement actuel accepte déjà les voitures FIA, mais exige un lest d'environ 85 lbs. Pourquoi ne pas conserver cette exigence.</li> <li>• Le Règlement actuel ne fait pas la différence entre les voitures FIA de classe RC2 et RC1 et pourtant il y a de grandes différences de performance entre les deux. Les voitures RC2 sont moins performantes.</li> <li>• Travailler à faciliter l'importation de voitures FIA au Canada.</li> <li>• Une plus grande compétition vaut mieux que faire cavalier seul. Le <i>statu quo</i> offre de la bonne compétition.</li> <li>• La Vermont Subaru au TP représente le meilleur de la classe 4RMO, loin devant la performance des voitures RC2.</li> <li>• On s'inquiète pour les pilotes de milieu de peloton si beaucoup de R5 devaient être au départ.</li> <li>• CARS devrait se permettre de modifier le Règlement des 4RMO si elle perçoit un jour un écart de performance.</li> <li>• L'esprit sportif est important, surtout lorsque la compétition est serrée, comme ç'a été le cas en 2019, avec le <i>statu quo</i>.</li> <li>• Les voitures les plus performantes font de la belle compétition.</li> <li>• Les voitures conçues pour le rallye, à petites cylindrées, sont plus disponibles que jamais et sont la voie du futur.</li> <li>• La plupart des autres pays acceptent la classe RC2 au niveau national.</li> <li>• Il faut penser à réduire le poids en classe 4RMO.</li> <li>• Il ne faut pas arrêter le progrès, c'est l'avenir.</li> <li>• Une voiture homologuée permet aux compétiteurs de participer aux championnats du CRC et du ARA ainsi qu'aux événements de la FIA sans avoir à changer de classe.</li> <li>• Si on l'accepte, la classe grandira.</li> <li>• En comparant les coûts de construction et de développement d'une voiture de rallye à ceux de l'achat, l'achat peut se révéler une option beaucoup efficace en fin de compte.</li> <li>• Nous avons cherché à attiser l'intérêt de Ford Canada. La classe R5 au Rocky les a convaincus de discuter.</li> <li>• Il nous faut intéresser plus de jeunes au rallye, et les voitures qu'ils peuvent associer au WRC ont la cote.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La pertinence du CRC devient inquiétante.</li> <li>• Jusqu'en 2008, les Subaru étaient de bonnes voitures de rallye. Depuis, c'est plus difficile. Elles ont besoin d'un nouveau design de suspension.</li> <li>• C'est bon de voir des voitures modernes en spéciale.</li> <li>• Le Règlement est un cadre dans lequel on peut jouer. À pleine transformation, une voiture de classe 4RMO peut coûter jusqu'à 500 000 \$ et constituer une voiture fantastique. Le cadre du Règlement FIA est beaucoup plus restreint et des compromis sont faites pour atteindre les cibles de coûts et de performance. La 4RMO est grande ouverte, tandis que la RC2s'insère facilement dans ce cadre.</li> <li>• Ce qui est bien en rallye, c'est que n'importe qui peut aligner à peu près n'importe quelle voiture et compétitionner à n'importe quel niveau d'équipe.</li> <li>• Atlantic Canada, qui connaît des problèmes semblables, vient d'ouvrir son championnat régional aux compétiteurs des régions avoisinantes et accepte les transmissions séquentielles.</li> </ul>
10	<p>Au cours de la période de questions, on a soulevé quelques points :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Généralement, il est difficile de reculer quand un règlement a été adopté. À titre d'exemple, les boîtes séquentielles sont permises. Elles coûtent chères et il est difficile de changer le règlement pour les interdire. Si les voitures RC2 sont trop modernes, comment pourra-t-on revenir en arrière. Les thèmes habituels sont revenus : nous devons rester à l'affût des tendances et de ce qui se passe. Si le Règlement 4RMO doit encore être modifié pour prévoir un problème à venir, le conseil devra y porter son attention. Il est toujours possible de modifier les classes et les spécifications.</li> <li>• On se demande par exemple pourquoi une R5 ne peut pas simplement suivre le Règlement des 4RMO. Quelqu'un explique que la voiture a été conçue pour fonctionner avec une bride de 32 mm et qu'en tenue de gravier elle pèse environ 2 815 lbs. Faire passer son poids à 2 900 lbs et sa bride à 34 mm implique ces changements et aussi le remappage. Cela réduit aussi l'intervalle d'entretien du moteur, qui passe de 1 800 km à 1 300 km. Tout un pensez-y bien.</li> <li>• On a aussi parlé de coûts. Un compétiteur a-t-il une voiture peu coûteuse pour faire plus de rallyes ou une voiture plus onéreuse et devoir faire moins de rallyes ? Il s'agit d'une question très personnelle qui diffère pour chacun et comme dans tout sport motorisé, plus vous pouvez dépenser, plus il est facile d'atteindre les sommets. Devons-nous vraiment limiter ce que les gens peuvent dépenser sur une voiture ou déterminons-nous un règlement dans lequel on indique les limites d'innovation, de développement et de jeu ?</li> </ul>
11	John prend quelques minutes pour résumer la discussion et clôt la réunion.
12	<p>On propose d'adopter l'éligibilité de véhicule proposée et les changements de règlements de véhicules FIA tels que décrits dans le Bulletin 2019-05 version 6.</p> <p>On appuie la proposition et après le vote, elle est adoptée.</p>
13	On lève la réunion à 20 h 46 HNE.