



CHANGEMENTS POUR 2008 RÈLEMENTS DE CARS

Partie A : Changement Proposés – Directives – À insérer dans les premières pages du règlement

À compter du 1^{er} janvier 2008, CARS acceptera toutes les propositions de changement durant toute l'année.

Il est important de signaler que, lorsque vous proposez un changement de règlement, cette proposition franchira plusieurs étapes de discussions, de traduction et de commentaires de la part de groupes d'intérêt de notre sport, avant que le conseil de CARS ne prenne une décision finale. C'est la raison pour laquelle nous demandons à tous de bien comprendre que le processus de changement de règlement, de la soumission à l'adoption finale, peut prendre plusieurs mois.

Pour accélérer le processus de suggestions, nous vous demandons de suivre les directives suivantes lorsque vous proposez une modification :

- a) Votre proposition de changement doit être envoyée par courriel au directeur technique de CARS (technical@carsrally.ca) et le bureau de CARS (office@carsrally.ca).
- b) Votre proposition doit contenir le libellé du règlement existant, ainsi que votre suggestion de règlement formulée exactement comme vous voudriez la lire dans le règlement de CARS.
- c) Vous devez y ajouter un argumentaire qui explique les raisons de la proposition suggérée. Nous vous demandons de ne pas envoyer de longues descriptions d'un problème sans suggestions de changement. Sinon d'autres propositions plus précises pourraient avoir préséance sur la vôtre.
- d) Nous acceptons toutes les propositions soumises par courriel, ainsi que celles soumises par fax, mais nous ne recommandons pas de le faire parce que les propositions doivent être distribuées à un grand nombre de personnes et la façon la plus efficace et rapide de le faire, est par voie électronique. Les propositions manuscrites ne seront pas retenues.

Nous serons heureux de recevoir et d'évaluer vos requêtes, mais aidez-nous à être le plus efficace possible.

Le président de CARS
Jorge Dascollas

Partie B : Règlement Sportif National

Point 1 : 4^e ligne : remplacer « ils demanderont » par « le commissaire demandera »

Point 2 : 10.6 Ajouter le nouveau paragraphe qui suit au début : « Une cour d'appel est composée de trois personnes dont l'une est président. Ces trois personnes ont droit de vote. »

Point 3 : 10.6 Ajouter le paragraphe qui suit à la fin : « Cet appel peut se dérouler par conférence téléphonique ou en personne selon les lieux de résidence des personnes mises en cause, ou pour d'autres raisons. La façon de faire reste la décision du directeur régional ou du conseil de CARS, selon qu'il s'agit d'une cour d'appel régionale ou nationale. La décision sera finale et ne pourra faire l'objet d'un appel. Il ne sera pas nécessaire d'en expliquer la raison. »

Partie C : Règlement National de Rallye

Point 1 : I.A.4(a) Modifier le début de la phrase ainsi : « (a) Durant un rallye de performance national... »

Ajouter les deux paragraphes suivants :

(b) Les régions peuvent permettre un changement de copilote durant un rallye-sprint ou un rallye-cross, à la discrétion de l'Organisateur et/ou du commissaire, pourvu que les équipiers aient les documents nécessaires. Les règlements régional et particulier détermineront la façon d'attribuer les points et les trophées.

(c) Les régions peuvent permettre aux membres d'équipage de changer de fonction durant un rallye-sprint ou un rallye-cross, à la discrétion de l'Organisateur et/ou du commissaire, pourvu que les équipiers aient les documents nécessaires. Les règlements régional et particulier détermineront la façon d'attribuer les points et les trophées.

Point 2 : I.A.7 Système de retenue de la tête

Nouvel article. Renuméroter les autres et faire une recherche de références pour les articles I.A.7 à I.A.9

À compter du 1^{er} janvier 2009, chaque compétiteur doit porter un système de retenue de la tête HANS, conforme à la norme FIA 8858-2002. Il est également recommandé d'utiliser des sangles homologuées identifiables par l'étiquette FIA 8858-2002 qui y est cousue.

Pour de plus amples informations, le *Guide for the Use of HANS in International Motor Sport*, publié par l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile, est

disponible sur le site www.fia.com, sous la rubrique FIA Sport – Règlements – Équipement des pilotes.

Point 3 : I.A.7 Équipage (combinaisons de compétition)

Ajouter à la fin du présent article :

À compter du 1^{er} juillet 2008 tous les compétiteurs devront porter une combinaison de compétition d'une ou de deux pièces durant tout l'événement, conforme à l'une des normes suivantes :

Homologation FIA 8856-2000

Normes FIA 1986

SFI 3-2A/5

La norme SFI 3-2A/1 est acceptable avec des sous-vêtements anti-feu.

Les gants et chaussures FIA et SFI sont recommandés. Aucun autre type de vêtement ne peut être porté par-dessus la combinaison de compétition durant une épreuve de classement.

La combinaison et les sous-vêtements, s'il y a lieu, propres et en bonne condition, doivent être présentés à l'inspection technique. La combinaison de compétition doit efficacement couvrir tout le corps, du cou jusqu'aux chevilles et aux poignets. Elle doit être en bonne condition, sans défaut, sans déchirure, sans trou, etc. Les combinaisons d'une seule pièce sont fortement recommandées.

Point 4 : I.A.8 Premiers soins

Enlever le point A et renuméroter B et C en A et B.

Point 5 : I.B Documentation

Reformater et reformuler

1. Chaque équipage doit remettre lors de l'inscription un formulaire rempli et signé indiquant que
 - a) le membre inscrit comme pilote détient un permis de conduire provincial ou l'équivalent
 - b) le véhicule de compétition et le(s) véhicule(s) de services sont immatriculés
 - c) ces véhicules sont assurés pour dommages à autrui.

Le registraire peut décider de vérifier la conformité des renseignements.

2. Les documents suivants doivent être présentés à l'inscription :
les articles 4 à 10 sont renumérotés a) à g); enlever le point 3.

Point 6 I.D.1 Types, conditions et classes de licences de compétition de rallye

Tous les détenteurs de licence doivent être membres d'un club affilié à CARS et être âgé d'au moins 16 ans. Pour recevoir une licence autre que de base ou média, le candidat devra avoir un certificat de premiers soins valide, tel que stipulé au RNR I.A.8, et fournir un formulaire médical CARS dûment rempli.

Enlever le reste du paragraphe.

Point 7 : I.D.1.a.ii Ajouter à la fin : Pour obtenir une licence régionale, le candidat doit avoir participé à deux (2) événements parmi les types de rallye suivants :

- a) Rallye-sprint
- b) Rallye-cross
- c) École de rallye
- d) Rallye de navigation

Une licence régionale peut aussi être émise à la discrétion du Directeur régional.

Point 8 : I.D.1.a.iii

2^e paragraphe, avant-dernière ligne : enlever le mot « exclusivement » et fermer la parenthèse après le mot « copilote »

Point 9 : II.B.2Modèle

Remplacer le texte par :

Un modèle est une appellation de base d'un fabricant. Par exemple : Subaru Impreza, Subaru Impreza WRX, Subaru Impreza WRX STi, Volkswagen Golf, Volkswagen Golf GTI, Ford Focus ZX3, Ford Focus ZX5, etc. Un modèle est un véhicule spécifique et non une catégorie générique.

Point 10 : II.C.2 Structures anti-tonneau

(c) Ajouter à la toute fin du point, juste avant (d))

La cage de sécurité de toutes les nouvelles voitures dont le carnet de bord a été émis après le 1^{er} janvier 2009, doit être conforme aux normes de l'Article 253 de la FIA ou être homologuée par la FIA, selon le dernier règlement international. Il faudra aussi fournir les documents de certification originaux (les anciennes cages homologuées ne sont pas valides pour toutes les voitures nouvellement construites).

http://www.fia.com/resources/documents/994546964_AppJ_Art_253.pdf

(d) Ajouter à la toute fin du point, juste avant (e)

À compter du 1^{er} janvier 2009 - Autre matériau pouvant remplacer l'acier au carbone étiré à froid (ACEF)

Bien que l'Article 253.8.3 de la FIA désigne l'acier au carbone étiré à froid comme premier choix, un tube DOM (Drawn Over Mandrel) peut être utilisé comme matériau alternatif, en respectant les dimensions suivantes :

L'arceau principal, l'arceau avant, les arceaux latéraux, les demi-arceaux latéraux et leurs points d'attache (dessin 253-1-3) et les entretoises de porte devront avoir au moins 1,75 x ,095 po. Toutes autres parties de l'armature de protection devront avoir au moins 1,5 x ,095 po.

(e) Ajouter à la toute fin du point (juste avant (f))

À compter du 1^{er} janvier 2009 - Approbation des cages

Une facture originale détaillant les matériaux utilisés dans la construction de la cage, ou

un certificat de matériau, devra être présenté. Pour chaque grosseur de tuyau utilisée dans la construction de la cage, le constructeur qui en est à sa première cage devra présenter un échantillon non peint, de 45 cm de long, plié à 60°, lorsque la cage est décrite dans le carnet de bord du véhicule.

Point 11 : II.C.12

Changer le titre pour : Sièges et points de montage des sièges

Sous l'article actuel, ajouter :

À compter du 1^{er} juillet 2008,

1. Les sièges du pilote et du copilote doivent être solidement fixés à la structure du véhicule et être installés selon les recommandations du fabricant. Aucune modification des sièges n'est permise.

2. L'utilisation de sièges à dossier rabattable ou de monte originale est fortement déconseillée. Il est fortement recommandé d'utiliser des sièges approuvés par la FIA.

(Note : La question des sièges et des supports de sièges sera revue en 2008. Ce règlement pourrait donc être modifié.)

Point 12 : II.C.23 (nouveau)

Il est fortement recommandé de transporter un coupe-harnais dans le véhicule, et qu'il soit à portée de main tant du pilote que du copilote, lorsqu'ils sont attachés dans leur siège.

Point 13 : II.H.3 Classe Production

Après la première phrase, ajouter : À compter du 1^{er} janvier 2009, les classes P1, P2 et P3 seront réunies en une seule classe.

Point 14 : II.H.4.b

Ajouter à la fin de la phrase : ... pour la variante de la carrosserie du modèle soumis.

Point 15 : II.H.6

Ajouter à la fin de l'article : « Des pièces d'une autre provenance ayant les mêmes caractéristiques que celles d'origine sont permises. »

Point 16 : II.H.I Groupe N

a)1. Ajouter au début de la phrase : À compter du 1^{er} janvier 2008, le Groupe N n'est plus une classe dans le RNR.

b) barrer tout l'article qui suit et qui fait référence à la classe

c) Rechercher partout dans ce règlement ce qui peut faire référence au Gr N et barrer la référence au Gr N, si elle ne s'applique plus.

Point 17 : III.A.4

Remaniement de la phrase : Avant que tout compétiteur soit autorisé à prendre le départ dans une épreuve de classement, les conditions suivantes devraient être remplies et assurées jusqu'à... forfait.

- a) La communication devrait être établie et maintenue entre les contrôles de départ et d'arrivée.
- b) Le parcours devrait être dégagé et gardé fermé à tous les non-participants.
- c) Un véhicule de premiers soins complètement équipé dirigé par un personnel détenteur au moins d'un certificat senior de l'Ambulance Saint-Jean devrait être présent, ou disponible sur demande, en tout temps. Il est recommandé d'avoir un médecin de garde.

Point 18 : IV.E.4 et .5

En français, règlements corrigés.

Point 19 : V.B.1 Ajouter à la fin :

Lorsque les temps inscrits au cahier de route ne correspondent pas à ceux inscrits sur les feuillets de chrono, ceux des feuillets prévaudront.

Point 20 : V.C.2

La dernière phrase se lit maintenant comme suit (les changements sont en italiques) : L'organisateur, *avec l'approbation du commissaire principal* ~~pour des raisons de sécurité~~, peut placer les compétiteurs selon un reclassement différent de ce à quoi ils auraient normalement droit. De telles décisions ne peuvent faire l'objet de demandes.

Point 21 : X.E Distribution des résultats

1. ...première classe, ~~ou~~ par courriel ou par affichage sur le Web;...

Point 22 : XI.B.1

La 4^e phrase se lit maintenant comme suit (les changements sont en italiques) :

Les organisateurs d'un rallye peuvent, après approbation par le commissaire principal, placer un pilote dans un groupe de priorité plus élevé *ou placer un pilote à un rang précis dans l'ordre de départ en considération des temps qu'il a réalisés au cours de rallyes de performance précédents.*

Point 23 : XI.B

3. Les événements qui permettent d'accumuler des points de priorité devraient être des rallyes de championnats nationaux. Il incombe au compétiteur de fournir les résultats de rallyes nationaux non canadiens pour qu'ils soient considérés.

Point 24 : XI.B.12 Ordre de départ

L'ordre de départ sera :

- | | |
|------------|--------------------------------|
| Priorité 1 | Classe ouverte et P4 combinées |
| Priorité 1 | Groupe 2 et Groupe 5 combinées |

Priorité 1	Toutes autres classes combinées
Priorité 2	Classe ouverte et P4 combinées
Priorité 2	Groupe 2 et Groupe 5 combinées
Priorité 2	Toutes autres classes combinées
Priorité 3	Classe ouverte et P4 combinées
Priorité 3	Groupe 2 et Groupe 5 combinées
Priorité 3	Toutes autres classes combinées
Priorité 4	Classe ouverte et P4 combinées
Priorité 4	Group 2 and Group 5 combinées
Priorité 4	Toutes autres classes combinées
Priorité 5A	Toutes classes combinées
Priorité 5B	Toutes classes combinées
Priorité 6	Toutes classes combinées

Point 25 : XI.B.13 Remaniement de la phrase :

Les organisateurs de rallyes doivent tenir des séances d'information particulières pour tous les pilotes recrues (et leurs copilotes) des groupes de priorité 5 et 6.

Point 26 : XI.F Inspection technique

1. Une inspection technique pendant laquelle l'inspecteur technique vérifie tous les véhicules participants doit avoir lieu au début du rallye. L'inspection technique consiste en une déclaration du compétiteur assurant la condition routière du véhicule de rallye (telle que ci-dessous), la vérification de conformité avec les règlements de CARS et la conformité avec la classe de véhicule.

Pour chaque équipage, une déclaration signée par les équipiers sera présentée à l'inspection technique, déclarant que a) le véhicule est en condition de rouler et b) que les commandes suivantes fonctionnent correctement :

- a) les phares
- b) le klaxon
- c) les essuie-glaces
- d) le feu de marche arrière
- e) les freins
- f) l'échappement

L'inspecteur peut décider de vérifier la conformité de toute partie de la voiture.

Point 27 : XV et XVI : mêmes corrections qu'en anglais –XV et XVI et ne pas XIV et XV.

Point 28 : XVI.A <...Tous les événements du Championnat national et tous ceux des championnats de la RA comptent pour ce Championnat...>

Point 29 : XVI.A Le championnat nord-américain de rallye pour les pilotes et les copilotes – Trophée NARC

Deuxième phrase :

Tous les événements du Championnat national et tous ceux du championnat de la RA comptent pour ce championnat.

Point 30 : XVI.D Nouveau titre : Championnat nord-américain de rallye pour voitures à 2 roues motrices

1. Le trophée NARC pour les pilotes et les copilotes vise à stimuler la compétition internationale entre les pilotes, copilotes et marques du Canada et des États-Unis, compétitionnant en Groupe 2 et en Groupe 5.

2. De 1986 à 1989, il y a eu un championnat de classe FIA Groupe A pour les pilotes, les copilotes et les marques. De 1993 à 2000, il y a eu un championnat de classe Ouverte pour les pilotes, les copilotes et les marques. De 2001 à 2007, il y a eu un championnat de Groupe N pour les pilotes, les copilotes et les marques.

3. La compilation des points pour le Trophée NARC – 2RM se fera conformément aux articles RNR XVI.A et RNR XVI.B, et selon le classement des voitures au tableau général de l'épreuve.

4. Pour l'année 2007, inscrire dans les trois catégories : Non attribué

Partie D : Règlement national de rallye-sprint

1.2.3 a) Le pilote et le passager doivent porter des casques conformes à l'article RNR I.A.6 de CARS, ou portant l'inscription Snell Memorial Foundation 1995 M ou 1995 SA, ou plus récente.

I.A.7 Système de retenue de la tête

À compter du 1^{er} janvier 2009, chaque compétiteur doit porter un système de retenue du cou et de la tête HANS, conforme à la norme FIA 8858-2002. Il est également recommandé d'utiliser des sangles homologuées identifiables par l'étiquette FIA 8858-2002 qui y est cousue.

Pour de plus amples informations, le *Guide for the Use of HANS in International Motor Sport*, publié par l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile, est disponible sur le site www.fia.com, sous la rubrique FIA Sport – Règlements – Équipement des pilotes.

Partie E : Changements suggérés. Discutés par CARS et rejetés ou toujours à l'étude

#1) RNR.IX.A.1 Affichage

Changer : Changer 30 minutes pour 15 minutes

Rejeté – parce qu’il faut un délai de 30 minutes pour recevoir les demandes qui se terminent 30 minutes après le temps d’arrivée de la dernière voiture, puis un autre délai de 30 minutes pour questionner les temps affichés.

#2) RNR.I.A Équipage (Changement d’équipage)

Cette proposition visait à permettre de changer le copilote ou de changer de fonction durant un rallye régional seulement.

Rejeté – le conseil est d’avis qu’il s’agit d’une décision relevant de chaque région. Le changement de copilote et le changement de fonction a été permis pour les rallyes sprints et les rallyes cross.

#3) RNR.VII.C Pénalité pour procédure incorrecte

Cette proposition aurait permis à un équipage dont une fenêtre est brisée, de se rendre au service suivant avant qu’une pénalité soit imposée. La discussion a fait ressortir que des filets de sécurité, correctement installés, sont utilisés parfois, mais ne sont particulièrement sécuritaires parce qu’ils ne s’enlèvent pas facilement lors d’un accident.

Rejeté – Le conseil est d’avis que sans fenêtre latérale (ou filets de sécurité en place), il n’est pas sécuritaire de continuer sans protection appropriée.

#4) RNR.III.B.4 Arrêts de service

Cette proposition vise à faire passer le temps de service de 20 à 30 minutes.

Rejeté – Le conseil estime que les organisateurs ont besoin de latitude pour déterminer la longueur des services. De plus, il aurait été possible que les organisateurs fassent sauter certains services s’il y avait obligation de faire passer les services à 30 minutes.

#5) RNR II.C.23 (nouveau – coupe-harnais)

Chaque équipage doit transporter deux coupe-ceintures dans la voiture en tout temps. Ils doivent être facilement accessibles pour le pilote et le copilote.

Rejeté – Le conseil a décidé de « fortement recommander » ce règlement plutôt que de le rendre obligatoire.

#6) Numéros de voitures permanents

Adopter des numéros permanents de voiture pour la saison.

Surfaces de portières réservées

Il est suggéré de réduire la surface réservée de portière, de la peindre en noir et d’ajouter des numéros, en jaune ou orange, dans les fenêtres latérales arrière.

À l’étude – Les deux suggestions vont de pair. Elles ont été rejetées en partie à cause des inventaires en stock et du temps nécessaire pour planifier et budgéter un tel changement. Le conseil se penchera sur cette question en vue de sa mise en pratique pour 2009.

#7) Différencier les compétiteurs nationaux et régionaux

La suggestion vise à empêcher les compétiteurs de haut niveau nationaux à s'inscrire à des événements régionaux.

Rejeté – Le conseil est d'avis que cette décision relève de chaque région.

#8) RNR I.A.6 Éléments d'ancrage sur les casques

Libellé actuel : « Des éléments d'ancrage pour un système Hans approuvé par la FIA peuvent être installés... »

Suggestion : « Des éléments d'ancrage pour un système Hans approuvé par la FIA ou la SFI peuvent être installés... »

Rejeté – A été rejeté par le comité du règlement pour les mêmes raisons que l'an dernier : Seulement des éléments d'ancrage pour la tête et le cou, approuvés par la FIA.

#9) RNR.VII.I Usage des dispositifs de signalisation de sécurité

Requête pour plus d'éclaircissements et de directives selon les situations.

À l'étude – Malgré les efforts, aucune formulation officielle ne convient à la publication. Nous continuerons donc pendant 2008 à chercher d'autres formulations possibles.

#10) Exigences médicales (examen de la vue)

Une requête a été présentée, remettant en question la nécessité du test de vision dans le formulaire médical, ainsi que la légalité de l'exigence d'âge minimum pour le test de stress.

Rejeté – Le conseil est d'avis que les exigences actuelles n'ont pas besoin d'être revues.

#11) Liste de modifications sur le déroulement et le chronométrage des rallyes canadiens

Une longue liste de changements a été proposée, touchant de nombreux aspects du déroulement et du chronométrage des rallyes canadiens.

Le conseil a rejeté en bloc toutes les propositions. Le conseil de CARS a recommandé que le demandeur en regroupe quelques-unes sous un même thème et refasse sa proposition.