

Combien de pilotes KF-Junior en 2014 ?

En fin de saison, les teams internationaux se mettent logiquement en quête de nouveaux pilotes pour l'année à venir. Apparemment, le renouvellement du plateau KF-Junior pour 2014 ne serait pas évident au moment où une bonne partie de la génération actuelle se dirige vers la KF. Dans les pays à forte tradition kartistique, l'Europe occidentale en gros, le vivier des jeunes se tourne plus souvent vers d'autres catégories moins coûteuses, ou donnant l'illusion de l'être. Inutile de revenir sur l'attrait du Rotax, suivi maintenant, dans une moindre mesure, par la Rok Cup de Vortex, les challenges IAME X30, l'Easykart de Birel, etc.

La France comptait 13 pilotes en KF3 à la Winter Cup 2010 et 9 qualifiés pour le Championnat d'Europe. Ces chiffres sont tombés à 9 pour la Winter Cup et 7 pour l'Europe en 2013, et on imagine la dégringolade pour 2014. Dans le cas de l'Italie la participation à la Winter Cup 2010 était de 26 concurrents pour seulement 11 cette année, alors que la classique d'ouverture se déroule sur leurs terres. En Allemagne, le seul pays à proposer actuellement un championnat national convaincant, n'aligne pourtant pas beaucoup de représentants en international. Ils étaient 9 en 2010 contre 3 cette année en championnat d'Europe.

Certes, dans le même temps, des pays ont renforcé leur présence à l'international. La Finlande reste une exception culturelle avec sans doute le plus grand nombre de champions et d'espoirs automobiles par habitant. La Russie fournit de plus en plus les plateaux et plusieurs autres pays investissent la discipline : Roumanie, Pologne, Inde, Chine, Thaïlande, Argentine, Venezuela, par exemple. Pour être honnête, il faut dire que la plupart de ces nouveaux arrivants en karting disposent de ressources conséquentes. Ne disposant pas forcément de compétitions nationales pour aguerrir les jeunes, ils se tournent parfois vers la 60 Mini italienne où les nationalités affichées officiellement masquent des origines beaucoup plus internationales. Mais encore une fois, cela nécessite un budget solide et beaucoup de temps, tout en privant les marchés nationaux de développement.

Le karting international sera-t-il réservé bientôt à un petit nombre de pilotes fortunés ? C'est la question épineuse qui se pose actuellement. Les fédérations et les professionnels ont pourtant intérêt à ce que la base des participants soit plus large que cela. Par ailleurs, cette situation réserve peut-être des opportunités financièrement plus abordables auprès de certaines équipes impliquées en KFJ...



Les membres du GPDA sont inquiets, dit Ricciardo Communiqué la F1 en direct 08 Novembre 2013

Daniel Ricciardo constate que la Formule 1 est clairement "dans un mauvais état" lorsque des pilotes tels Kimi Räikkönen n'arrivent pas à se faire payer.

Räikkönen, champion 2007 et actuel 3e dans le classement des pilotes, a révélé lors du Grand Prix d'Abou Dabi, la semaine dernière, que l'écurie Lotus ne l'a pas payé depuis le début de la saison. Le Finlandais a menacé de boycotter les deux dernières courses de l'année, mais après avoir conclu une entente avec Lotus, il s'est engagé à courir aux États-Unis et au Brésil.

Ricciardo a révélé que le problème de Räikkönen a été abordé par le GPDA (Grand Prix Drivers Association, l'association des pilotes), mais non seulement le sien, car d'autres sont aux prises avec des soucis similaires. Le pilote Toro Rosso demande aux dirigeants de la F1 de réagir pour renforcer l'environnement économique de la discipline.

Des promesses non tenues


"Ce n'est pas une situation plaisante. Bon sang, nous parlons d'un champion du monde ; il devrait être payé, c'est tout aussi simple que cela", a déclaré l'Australien. "Certaines équipes ont des difficultés financières et ce n'est pas positif, mais ce sont des choses que les équipes doivent prévoir au début de l'année (...) Si elles incluent des clauses dans un contrat, elles doivent s'assurer de pouvoir les respecter."

Dans le cas de Lotus, puisque le salaire de Räikkönen est bonifié par le nombre de points récoltés, il est possible que l'équipe ne s'attendait pas à devoir déboursier autant. Mais sachant que la majorité des écuries sont endettées et cherchent des investisseurs pour survivre, la situation est pour le moins inquiétante. D'autant plus lorsque des pilotes, dont le rôle est de concrétiser en piste tous les efforts de leurs équipes respectives, ne sont plus payés.

"Nous sommes le pinacle du sport automobile et si un pilote comme Räikkönen n'arrive pas à se faire payer, c'est que la discipline est en mauvais état", a souligné Ricciardo. "C'est quelque chose sur lequel il faut se pencher. J'ai de la sympathie pour les pilotes qui se retrouvent dans cette situation. Nous devons travailler ensemble pour trouver une solution et le GPDA discute de cela. Quelque chose doit être fait."

Ricciardo n'a pas voulu donner de précisions sur la nature des discussions au sein du GPDA : "Nous n'abordons pas les détails spécifiques, mais nous savons que des attentes n'ont pas été remplies et que des promesses n'ont pas été tenues (...) pour plus d'un pilote."

© ESPN Sports Media Ltd.

 flux RSS: ESPN Staff

© Sutton Images

