

Again Frustrated but Reassured !

With the first race at the end of March and the last one at the end of May there's no time to waste in this Championship of France 2008, as we are already mid-way through the season.

Considering that the Championship of France lasts only two months, it would be advisable that people worried about the future of karting should tackle this issue, as well as thinking about the form and timetable of races. Ten free practice sessions on Thursday, nine on Friday plus four hours of trials, are more than enough to work on your kart. However, in four days there are only 40 minutes of actual competition (including qualifying heats...), on Saturday and Sunday. Not enough, for me! This is only my personal opinion but I do really think that in order to have a future and achieve a good reputation, the championship formula needs to be revised...

Let's go back to past week-end race on the Sologne circuit. I really like the track in Salbris. It is long (1500 m), very demanding and sometimes it is hard to find the right pace. In particular, any mistake in Salbris ends with a considerable gap.

Last year I was 7th after the official time qualifying in the KF3/Junior and I this time I was back in Salbris determined to do better. My «engineer» Steeve and I began working on Thursday morning. We tried to find a good balan-

ce for the Sodi chassis, following advice given not by the «Blues Brothers» but by the «Braun Brothers», Gérard e Gaby ; the latter constantly checked the carburetion using the ignition candle. It is dangerous when it is too white, as this means that the mixture is too poor. If it has a caramel colour the mixture is rightly calibrated, whereas a black and wet candle indicates that the mixture is too rich.

Drive shaft of different hardness, tow geometry with its castor angle, camber and steering lock angle settings: Steeve tried to balance with ca- While testing immediately felt difference between technical adjustments was a work that performance improvements were en-



find the right refullness. my kart, I the different the different adjustments. It paid off. The proved and couraging,

so much so that in free practice I had the best time with 1'01»670. On Saturday, however, I was not able to drive as I did the previous day and to exploit the new tyres at best. With 1'02»143, I ended up 32nd in the starting grid... which was not exactly what I had hoped for. In the confusion of the start, I was able to climb back to the 15th place in a few laps. Unfortunately, in the fastest bend (more than 120 km/h !), a pilot crossed my path driving very slowly. In order to avoid him I had no other choice than going on the gravel trap and then against protection tyres. Spindle, column, tie rod, my pre-final ended there! Starting from the end of the grid, I ended up 26th, and I was very disappointed indeed.

On Sunday weather conditions were totally different: it rained. The qualifying was again extremely demanding and I made the best choice at the pre-final start when there was a serious collision. The red flag was waived and the race stopped. Second start and a pilot span through 180 degrees and forced me to go on the gravel. I came back on the track with a huge delay and ended the race alone. At the start of the final it rained more heavily. The track was flooded with rain and my engine did not like it. I felt frustrated but, contrary to the race in Lyon, good qualifying times reassured me a little.



e-mail : JBSPORT92@ORANGE.FR

Toujours frustré mais rassuré !

Avec une première épreuve fin mars et la dernière fin mai, il n'y a pas une minute à perdre dans ce championnat de France 2008. Nous voici déjà à mi-parcours. Avec un championnat de France sur à peine plus de deux mois, il faudrait peut-être que ceux qui se préoccupent de l'avenir du karting se penchent sur la question ; comme sur le format et les horaires des épreuves, d'ailleurs. Dix séances d'essais libres le jeudi, neuf le vendredi, soit plus de quatre heures de roulage, c'est vraiment parfait pour travailler sur sa machine. Mais sur quatre journées, il n'y a que quarante minutes de vraie compétition (qualification comprise...) le samedi et le dimanche. Trop peu à mon goût ! Cela n'engage que moi, mais je pense que si ce championnat veut se bâtir un avenir et une solide réputation sportive, il conviendra de revoir la copie sérieusement...

Mais revenons à ce week-end au cœur des forêts solonchotes. Salbris est une piste que j'affectionne. Le tracé est très long (1500 m), très technique et il est parfois difficile d'y trouver le bon rythme. À Salbris tout particulièrement, les erreurs se payent au comptant avec des écarts souvent conséquents.

L'an passé, j'avais signé le 7ème chrono lors des qualifications en KF3/Junior et c'est avec détermination que je suis arrivé à Salbris cette année. Dès le jeudi matin, avec Steve mon « ingénieur », nous étions à pied d'œuvre. Nous nous sommes attaché à procurer un bon équilibre au châssis Sodi ; mettant en application les conseils prodigués non pas

par les « Blues Brothers » mais par les « Braun Brothers », Gérard et Gaby ; ce dernier n'ayant cessé d'analyser la carburation à la lecture de la bougie d'allumage. Danger si cette dernière est trop blanche, c'est que le mélange est trop pauvre. Une teinte plus caramel est synonyme d'un bon réglage alors qu'une bougie noire et humide signifie que ce dernier est trop riche.

Arbre de transmission de dureté différente, géométrie de train avant avec ses réglages de chasse, de carrossage, d'angle de braquage, châssis, Steve de chercher le mis avec méticulosité, on perçoit différentes options. Ce travail payement devient chronos sont en avec au terme



hauteur de ne cessera bon compromis. Et au vite l'effet des tions testées. Le comportement efficace et les courageants de ces essais

libres un meilleur temps en 1'01»670. Mais le samedi, j'ai du mal à retrouver les sensations de la veille et à bien exploiter mes pneumatiques neufs. Avec un chrono de 1'02 «143, je ne suis qu'en seizième ligne (32ème) sur la grille... Ce n'est pas vraiment conforme à ce que j'espérais. Dans la bousculade du départ, je choisis la bonne option et boucle les premiers tours à la quinzième place. Mais hélas, dans la courbe la plus rapide du circuit (+ de 120 km/h !), un concurrent occupe la trajectoire...au ralenti. Pour l'éviter, je n'ai d'autre choix que de me jeter dans le bac à graviers que je survole pour atterrir dans les pneus de protection. Fusée, colonne, biellette, ma préfinale s'arrête là ! En partant du fond de la grille, j'achève la finale à la 26ème place, ce qui me laisse sur ma faim.

Mais dimanche est à autre jour, avec une météo toute différente : il pleut à sseau. Ma qualification sera de nouveau laborieuse et une fois encore je prends la bonne option lors du départ de la préfinale où s'est produit un sérieux carambolage. Un drapeau rouge est brandi pour stopper la course. Second départ et un concurrent en tête-à-queue me fait repasser par le bac. Je reprends la piste très attardé pour finir la course en solitaire. Au départ de la finale, la pluie redouble d'intensité. Le circuit est inondé par endroits et mon moteur n'apprécie pas d'avaloir de l'eau. De quoi repartir frustré même si, contrairement à Lyon, les chronos réalisés m'ont quelque peu rassuré.



e-mail : JBSPORT92@ORANGE.FR