

Rotax Grand Finals, une grande finale, oui mais...

Lettre ouverte.

J'aimerais revenir sur la finale mondiale Rotax qui a eu lieu cette année aux Etats-Unis, à la Nouvelle Orléans.

Cela fait bien longtemps que je suis présent sur les pistes de karting et ai participé à bien des championnats (CIK-FIA) européens ou mondiaux. Je pensais avoir fait le tour en termes d'organisation de courses de karting.

Et bien, non, je n'avais pas tout vu, car ce Mondial Rotax dépasse dans bien des domaines ce que l'on peut imaginer d'une course de kart.

Quelques chiffres concernant la logistique et le matériel fourni aux 350 pilotes : plus d'une vingtaine de containers, plus de 300 tentes, 350 caisses à outils et chariots porte-kart, près de 2000 trains de pneus, 700 jeux de jantes.

Il faut s'imaginer les aspects administratifs à gérer avec des pilotes venant de 60 nations différentes pris totalement en charge dès leur arrivée. Rien dans l'organisation n'est laissé au hasard : pass pilote avec photo, respect à la seconde des horaires, TV live, etc. La liste des bonnes choses serait bien longue.

Mais comme disait Winston Churchill dans l'une de ses citations : « *La critique peut être désagréable, mais elle est nécessaire. Elle est comme la douleur pour le corps humain : elle attire l'attention sur ce qui ne va pas* ».

Sans rien vouloir retirer à cette superbe organisation, certains points mériteraient réflexion. Tout d'abord la fourniture du kart : il serait bon que l'organisateur impose aux différents constructeurs présents de mettre à disposition des pilotes des karts vraiment complets. Certains constructeurs n'hésitent pas à vendre 180 \$ un kit indispensable, ou 70 \$ pièce le raidisseur non fourni avec le kart. Je tiens à préciser que le seul constructeur ayant vraiment joué le jeu dans ce domaine est Sodikart en livrant un kart complet sans aucune option possible.

Concernant le rendu du kart après l'épreuve, il serait bon que Rotax remette les choses en place, car la surprise peut être grande et la note salée. Prenons l'exemple d'un de mes pilotes. Il ramène son châssis, propre bien sûr. Le kart passe au marbre comme pour tout le monde, résultat : nickel. Ensuite on regarde dessous : il est rayé donc il faut payer le tube ! Puis le baquet, fêlé sur le côté, à payer également. Total, une note de 1500 € à régler, pour un châssis qui a fait 5 séances d'essais, 3 manches, et deux finales sans toucher personne. L'exemple de ce pilote n'en est qu'un parmi d'autres. Un autre français a vu sa note s'élever à 2300 \$...

Chez un constructeur, sur les 40 premiers retours de karts des non qualifiés, seuls 12 pilotes n'ont pas eu à payer le tube. Maintenant il faut juste savoir si certains constructeurs viennent faire du service ou du business et dans ce cas mieux vaut prévenir les pilotes.

Je tiens à préciser une nouvelle fois que tous les constructeurs n'entrent pas dans cette catégorie, SODI facturant au contraire le tube à moitié prix par rapport au prix catalogue.

Autre point, la motorisation : ROTAX met des moteurs à la disposition des pilotes. Si, lors des séances d'essais ou en course, le pilote constate un dysfonctionnement de sa mécanique, il n'y a pas de problème, ROTAX a une nouvelle fois tout prévu avec un grand nombre de techniciens prêts à vous dépanner car il est bien entendu que vous n'avez pas le droit de démonter ou modifier quoi que ce soit sur la mécanique.

Dans de cas, il faut aussi que ROTAX prenne la responsabilité des problèmes qui peuvent être constatés lors des contrôles, ou bien, comme je le pense, que tous les sous-ensembles du moteur comme le carburateur ou la valve, etc... soient plombés ou rendus indémontables.

Il n'est en effet pas normal que le pilote devienne responsable de la non-conformité d'un matériel qui ne lui appartient pas et qu'il ne connaît pas. Nous en avons fait l'amère expérience sur cette épreuve avec l'un de mes pilotes qui, malgré l'intervention d'un responsable de chez ROTAX auprès de la commission pour dire qu'il y avait certainement un problème dont le pilote n'était pas responsable, se retrouva déclassé sans que sa responsabilité puisse être mise en cause. Il ne sera d'ailleurs pas le seul dans ce cas et à chaque fois pour le même problème.

Reste que, même si une partie de l'épreuve est prise en charge par ROTAX, cette course représente un investissement financier important pour chaque participant. Il faut déjà passer les épreuves qualificatives en remportant l'un ou l'autre championnat pour pouvoir prétendre être présent au Mondial, épreuve à laquelle, bien qu'« invités », les participants financent totalement leur déplacement, hébergement, restauration, etc...

Si je prends l'exemple d'un de mes pilotes, venu juste avec son mécanicien, le coût financier est de plus de 6000 €. Je pense qu'il est de la responsabilité et du devoir de ROTAX de s'assurer que les pilotes ne soient pas pris pour des « cochons payeurs » en veillant au moins à ce que les décisions prises soient justes.

Certains responsables sont bien conscients qu'il faut trouver des solutions à ces quelques points qui mettent en cause l'énorme travail réalisé par l'équipe ROTAX pour l'organisation de cette finale mondiale.

Cela reste pour moi un évènement exceptionnel demandant certainement un énorme engagement des organisateurs pour réaliser cette grande fête du karting.

DIDIER DURAND
Team DSS