

Le début de saison 2010 n'est même pas conforme à ce que j'imaginai. Labourd, dur, dur ; les rallyes du Nord souffrent énormément, les coupables tous désignés : la crise et les rallyes régionaux du Sud :

La crise, sans aucun doute mais on remarque que les disciplines françaises sur terre marchent fort cette saison, sans doute se sont-elles adaptées et ont fidélisé les pilotes au championnat de France comme en rallycross et autocross, les rallyes terre avec 1 rallye en moins voient le nombre d'engagés exploser (+ 10 à 20%) avec 20 à 30 autos sur chaque manche plus chères que les tops buggys en tout terrain.

D'accord sur le fait que les rallyes régionaux amoindrissent les rallyes championnat, que les concurrents profitent de rouler chez eux, mais j'ai bien peur qu'ils ne soient l'avenir du tout terrain, courir à moindre frais pour le plaisir de la compétition, sans aucune visée sur un titre de champion de France, mais un Basse Navarre avec 30 autos au départ, ça fait vraiment du mal au championnat ? Ou faut-il voir le mal ailleurs ?

### **Que recherche un concurrent sur une épreuve du championnat ? Ce qui l'attire, ce qui le repousse ... Intéressant de savoir (bien entendu avis personnel)**

Sur plus de 250 pilotes français en 2009 : combien courent après le titre de champion de France dans les 3 catégories actuellement en 2010 ? De moins en moins chaque année, une quinzaine tout au plus en 2010. Bien regarder dans les autres disciplines le nombre pour un titre (rallycross, autocross, rallyes terre, etc...).

**Voici regroupées, certaines idées et faiblesses actuelles des rallyes TT championnat de France :** C'est le passage de 8 à 10 épreuves qui a fait que certaines d'entre elles ont pris toutes leurs importances à mes yeux

--- **Reconnaitances :** Actuellement, c'est de chacun fait ce qu'il veut : le week-end avant le rallye jusqu'au vendredi des vérifications. Pourquoi pas à partir du jeudi comme beaucoup de pilotes le désirent, de l'équité (ou règle autorisant 24h00 de recos (jeudi 14h00 jusqu'au vendredi 14h00 comme cela, les copilotes ont le temps dans la nuit du jeudi soir pour travailler leur notes) ou alors choix de reconnaître week-end précédent mais pas les deux, ou seulement le vendredi. Qu'on ait le courage de sanctionner les recos illégales. A l'avenir pourquoi pas ces 2 solutions viables : Ou pas de recos sauf le jour de la course ou garder un minimum pour raisons sécuritaires et conviviales. On se protège avec la règle de 3 spéciales par jour, mais bien souvent sont autorisés 3 jours de recos pour 4 spéciales différentes sur le rallye, poussant les uns et les autres à reconnaître au maximum : cherchez l'erreur ...

--- **Se poser la question de l'avantage du test le vendredi soir que l'on voit depuis 2 ans à part les Cimes (où moins de soucis car quasiment que des pilotes locaux) :** attire-t-il plus de pilotes ou en dissuadent-ils car 3 jours de course ?

Rouler le vendredi, il faut prévoir la présence d'une partie de l'assistance donc pas au travail ce jour-là, est-ce toujours facile pour les équipages lointains ? (anecdote : au dernier Plaines et Vallées 2009, l'équipe d'assistance d'un très bon pilote du Sud a roulé dans la nuit du vendredi au samedi, travail oblige !, si le test avait été prévu le vendredi soir ?? Et pour combien d'équipes, cela se passe comme cela ou ne se passe pas car ne s'engageant pas?)

Pour les organisateurs : le nombre de personnes obligées d'être présentes sur la spéciale, combien ça coûte ? Point positif, si abandon le vendredi soir, possibilité de rouler le lendemain en super rallye.

### **--- Les vérifications :**

1) De nombreux concurrents prennent part à un rallye sans reconnaître, travail oblige . Est-il envisageable de vérifier 10 à 20 autos le samedi matin comme pendant les années 90 (Réservé en priorité à ceux qui ne reconnaissent pas). En autocross, ça se fait actuellement le vendredi et le samedi à 7 h 00 du matin. Et si cette possibilité était source d'équipages en plus sur un rallye ?

2) Actuellement, la nouveauté est des vérifications avec horaire de convocation (avec menace de pénalités pour les retards pour certains rallyes): Franchement où est le bénéfice de cette mesure? Le tout terrain a vécu 30 ans sans l'obligation dès le vendredi après midi de courir après le chrono pour aller chercher les dossiers administratifs pour au final comme bien souvent ; passer en technique avec des retards. Que font les concurrents **tout un vendredi après-midi** en définitive sinon pousser leurs autos ?????

3) Est-ce vraiment **indispensable pour la sécurité** d'avoir aux moments des vérifications le pilote et le copilote obligatoirement présents quelque fois en tenue, vu sur certains rallyes? Dans le week-end, pas de possibilité de les contrôler en assistance (casques, combinaison, etc..) ou le copilote à la sortie de parc fermé lors du départ?

Aucune de ces propositions ne cherche à nuire à la sécurité ce dont je m'interdis, mais les concurrents pour participer à un rallye doivent travailler, a t'on oublié que certains sont contraints de travailler plus de temps que d'autres pour rassembler la même somme d'argent ? Courir sur une auto petit prix, c'est un choix coup de coeur ou la seule solution pour assouvir sa passion ? De la souplesse, de la liberté, penser à tout le monde ... là pourrait être une partie de la solution.

--- **Pour attirer et fidéliser les pilotes à courir en championnat de France :** Est ce logique (surtout en classe 5 et 6, la classe des jeunes ou petits moyens) en ces temps de crise de décerner un titre de champion sur les 9 meilleurs résultats en gardant les points du bonus du 10ème ??? Qui en 2 roues motrices a le budget pour faire 9 - 10 courses? Car il ne faut pas se la cacher pour être champion dans toutes les catégories, s'il y a plusieurs candidats, il faut 10 courses pour tenter le titre ou tout gagner sur 7-8 épreuves? Est-ce **raisonnable** pour un jeune en quête de sponsor obligé d'expliquer qu'un titre, c'est un championnat quasi complet ou qu'un rallye, c'est 2-3 jours hors travail ?? Ah , bon votre sport ne se passe pas en week-end comme quasiment tous?

Les avis en fin de saison dernière de Fouquet, Housset, Garicoix, Hirigoyen, qui avaient assez de budget, ne seraient pas **un avertissement**, tous s'accordaient à dire que 10 rallyes , c'est plus qu'épuisant !!! Pour ces pilotes : il serait bon de connaître les jours passés en rallye (jours hors maison) sur la saison 2009, à ma connaissance aucun championnat de France n'a ça ; les raisons : Ou peu de manches sur la saison (asphalte, terre), ou pilotes arrivent le vendredi ou samedi sur place (circuit terre)et repartent le dimanche soir.

**Cela fait 3 ans que je propose pour les 2 roues une idée dont voici l'intégralité (qui pourraient très bien s'appliquer aux 2 autres catégories en**

passant à 8 manches choisies sur les 10, ce qui reviendrait à un championnat comme il y a 2 ans :

Le championnat de France comporte 10 manches (peut-être 11 en 2011), c'est une richesse que d'autres championnats doivent envier.

**Exemple pour comprendre :** Sur les 10 manches que compte le championnat, chaque pilote 2 roues (classes 5 et 6) aura la possibilité de marquer des points sur 7 rallyes qu'il choisira au fur et à mesure de la saison.

Tenter d'être champion sur 7 manches, il faudra rouler vite mais peut-être pas à fond car pas de joker.

En cas d'égalité après 7 manches, c'est la somme la plus importante de points lors des confrontations en commun qui départagera les ex æquo.

Pour ne pas favoriser les pilotes du Sud (beaucoup de rallyes), le pilote pour être champion de France devra courir hors de ses bases : par exemple à la finale (dernière manche à Evreux)

ou 1 rallye du Nord (par exemple) ou 3 rallyes hors Sud Ouest (dunes, cantal, jdf, gatinais, plaines), on peut faire une liste.

Rien n'empêchera un pilote de participer à toutes les manches du calendrier, mais sur 3 d'entre elles, il ne pourra pas marquer de points (il décidera lors de son engagement : "rallye hors championnat"),

**il ne touchera pas les primes.** Pourquoi cette précision ? 2 points : **1-** si le pilote participe à toutes les manches alors que 7 lui suffisent pour le titre, c'est qu'il a le budget suffisant pour se passer de primes

**2-** Si l'on propose un pilote de courir sans marquer de points mais avec la possibilité de toucher les primes, tout le monde pourra le faire, même celui qui participe à 2 rallyes :

(tendance aux arrangements entre amis si l'un d'entre eux est bien placé au championnat)

Le champion de France sortant, aura pour obligation si la règle est reconduite et s'il reste dans la même catégorie de participer à 2 épreuves différentes de celles de son titre,

pour ne pas avoir des pilotes qui d'année en année ne participent qu'aux mêmes épreuves, avoir un champion complet en tout terrain comme le nom de la discipline l'indique.

Combien de pilotes 2 roues vont courir 8 à 9 rallyes en 2010 ? C'est identique dans les 2 autres catégories ...

Combien seraient-ils si le titre étaient acquis sur 7 participations sans joker (pas cette facilité à garder 7, 8 ou 9 meilleurs résultats sur 10 manches avec les points de participation à la dixième (points bonus).

(Où est la recherche d'économie avec les règles actuelles sinon participer à l'intégralité du championnat ?).

**Le championnat de France est passé de 8 manches à 10 manches, avec une crise économique en sus, n'y a-t-il pas des solutions, des idées à appliquer en ces temps difficiles ?**

Cette année 2010, en championnat du monde, pour lancer des jeunes avec la formule S2000, la FIA décerne le titre de champion du monde jeune au meilleur qui participera à 7 manches sur les 10.

En formule 1, ils sont sans arrêt en train d'essayer de réduire les dépenses, accident en tour qualification : départ des stands, moteurs à ne pas changer à l'infini, etc...

Tout le monde cherche à adapter son sport à la crise, et le tout terrain français?...

Voir réglementation rallye monde 2010.

#### **S-WRC : une nouvelle compétition pour les Super 2000**

Un Championnat du Monde des Rallyes Super 2000 pour Pilotes et Copilotes est créé. Le calendrier se compose de 10 épreuves.

Chaque concurrent doit choisir sept rallyes au moment de son inscription dont deux hors d'Europe. Les voitures engagées doivent répondre à l'appendice J de la réglementation FIA pour les voitures de rallye Super 2000. En WRC, l'Europe se compose de l'Union Européenne, de l'EFTA et de la Turquie.

Ne remarque t'on pas que **depuis le début de l'année 2010, ce sont "les gros" qui manquent de plus en plus à l'appel**, combien de grosses autos en vente ou ne roulant qu'épisodiquement ? C'est pas un signe fort ?

--- Certains pilotes ont quitté l'autocross pour le tout terrain (très bien pour le renouvellement) , les premiers temps, discipline géniale, on roule plus, convivialité, énormément de points forts , puis arrivent au bout de 4, 5 manches les dépenses non prévues au début qui pèsent lourds (réserver pour 3-4 nuits pour 4-5 personnes mini coutent cher? Ils avaient l'habitude de 30 à 40 euros d'engagement, et toute la famille dort gratuit dans le parc du circuit. Le camping gratuit d'Orthez attire les équipages lointains viendraient-ils s'il n'existait pas? Les jours de recos pris sur les congès ou travail.

Combien de fois sort une auto tout terrain par an en moyenne actuellement?

N'est- il pas dommage le peu de renouvellement de pilotes en TT hors du département 64, comment attirer les nouveaux : jeunes ou moins jeunes ?

--- Qu'elle ne fût pas ma surprise de lire que certains pilotes élaborent leur saison en fonction de leur copilote. Quand on entend certaines personnes critiquer des pilotes vu le coût de leur auto ne pas participer à tel ou tel rallye, c'est que pour quelques uns, leur copilote habituel avec qui il s'entend ne peut pas ou ne veut pas !! 450 euros, **pour un copilote qui a un travail commun**, c'est une sacré somme et si le rallye est lointain, c'est 3 jours de congés (en moyenne jeudi au lundi).

Par contre les 450 euros passeraient sans aucun doute mieux si à côté on prenait des mesures d'économie à disposition des concurrents

(laissez travailler les gens, ils viendront par passion dépenser leur argent sur le week-end, mais l'argent vient du travail que je saches). Souvent j'ai entendu : oui, mais en rallyes terre, c'est plus cher : Vrai ; les engagements sont en moyenne de 600 euros . Mais ne pas oublier que dans ce championnat, pas de reconnaissances (pas de jours posés à partir du mercredi ou jeudi), chaque équipage en moyenne rentre dès la fin du rallye; la raison : pas de remise des prix à 19-20h00 comme en TT (primes envoyées par la poste), le podium est fêté à l'entrée du parc fermé. L'intégralité des concurrents de ce championnat peut être au travail dès le lundi matin, impossible en tout terrain si vous habitez à plus de 500 kms en étant classés. **Alors au final**, les 150 euros de différence en faveur du TT n'en sont pas, bien au contraire...

#### Modifications :

--- On entend tous parler de 2011. La prochaine arrivée du hans pourrait être désastreuse même si nécessaire pour la sécurité, le marché des occasions est bloqué depuis ce début d'année car chacun sait la difficulté de mettre une vieille auto aux normes à condition que le propriétaire en soit capable, certains déjà ne voient pas comment s'y prendre. Investir plus de 1000 euros (travail sur l'auto + achat de système, casque, etc pour des autos d'une valeur de 3 à 8000 euros, cela en vaut-il la peine ? Le rallye tout terrain est la seule discipline championnat de France actuelle à compter autant d'anciennes autos engagées : châssis de plus de 15 ans, c'est sans doute plus de la moitié du plateau. (En rallycross : 100 % autos récentes, autocross championnat de France : ex engagés à st Vincent des Landes buggys 4 roues et 2 roues : plus de 50 % autos de moins de 5 ans, en championnat terre : ce sont des berlines avec portières facilité à installation du hans, etc...). J'ai la preuve de ces autos récentes en buggy autocross entièrement détaillée.

Les rallyes tout terrain sont fragiles à certaines modifications car très vite compliqué à appliquer pour les propriétaires.

Après renseignements, il est apparu que ce passage laissait penser que j'étais contre l'arrivée du hans, et bien encore une fois, j'ai vraiment du mal à faire passer en écrits mes idées. En aucun cas, je suis contre le hans, ce que je voulais dire , c'est que vu le grand nombre de vieilles autos en tout terrain, le coût pour l'investissement vaudrait-il le coût, si à côté on ne travaille pas sur des économies possibles afin que le pilote continue et ne lâche pas ( Vérifs le samedi, primes pour ces vieilles autos, etc...). Voilà, encore une fois désolé, ma profession est dans la santé, et je sais très bien qu'on ne joue pas avec.

--- Dernier point, il va falloir penser à protéger une catégorie comme dans toutes les disciplines, penser aux vieilles autos de 15-20 ans en 2 roues, les châssis « anciennes générations » comme on les appelle avec boite et moteur basiques (pas de séquentielles, de gros moteurs 2 litres préparés) Qu'y a t-il actuellement pour eux ? A chaque fois que sort une auto nouvelle génération , leur place à la régulière sur un rallye recule surtout dans le Sud vu le niveau et le nombre de nouvelles autos. Tant mieux que se renouvellent les autos, mais que faire pour les anciennes? Elle est déjà loin la promesse de cette catégorie à moindre prix avec un buggy à moteur de moto, non pas que je juge sur le fait que ça marche ou pas car leurs pilotes semblent enchantés et que ce type d'auto est légitime sur un rallye, mais 35 000 euros neuf (annoncé il y a 2 ans), on vise les petits budgets ? On vise les débutants ? Toujours pareil, la valeur de l'argent n'est pas la même suivant telle ou telle personne, passer la barre des 30 000 euros, ça bloque pour beaucoup. Si déjà on arrive à garder les anciennes autos en rallye, elles se passeront de mains en mains, le vendeur achetant une auto plus évoluée, l'acheteur pourra débiter dans la discipline à moindre frais.

On pensait que le tout terrain était plus protégé par la crise économique que d'autres disciplines, je suis un fervent admirateur de ce sport, je suis incapable de trouver la ou les solutions pour enrayer ces petits nombres d'engagés 2010 mais en regroupant ces constatations, peut-être celles-ci guideront ceux qui travaillent pour le tout terrain afin de lui assurer un bel avenir, surtout pour les rallyes du nord qui doivent plus que tout voir leur horizon s'éclaircir. Actuellement pour s'en sortir on prend le risque de compter sur les anglais pour avoir un nombre suffisant d'engagés, pas très sain tout ça.

Bien entendu, je ne veux pas faire passer ces constatations comme les solutions pour le TT. Toujours est-il que la réalité est là, dire que tout ira bien si on ne change rien, qui peut le savoir, qui peut prendre le risque de l'assurer?

Flash tt