

TROIS NOUVELLES ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING

franceauto

Karting

magazine

www.ffsa.org

www.ffsa.tv

LE MAGAZINE DES LICENCIÉS

AVRIL 2011 - N° 93

CRK
RHÔNE-ALPES

ÉPREUVES NATIONALES

COUPE DE FRANCE
CHAMPIONNAT
SUPERKART



COMPÉTITION

GPO

PREMIÈRE À VARENNES

Fédération Française du Sport Automobile **FFSA**



Depuis presque 30 ans, VEGA et VEGA France vous accompagnent sur les pistes du Monde entier, pour vous offrir les meilleurs pneumatiques en terme de **prestation et qualité**.

Notre passion pour la compétition et pour la recherche technologique nous a apporté la victoire dans 9 Championnats Mondiaux et 44 Championnats Européens.

9 Championnats Mondiaux

44 Championnats Européens

Avec le même intérêt, nous avons poursuivi et obtenu (depuis déjà 1999) une autre conquête: la certification ISO 9001, garantie de **qualité constructive et d'innovation constante**.

Depuis toujours, VEGA et VEGA France, comme chacun d'entre vous, se concentrent sur un seul objectif: ETRE LE NUMERO 1



Official Supplier
2009 CIK-FIA
Championships



VEGA

High Technology in Karting Tyres

Vega France SA - P.I.S.T. - 144, Avenue des Chenes Rouges - 30100 Ales - France - Tel +33.466.562790 - Fax +33.466.562799 - info@vegafrance.net

www.vegafrance.net



par

Nicolas Deschaux

Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

Sur la bonne trajectoire

Courses d'ouverture, championnats régionaux, GPO Karting FFSA... la compétition a repris ses droits sur l'ensemble du territoire français. Malgré une situation économique toujours difficile, les premiers indicateurs semblent positifs, avec des chiffres encourageants quant au nombre de licenciés et d'engagements dans les compétitions.

Mais il faut rester prudent et continuer à travailler chaque jour à la pérennisation du karting. Au niveau de sa base d'abord, en ne négligeant pas les nombreux licenciés qui, pour l'heure, se cantonnent à l'entraînement mais à qui nous devons donner l'envie et l'opportunité de découvrir l'univers de la course. Au niveau des jeunes ensuite, en développant notamment le réseau de nos Ecoles Françaises de Karting pour former les pilotes, et parmi eux, les champions de demain. Au plus haut niveau enfin, en soutenant nos pilotes de l'Equipe de France qui représentent la nation au plus haut niveau, afin de maintenir le rang de notre pays qui a toujours été leader dans le karting.

En plein renouveau et en totale collaboration avec les plus grands constructeurs et équipementiers, ces championnats internationaux vont accueillir nombre de nos concurrents tricolores. Ce sera le cas dans le nouveau Championnat du Monde KF1, dont le format a été revu et le plateau nettement rajeuni. En KZ1, nous retrouverons nos plus grands champions, professionnels aguerris qui n'hésitent pas à s'impliquer à nos côtés dans la formation de la relève de demain. Le Championnat du Monde M18 dont nous accueillerons une manche sur le circuit d'Essay recueille également bien des suffrages, mettant en avant un schéma et un principe de compétition très attractif.

Une embellie semble se dessiner ? Profitons-en ensemble !



Avril 2011
Photo de couverture :
Championnat de France d'endurance /
Equipe SARTHE RTKF (© KSP)

FRANCE AUTO KARTING

N°93

est édité par la FFSA
32, avenue de New-York
75016 Paris

Directeur de la publication :

Nicolas Deschaux

Rédacteur en Chef :

Georges Colin

Rédaction :

Fabrice Connen, Georges Colin,
René Martorell

Direction artistique

et mise en page :

MAYA press
(www.mayapress.net)

Crédits photos :

Agence KSP, Agence DPPI,
Jacky Foulatier, Eric Sévère,
Tristan Valette, Xdr

Ont également

collaboré à ce numéro :

(textes et/ou photos) :
Paul Anselme, Auto Sport
Academy, Frédéric Billel,
Tino Cacopardo, Jean-
Claude Constans, CRK

Rhône -Alpes, Philippe Kalmes,
Michel Lemarié,

Emmanuel Pander

Impression :

Delta Color - 30900 Nîmes

Contact rédaction :

France AUTO
32, avenue de New-York
75 781 Paris Cedex 16
Tél : 01 44 30 28 72
Fax : 01 42 24 17 43

Email : gcolin@ffsa.org

Régie publicitaire :

LM Sports & Communication
19, rue Ernest Michel
34000 Montpellier

Directeur de la publicité :

Albert Lancry
Tél : 04 67 58 66 55
Fax : 04 67 58 08 88

Abonnement :

Tarif 2011 : 24€/an

Prochaine parution :

Juin 2011

Ce magazine a été tiré à :

12 000 exemplaires

Numéro ISSN : 1771-8503

France Auto Karting est
imprimé sur papier mixte
symbol freelifé 100% FSC
dont 25% de papier recyclé
provenant des forêts
gérées durablement.

reflexnature

SOMMAIRE

ACTUALITÉS **P6**

ORGANISATION GÉNÉRALE **P10**

Commissions
et Groupes de Travail 2011/2012

ÉVÉNEMENT GPO **P12**

205 pilotes au départ !
La passion des partenaires **P16**

NOUVEAUTÉ PÉDAGOGIE **P18**

Écoles Française de Karting, 3 nouvelles adresses

DOSSIER COMPÉTITION **P20**

Défi Kart Jeunes

COMMISSION RÉGIONALE **P22**

La CRK Rhône-Alpes

TECHNIQUE PILOTAGE **P26**

Les trajectoires (partie 3/3)

HISTOIRE TECHNIQUE **P28**

Karting, 55 ans d'évolution (partie 1)

EXPÉRIENCE PILOTE **P30**

Arnaud Kozlinski : savoir rester humble

**ÉPREUVES NATIONALES
LES RENDEZ-VOUS 2011** **P32**

DISCIPLINE LONG CIRCUIT **P34**

Le Championnat de France Long Circuit

JURIDIQUE DÉCISIONS **P36**

CALENDRIER 2011 **P40**

Vos prochains rendez-vous



10



16



18



20



24



26



30



34

SHIFT 2 UNLEASHED

LA SIMULATION LA ULTIME



UNE IMMERSION ENCORE PLUS RÉALISTE

Installez-vous dans le siège du pilote et profitez d'une sensation de vitesse inouïe grâce à la toute nouvelle caméra casque, découvrez les courses en nocturne et des accidents saisissants de réalisme.



DEVENEZ CHAMPION DU MONDE

Affrontez les peintures mondiales de plusieurs disciplines au volant de voitures phénoménales et visez le titre de Champion du monde de FIA GT1.



CHANGEZ LE JEU AVEC AUTOLOG

Ajoutez une dimension supplémentaire au pilotage de haut niveau : comparez vos profils, partagez photos et vidéos, et défiez vos amis grâce aux suggestions Autolog.



XBOX 360

XBOX LIVE

**MAINTENANT
DISPONIBLE**
NEEDFORPSEED.FR

© 2011 Electronic Arts Inc. EA, the EA logo, Need for Speed, the Need for Speed logo, the stylized "N" icon, Shift 2 Unleashed and the Shift 2 Unleashed logo are trademarks of Electronic Arts Inc. Maserati is a registered trademark. Under license from Maserati S.p.A. Maserati and the names, logos, marks and designs of the NISSAN products are trademarks and/or intellectual property rights of NISSAN MOTOR CO., LTD. and used under license to Electronic Arts Inc. "PS", "PlayStation", "PS3", "P3E", and "X" are trademarks or registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. KINECT, Microsoft, Xbox, Xbox 360, Xbox LIVE, and the Xbox logos are trademarks of the Microsoft group of companies. The names, designs, and logos of all products are the property of their respective owners and used by permission. All other trademarks are the property of their respective owners.

RESEAU DES EFK

L'ACTU DES ECOLES FRANÇAISES DE KARTING



Cette nouvelle mini-rubrique, dédiée au réseau des EFK, est ouverte à l'ensemble des Ecoles de Françaises de Karting qui souhaitent faire part à tous de leurs opérations spécifiques. La Rédaction demande aux responsables de transmettre les informations qu'ils jugeront utiles de faire paraître dans France Auto à Arnaud Sepval (aspeval@ffsa.org).

• L'EFK GP circuit - Lamballe (22)

organise durant quelques jours encore une séance d'essais permanente pour le catégories suivantes : Mini Kart, Minime, Nationale, Rotax Max, 125 X30 Shifter et SA 250 32i.

→ **Contact :** 02 96 50 09 09

• L'EFK Henry Kart (Lons, 64)

disposera d'un stand lors du prochain Grand Prix automobile de Pau qui aura lieu du 20 au 22 mai prochains.

→ **Contact :** 05 59 72 94 75

• L'EFK Salbris (41) organise durant quelques jours encore la Kid Kart Cup pour tous les enfants de 7 à 13 ans. Deux opérations (infos plus précises à suivre) auront lieu en septembre et octobre.

→ **Contact :** info@sologne-karting.com
ou 02 54 97 28 40



THOMAS MICH

Deuxième du Championnat de France KZ2 à l'issue de la manche inaugurale disputée à Varennes/Allier et à coup sûr favori pour le titre 2011, Thomas Mich (22 ans) s'est volontiers prêté au petit jeu des questions/réponses express...

Ton premier kart ?

Un Minikart, c'était il y a 13 ans. J'en avais donc 9.

Ta première course ?

Deux ans plus tard en Minime. A Angerville.

Ta première victoire ?

En Cadet en 2002. A Angerville toujours !

Ta première émotion ?

Lors de mon premier titre de Champion de France en 2003. En Junior. Et devinez donc où ? A Angerville, bien sûr !

Ton premier regret ?

Je gagne trois finales sur quatre mais je ne parviens pas à être Champion de France KZ2 en 2009...

Ton premier exploit ?

Ma deuxième place lors de la Monaco Kart Cup Junior en 2002. Mon premier beau podium !

Ta première fierté ?

Avoir décroché le titre de 'Champion de France des mécaniciens' aux côtés de Grégory Guilvert en 2008, à Lavelanet.

Ta première photo ou article ?

Je pense que c'était en 2002, dans Kart Mag, à l'occasion de ma victoire en Championnat Régional d'Ile de France.



INTERVIEW Prem's & Der'

VICTOR SENDIN

Victor Sendin (16 ans en août prochain) pointait en tête de la catégorie KF2 après le premier round des GPO FFSA à Angerville. Rencontre avec l'élève d'un certain Alexandre Prémat...

Ton dernier kart ?

Un Tony Kart KF2, équipé d'un moteur Vortex préparé par Olivier Bruneau.

Ta dernière course ?

La première manche du Championnat de France KF2 à Varennes. Je termine deuxième de la finale du dimanche.

Ta dernière satisfaction ?

Le gros travail de préparation de la saison 2011 qui commence à payer un peu.

Ton dernier exploit ?

Mes podiums cette année en WSK Masters à la Conca et en Euro Series.

Ton dernier regret ?

Franchement, je n'en ai aucun.

Ta dernière contrariété ?

Le premier Grand Prix Open à Varennes...

Ta dernière photo ?

Dans le dernier numéro de Kart Mag suite à ma performance à la Conca.

Ton dernier objectif à ce jour ?

Gagner le Championnat de France KF2, finir au minimum sur le podium en Championnat du Monde, en Championnat d'Europe et en WSK !

Les résultats des examens 2011

Les licenciés dont les noms suivent ont été reçus aux examens pour les fonctions ci-après désignés.

Directeur de Course

Barbé Claude (N) • Bertin Daniel-Paul (S) • Bogetto Chantal (S) • Boidart Bernard (N) • Boone Michaël (S) • Cadoret Jean-François (S) • Cagnon Michel (N) • Clerc Gérard (N) • Comoglio Evelyne (N) • Descaux Jean-Claude (N) • Descaux Martine (N) • Durand Patrick (N) • Etheve Lilian (N) • Faisca Israël (I) • Fayard Christine (S) • Frot Alain (N) • Jardin Jean-Pierre (N) • Jouanneau Chantal (S) • Lafont José (S) • Langlais Guillaume (I) • Le Sidanner Julien (N) • Leménager Hervé (I) • Marcucci Francis (N) • Morel Benoit (N) • Navarro Bernard (N) • Pagniez Frantz (N) • Perronet Cathy (S) • Pilate Alain (N) • Poignant Steven (N) • Usureau Frédéric (S).

Commissaire Sportif

Agathe Nathalie (N) • Allavena Brigitte (I) • Berezacki Marie-Claude (S) • Bodzen Marie-Claudette (S) • Bussi Sylvie (I) •

RENDEZ-VOUS

LE PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE HANDISPORT EN VISITE À LA FFSA

Gérard Masson, le Président de la Fédération Française Handisport, sera prochainement reçu à la FFSA et plus particulièrement au Pôle Karting. Aux côtés de Philippe Streiff, les responsables de la FFSA et le plus haut dirigeant du sport adapté aborderont ensemble le thème de la pratique du karting. La manche française du Championnat du Monde M18 qui se déroulera à Essay fin août sera également à l'ordre du jour de la réunion, un projet de création d'une Coupe de France Handisport flottant dans l'air. A suivre...



ENTRETIEN

JEAN-PIERRE DESCHAMPS, Président de la CNK

Président, les premières courses ont à présent eu lieu, quel est votre ressenti sur ce début de saison ?

J'attendais avec impatience ces premiers rendez-vous pour juger des bienfaits des changements techniques opérés que ce soit au niveau de la réduction du niveau sonore, des pneumatiques, ou tout simplement sportif. Le travail de la CNK a payé avec un silencieux additionnel efficace en Minime/Cadet, catégorie qui profite également d'un nouveau carburateur qui semble donner toute satisfaction. Toujours au niveau de la limitation de bruit, nous travaillons aujourd'hui sur de telles mesures au bénéfice de la catégorie KZ125. C'est extrêmement important d'aller dans ce sens, et de prouver aux pouvoirs publics que l'on a des solutions à apporter et que nous pouvons évoluer à ce niveau. La nouvelle homologation des pneumatiques semble également répondre aux attentes, avec des gommages bien calibrés selon les catégories. Sur un plan sportif, le succès du premier GPO à Varennes-sur-Allier avec plus de 200 pilotes fut une satisfaction, avec une hausse du nombre de pilotes inscrits, et un meeting passionnant avec l'apport des Coupes de France X30 et X30 Gentleman. Nous avons pu compter sur la présence importante d'étrangers, qui se perpétuera également à Ostricourt, suite aux accords passés avec nos amis des championnats du Bénélux.

Ces chantiers initiés au début de votre mandat prennent à présent corps, visez-vous à présent d'autres axes de travail ?

Absolument, ce premier volet d'actions étant à présent en place, plusieurs chantiers s'offrent à nous et aux nouvelles Commissions qui viennent d'être élues, à commencer par le Minikart qui aura un nouveau moteur à compter de 2012. Nous poursuivons notre réflexion en ce sens afin de définir la meilleure solution possible. Le succès de la catégorie Nationale nous amène également à réfléchir à la création d'une catégorie positionnée au-dessus de celle-ci. Nous remarquons qu'au niveau des formules sans boîte de vitesses, passé le cap de la Nationale, à moins d'intégrer des catégories internationales comme le KF2, il n'existe pas d'offre, hormis celle des challenges de marque. La KF4 pourrait être ce chaînon manquant, offrant dans la continuité de la Nationale un matériel extrêmement fiable. On voit aujourd'hui que les pilotes qui ont intégré la Nationale sont très jeunes, la KF4 pouvant également être une alternative pour des concurrents plus âgés.

Toujours au chapitre du développement, on note avec plaisir l'arrivée régulière de nouvelles Ecoles Françaises de Karting.

C'est effectivement un motif de satisfaction, car elles sont notre meilleur relais dans l'hexagone en terme de promotion. J'attends d'elles un grand dynamisme et les invite à se fédérer pour nous rejoindre lors de la Coupe de France Minikart, comme nous l'avons fait l'an passé. De la base au sommet, nous devons être présents, ici en développant et en incitant les EFK à s'impliquer en compétition, là encore en fin d'année avec le retour des Masters de karting à Bercy, événement qui avait été très porteur pour le karting dans les années 1990. Mais en marge de ces grands rendez-vous, un de nos axes de travail va également porter sur une réflexion autour de nos courses-club. Il faut les rendre encore plus flexibles et attractives afin d'établir en permanence un meilleur lien entre l'immense population du karting loisir et la compétition. Il nous faut leur proposer une offre pertinente qui permette aux licenciés loisir de participer à des courses, sans pour autant multiplier les contraintes et les coûts.

La discipline des épreuves sur Long Circuit vous tient à cœur, or cette année elle se dote d'un Championnat de France. L'occasion d'un vrai décollage pour cette catégorie ?

Je l'espère, car c'est vrai qu'historiquement l'ASK Rosny 93, avec le circuit Carole, a « inventé » ce type de compétitions, sur lesquels nous avons compté plus de 100 participants. Notre problématique est la disparition provisoire du circuit Carole du calendrier. D'ici à deux ans, soit le site bénéficiera d'importants travaux, soit il sera déplacé à un autre endroit, mais toujours en Seine Saint Denis. Mais entre Croix en Ternois, La Génétouse et Lyon, les concurrents de ce nouveau Championnat de France vont pouvoir s'exprimer sur de très beaux tracés. La Génétouse notamment que nous avons découvert en 2010 fut une très belle surprise, les pilotes ayant adoré ce tracé rapide et intéressant.

Cauvin Philippe (S) • Cebe Olivier (I) • Chal Michel (I) • Chetail Jean-Paul (S) • Comoglio Evelyne (I) • De la Perche Solange (S) • De Sousa Candido (N) • Dejuniat Odette (N) • Depauw Dominique (N) • Désert Alain (S) • Dijoux Sophie (S) • Durant Patrick (N) • Fargues Patricia (N) • Fayard Christine (S) • Fonteille Valérie (N) • Froger André-Bernard (N) • Gasperini Jean-Charles (N) • Gauthier Jean-Christophe (S) • Gibelli Louis (N) • Godet Gilles (N) • Goncé Olivier (N) • Hamel Sébastien (N) • Ignace Arsène (S) • Jardin Jean (N) • Jouanneau Chantal (N) • Joubert Alain (S) • Leclerc Françoise (N) • Lerche Bernard (N) • Letniowska Nathalie (S) • Lhermitte Eric (S) • Magnand Etienne (S) • Maillot Philipp (S) • Marchand Gérard (S) • Maurin Bernard (N) • Navarro Bernard (I) • Odelot Fabrice (S) • Pagniez Frantz (N) • Penilla Bernard (N) • Pilate Alain (I) • Poignant Annie (N) • Poncelet Maxime (N) • Pothin Rosabelle (N) • Pottier-Pottier Jean-Loup (N) • Prosperi Emilie (N) • Queau Jean-Claude (N) • Raymond Didier

(N) • Rechus Christian (N) • Sautron Jean-Claude (S) • Seyer Philippe-Albert (S) • Tardioli Dominique (S) • Telier Michel (S) • Tosna Gérard (S) • Vidal Dominique (N) • Vizatelle Patrick (N).

Commissaire Technique

Allavena Jean-Pierre (CT C) • Andreosso Gilbert (CT C) • Bertrand Claude (CT C) • Bodzen Alexandre (CT C) • Brion Thierry (CT C) • Castellana Yoann (S) • Cimbaro Philippe (S) • Darnes Germain (S) • De Oliveira Alexis (S) • Ercilla José (S) • Genetay Arnaud (CT C) • Girardet Daniel (CT C) • Gros Patrick (CT B) • Jacquemin Annie (S) • Kling Alexis (S) • Le Sidanner Julien (S) • Le Souef Yves (CT C) • Le Toullec Raymond (S) • Maunier Samuel (S) • Moncanut André (S) • Pause Carmelo (CT B) • Penilla Bernard (CT C) • Perrin Eric (CT C) • Revirault Eric (CT C) • Schoor Roland (CT C) • Vassort Paul (CT C), Velon Thierry (CT C), Veyries Jean-Antoine (CT A).
N = Nationale, S = Stagiaire, I = Internationale

OFFICIELS



COUPE DE FRANCE FÉMININE 2011 TOUTES À ANCENIS LES 4 ET 5 JUIN



Le Pôle Karting informe l'ensemble des licenciées que le bulletin d'inscription de la prochaine Coupe de France Féminine est disponible sur le site Internet www.ffsa.org/ rubrique Espace Licenciés / Règlementation karting / page 3, Coupe de France Féminine 2011. Les inscriptions seront closes le 20 mai, dernier délai. L'événement réservé aux filles aura lieu les 4 et 5 juin prochains à Ancenis.

INFORMATIONS CIK

CHAMPIONNAT DU MONDE M18 ET TROPHÉE ACADÉMIE DE LA CIK FIA 2011

Afin d'encourager les pilotes à participer à toute la série et de conserver une chance de bien figurer au classement final du Championnat en cas de résultat mineur lors de la première des trois épreuves, les points seront attribués de la façon suivante :

Championnat du Monde M18 (du 1^{er} au 34^e classé) : 50, 45, 41, 38, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30..., 10, 9, 8, 7. Des points supplémentaires de 6 à 1, seront également accordés aux six premiers pilotes de l'épreuve de consolation. Par ailleurs, une première distribution de points aura lieu au terme des manches qualificatives pour les 15 premiers (25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Trophée Académie (du 1^{er} au 28^e classé à l'issue de la Course 1, puis de la Course 2) : 50, 45, 41, 38, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30..., 16, 15, 14, 13. Les 23 pilotes non qualifiés au terme des manches seront invités à participer à une épreuve de consolation le dimanche après-midi dont les 12 premiers marqueront quelques points (12 à 1).

→ **Site Internet** : www.cikfia.com



CRK MIDI PYRENEES DÉFI FÉMININ : LA SÉLECTION 2011

Poursuivant sur sa lancée, la CRK Midi-Pyrénées, chère au Président Jean-Claude Sanchez, a renouvelé son opération 'Défi Féminin'. Après le succès de l'an passé, la CRK a conservé une partie de l'effectif de son Equipe Midi-Pyrénées Féminine et y a ajouté deux nouveaux membres, débutants, issus de la sélection organisée le 22 février dernier chez Défi Kart à Toulouse. Ainsi Jennifer Rayssiguier (14 ans) et Delphine Metgy (39 ans) ont intégré l'équipe depuis le mois de mars et disputent, avec leurs 10 équipières, le Championnat Midi-Pyrénées et la Coupe de France Féminine.

Classement Défi Féminin 2011 :

1. Nathalie Lebras • 2. Jennifer Rayssiguier • 3. Delphine Metgy • 4. Olivia Parédé • 5. Valérie Bousquet • 6. Sabine Balbantoni • 7. Nancy Berge • 8. Marion Fabre • 9. Valérie Louis • 10. Séverine • 11. Ioana Pristavu • 12. Lesly Culo • 13. Noémie Molinier • 14. Marion Hanna • 15. Cécile Idoux • 16. Céline Vidal • 17. Laurence Valéry • 18. Sandrine Bentajou • 19. Emilie Teychené • 20. Vanessa Deihomme • 21. Sandy Martins

Equipe Midi-Pyrénées féminine 2011

| | NOM | PRENOM | AGE | CATEGORIE |
|----|-------------|----------|-----|-------------|
| 1 | PERUZZARO | Cécile | 10 | Minime |
| 2 | PAREDE | Olivia | 16 | Nationale |
| 3 | MOINE | Cindy | 27 | Nationale |
| 4 | THOMAS | Sandra | 18 | Nationale |
| 5 | RISTOK | Peggy | 31 | Nationale |
| 6 | LANSHEERE | Aurélie | 13 | Nationale |
| 7 | FARNIERE | Emilie | 26 | Nationale |
| 8 | RAYSSIGUIER | Jennifer | 14 | Nationale |
| 9 | METGY | Delphine | 39 | Nationale |
| 10 | LEBRAS | Nathalie | 36 | Nationale |
| 11 | MAJOREL | Marion | 22 | TTI Carbone |
| 12 | MARIE | Leslie | 23 | KFS |

ENDURANCE

SARTHE-RTKF DÉJÀ EN POLE !

32 équipages s'étaient donnés rendez-vous sur la piste d'Arvillers pour les 6 Heures de Picardie, première manche du Championnat de France d'Endurance. Si Seine et Marne/PCC Concept n'est plus là, La Manche/Kart Mag a fourbi ses armes avec de nouveaux pilotes en la personne de Matthieu Ponsart, Julien Rabineau et Nicolas Granju. De quoi donner la réplique aux favoris et champions sortants Sarthe/RTKF présents avec deux équipages. Mais l'équipe référente du moment ne va pas faillir à sa réputation en signant un imparable doublé, l'équipage phare du team composé de Wilfried Lecarpentier, Antoine Poulain et Charles Fiault, étant cette fois vaincu par Maxime et Théo Bidard, épaulés par David Martine. A noter la troisième place de La Rochelle/Malevaut Sport sur un inédit Tony-Vortex Rok, et la première place en Groupe 2 d'Arnage/TRKA Paris, quatrième au général.

Classement Arvillers

1. Sarthe-RTKF/Sodikart - Bidard Maxime, Bidard Théo, Martine David (Sodi-Parilla) • 2. Sarthe-RTKF / Sodikart - Lecarpentier Wilfrid, Poulain Antoine, Fiault Charles (Sodi-Parilla) • 3. La Rochelle / Malevaut Sport - Aunis Aurélien, Aunis Quentin (Tony-Vortex Rok) • 4. Arnage/ TRKA, Paris Olivier Broard Simon, Kankel Arnaud (Tony-Rotax) • 5. Nantes/Technikart - Lemonnier Maxime, Thénot Paul, Huteau Pascal (Kosmic Rotax) • 6. La Manche/Kart Mag - Ponsart Matthieu, Rabienau Julien, Granju Nicolas (Tony Vortex)...

SAPEURS POMPIERS DE PARIS

ATOUT CŒUR



La section karting de l'Association Sportive et Artistique des Pompiers de Paris sera présente tout au long de l'année sur les Grands Prix Open FFSA pour faire partager son savoir-faire. Dès le meeting de Varennes, des démonstrations de secourisme ont été proposées au public et aux pilotes, donnant ainsi une occasion unique de vérifier ses connaissances sur ce sujet des plus importants.

PROGRAMME 10-15

LE PREMIER REGROUPEMENT A DÉJÀ AU LIEU

Début mars et ce durant quatre jours, les membres du Programme 10-15 que sont Gabriel Aubry, Paolo Besancenez, Dorian Bocolacci, Lucile Cypriano, Rémy Deguffroy, Jérémy Demarque, Florian Latorre, Valentin Moineault et Valentin Naud ont enchaîné les ateliers à l'Auto Sport Academy et ont clôturé leur stage par deux journées de roulage en présence de leur parrain, Arnaud Kozlinski.

Après un premier atelier dédié à la prise de notes sur circuit (les différentes méthodes, l'anticipation des pièges...), puis des cours d'informatique, les élèves ont enchaîné les exercices physiques.

Le lendemain, ils s'affrontaient lors de parties de squash avant de rencontrer le médecin fédéral et une psychologue du sport. Puis, le 3^{ème} jour, média-training, anglais et entraînements sur le circuit Alain Prost du Mans étaient au programme. Le dernier jour, les pilotes ont participé à une conférence sur la gestion du stress et les techniques de relaxation. Les pilotes ont également repris la piste mais cette fois aux côtés d'Arnaud Kozlinski et du staff de l'Auto Sport Academy.

Le deuxième stage de regroupement pour les pilotes du Programme 10-15 est programmé du 2 au 4 mai. Deux autres stages suivront, au mois de juillet (11 au 15) et au mois de septembre (5 au 8).

SUPERKART

VAYSSIÉ ET VINUALÈS PRENNENT DATE

Damien Payart absent, les perspectives des pilotes du Championnat de France Superkart se sont tout d'un coup éclaircies en cette nouvelle saison. Emmanuel Vinualès lance le premier la réplique en signant le meilleur temps des essais devant Cyril Vayssié et un solide plateau de 28 concurrents. Vinualès confirme en Course 1 en prenant quelques longueurs d'avance, tandis que Vayssié qui a laissé filer quelques places au départ remonte au milieu d'un peloton mixant pilotes français et étrangers inscrits dans la nouvelle Open French Cup. Coup dur pour Vinualès qui doit renoncer sur un problème d'accélérateur laissant la victoire à Vayssié devant John Riley et Vesa Lethinen. La réaction, attendue, d'Emmanuel Vinualès aura lieu en Course 2 qu'il va mener d'un bout à l'autre, tandis que Vayssié, distancé, ramène les points de la seconde place devant cette fois-ci Robert Chilcott. De quoi permettre à Cyril de quitter le circuit de Dijon en leader confortable du championnat.

Classement du championnat

1. Cyril Vayssié / PVP-DEA, 48 pts • 2. A. Lacoste / PVP-FPE, 36 • 3. E. Vinualès / Anderson-DEA, 35 • 4. P. Focque / PVP-FPE, 29 • 5. L. Demuys / Anderson-FPE, 24 • 6. K. Ranoarimanana / MS Kart-VM, 19...

LES ATTRIBUTIONS DES COMMISSIONS ET GROUPES DE TRAVAIL 2011/2012

| | Président | Membres |
|--|---|---|
| Commission Règlements et Championnats |  Paul Leclerc | Jean-Claude Baue, Sylvie Bussi, Jean-Claude Descazaux, Jean Lenormand, Bernard Lerche, Jean-Jacques Pendanx, Guy Rivière, Patrick Vitazelle |
| Commission Loisir et Jeunes |  Olivier Cèbe | Jean-Paul Chétail, Christophe Contre, Patrick Durand, Jean-Pierre Langlois, Michel Luce, Richard Micoud, Dominique Vidal. |
| Groupe de Travail des Constructeurs |  Patrice Sabatier | Alain Colin, Laurent Coppet, Gilbert Dannonay, Fabien Lopez, Christian Marchandise, Patrice Mich, Gildas Mérian, Thierry Séminger, Dominique Tiercelin. |
| Groupe de Travail Energie renouvelable et développement durable |  Yves Madeline | Benoit Bremond, Joseph Burlat, Thierry Delepine, Guillaume Langlais, Michel Peurière, Alain Ponce. |
| Groupe de Travail Formation |  Daniel Vast | Nathalie Bernard, Marc Contremoulin, Gilbert Damon, Philippe Decaud, Jean-Pierre Leferme. |
| Groupe de Travail Technique |  Jacques Jacquemin | Jean-Pierre Avenel, Jean-Pierre Baudry, Gérard Duchatelle, Jean-Charles Dumont, François Lauer, René Nencioni, Alain Pauvert, Jean-Antoine Veyries. |
| Groupe de travail Superkart |  Eric Sévère | Didier Hamelin (membre de la CNK, invité permanent), Jean Roumeaux, Christian Séroux, Jean-Christophe Bourlat, Pierre Focqué + 1 pilote à désigner ultérieurement |

Réunie le 5 avril dernier, la Commission Nationale de Karting a procédé à la nomination des Présidents et à l'élection des membres des Commissions et Groupes de Travail mis en place pour la période 2011/2012. Retrouvez ci-après la **composition et les attributions** de ces organes essentiels de la vie fédérale.

Attributions

- Elaboration des propositions d'évolution des Règlements
- Suivi des Règles Techniques et de Sécurité
- Suivi des championnats nationaux : validation du cahier des charges d'organisation
- Elaboration des règlements particuliers des championnats nationaux et du règlement cadre du Championnat régional
- Suivi des rapports d'observateurs sur les épreuves nationales
- Etude et analyse des Championnats et Coupes de marque dans les autres pays

- Réflexion sur le développement du réseau des Ecoles Françaises de Karting
- Propositions d'actions pour rapprocher le karting loisir du karting de compétition
- Propositions d'actions pour parfaire les relations entre les professionnels du loisir et la FFSA
- Propositions d'actions pour attirer les jeunes au karting
- Programme de sensibilisation à la sécurité routière
- Actions de partenariats avec des partenaires institutionnels (Ministères, collectivités,...)
- Propositions d'évolution des modes de pratique compétition et/ou loisir

- Proposition d'évolution du matériel existant
- Analyse du marché du kart
- Propositions d'évolution des modes de pratique compétition et/ou loisir
- Proposition sur l'amélioration du réseau de distribution en karting
- Amélioration du contenu de la licence partenaire technique

- Réflexion sur l'élaboration d'un kart « propre » (électrique, carburant vert...)
- Définition d'une charte environnementale
- Travaux pour réduire les nuisances sonores
- Travaux sur le recyclage des déchets (pneus, carburant...)

- Elaboration des programmes de formation des officiels (Directeurs de Course, Commissaires Sportifs et Commissaires Techniques, Commissaires de piste)
- Suivi des séminaires de zone et correction des feuilles d'examen des officiels

- Etude des demandes formulées par les Présidents de Commissions et Groupes de Travail
- Suivi des homologations
- Evolutions du Règlement Technique National
- Propositions et définition des méthodes de contrôle technique (procédure, métrologie,...)
- Suivi des tests pour un choix de matériel (moteurs, châssis, pneus,...)
- Analyse du matériel utilisé à l'étranger
- Fourniture des éléments de travail aux 17 correspondants techniques des CRK

- Suivi du Championnat National
- Gestion de l'évolution de la catégorie
- Réflexion sur le développement

GPO FFSA KARTING 2011

205 PILOTES SUR LA LIGNE DE DÉPART !

Les feux verts du circuit de Varennes-sur-Allier ont lancé la saison 2011 des GPO FFSA karting. La piste auvergnate, toujours autant prisée des pilotes, a pour l'occasion **accueilli plus de 200 pilotes** à travers les trois catégories habituelles de cette compétition, renforcées par la présence des concurrents de la Coupe de France X30 et X30 Gentleman. Récit, témoignages et atmosphère de ce début en fanfare.

POLE SURPRISE

Charly Bizalion (numéro 8) a créé l'une des sensations du week-end en s'adjugeant la pole position en KZ2 le dimanche, au nez et à la barbe des ténors de la spécialité.



KZ2

Un mois avant l'Euro Trophy représentant les qualifications européennes zone sud des catégories KF3 et KF2, Varennes-sur-Allier accueillait fin mars un autre événement de taille avec les GPO FFSA Karting. Nouvelle saison, nouveaux matériels, nouveaux pilotes, le décor était planté pour un début de saison en fanfare.

WEBER ET MICH INAUGURENT

- Anthony **Abbasse** (Champion sortant), Thomas **Mich**, l'Italien Yuri **Lucati**, Mathieu **Gaillard**, Yann **Pesce**. La liste des favoris était longue.
- Mais auteur d'un grand chelem, le Franco-Autrichien **Morgan Weber** chamboulait les pronostics et imposait son inédit Merlin-TM face à l'accrocheur Mathieu Gaillard.
- Le dimanche, la pole est signée **Charly Bizalion** devant Gaillard et Pesce.
- Sous la pluie, **Thomas Mich** prend les commandes de la finale et s'échappe.
- Tony **Lavanant**, tout comme Pierre **Ragues** et Cédric **Goudant** se distinguent alors que, parti 12^e, Christophe **Benoît** est sur le point de déloger **Lavanant**.
- Week-end difficile pour **Abbasse**, quatrième devant Hugo **Valente** et Mathieu **Gaillard** qui repart leader du Championnat.



KF2

MATCH À QUATRE

- Première pole de l'année pour **Victor Sendin** (en photo). **John Filippi** et **Freddy Martins** suivent.
- Sendin s'impose en pré-finale à **Léo Roussel** et **Andréa Pizzitola** mais une manœuvre indélicat d'un de ses poursuivants le met hors jeu dès le départ de la finale...
- **Match à trois** en finale entre Roussel, Alex Baron et Enzo Guibbert. Au sprint final, Baron réussit un dépassement sur Roussel imité par Guibbert. Mais ce dernier accroche le pauvre Léo qui endommage son radiateur, perdant au passage son liquide de refroidissement.
- Pesé en-dessous du poids minimum, **Roussel** est déclassé au profit de **Victor Compère**, troisième.
- **Dimanche**, nouvelle pole de Sendin qui confirme en pré-finale devant Roussel, Deguffroy et Reguillon.
- La victoire se joue au départ de la **finale**, réussi pour Roussel, manqué pour Sendin.
- Le Belge **Kenny Vermeylen** complète le podium devant **Guibbert**, auteur du meilleur tour et d'une spectaculaire remontée.



Ocon,
Moineault
et Rueda .

KF3

BESAŒNEZ ET MOINEAULT SE RÉVÈLENT

- **Esteban Ocon** confirme son statut de favori avec une pole et une victoire en pré-finale devant l'Espagnol Alex Palou et Simon Tirman. Palou et Paolo Besancenez.
- Belle **remontée** de Dorian Boccolacci, Champion Cadet en titre, et Valentin Moineault.
- **Besancenez** attend l'ultime tour pour surprendre Palou et s'imposer à l'Espagnol devant Ocon, Benjamin Gérard et Valentin Naud.
- **Dimanche**, **Moineault** signe la pole et la victoire en pré-finale devant l'Espagnol Rueda. Besancenez subit les affres d'un peloton acharné.
- Moineault confirme en **finale** et met très vite fin au suspense. Lâchés, Palou et Rueda s'expliquent mais sont rattrapés par **le duo Ocon/Besancenez**.
- Les duettistes trouvent l'ouverture, mais Rueda accroche Besancenez, le faisant reculer à la 8^e place.
- Régulier sur l'ensemble du week-end, **Ocon** achève son parcours en tête du Championnat devant Moineault et Besancenez.



X30

COÛT L'ÉCHAPPÉE BELLE

- Les deux plus rapides au chrono, **Cédric Magnet** et **Nicolas Picot**, confirment en pré-finale. Meilleur tour en course pour **Anthony Cout** (en photo).
- L'arrivée de la **pluie** pour la finale bouleverse la donne. Picot renonce sur problèmes techniques. Magnet tente de s'échapper mais Cout, très à l'aise, apparaît maintenant au second rang après avoir doublé Pastorek et profité de la sortie de Rambaud. Janicaud, lauréat 2010, revient fort également.
- Le leadership finit par changer de main. **Cout** tient les rênes tandis que Pastorek a passé Magnet. Ces deux derniers subissent finalement la loi de Janicaud, nettement plus rapide en piste.

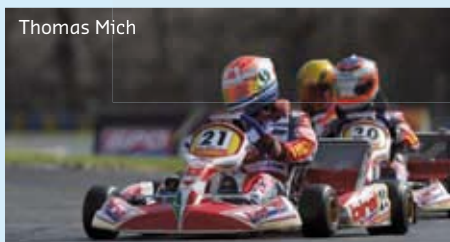


X30 GENTLEMAN

PORTE MALGRÉ BRETON

- Le nombre de **dépassements** fut incalculable.
- Dès la pré-finale, le mano à mano géant s'engage, coûtant quelques plumes à Rémy Provost, Pascal Bielatowicz ou Ludovic Breton, ce dernier se distinguant avec un meilleur tour en course.
- Au sprint, le duo **Thierry Racamier/Pierrick Porte** (en photo) a les honneurs de la première ligne en finale.
- Le **peloton** emmené par Devaux est peu à peu lâché. Breton vole, rejoint puis double Racamier et Porte. Celui-ci tente de répliquer mais en vain.
- **Breton** est en route vers la victoire, mais, terrible méprise, coupe son effort avant la ligne d'arrivée... se méprenant sur le positionnement de celle-ci. Incrédule, Porte le passe en trombe !

GPO KARTING FFSA
VARENNES-SUR-ALLIER
26/27 MARS (1/5)
CLASSEMENTS
CHAMPIONNATS DE FRANCE



Thomas Mich

KZ2

1. M. Gaillard / Energy-TM, 192 pts
 2. T. Mich / Birel-TM, 191 pts
 3. M. Weber / Merlin-TM, 183 pts
 4. Y. Pesce / BRM-Maxter, 180 pts
 5. Y. Lucati / BRM-TM, 165 pts
- etc...

KF2

1. V. Sendin / Tony-Vortex, 198 pts
 2. A. Baron / Sodi-Parilla, 181 pts
 3. E. Guibert / FA Kart-Vortex 175 pts
 4. L. Roussel / Sodi-Parilla, 175 pts
 5. K. Vermeijlen / Tecno-Parilla, 159 pts
- etc...

KF3

1. E. Ocon / FA Kart-Vortex, 209 pts
 2. V. Moineault / Sodi-Parilla, 196 pts
 3. P. Besancenez / Sodi-Parilla, 192 pts
 4. A. Palou / FA Kart-Vortex, 176 pts
 5. S. Tirman / Tony-Vortex, 160 pts
- etc...

X30

(Finale Coupe de France)*

1. A. Cout (Mirage)
 2. P.H. Janicaud (Energy)
 3. S. Pastorek (Energy)
 4. C. Magnet (Intrepid)
 5. Q. Ruch (BRM)
- etc...

X30 GENTLEMAN

(Finale Coupe de France)*

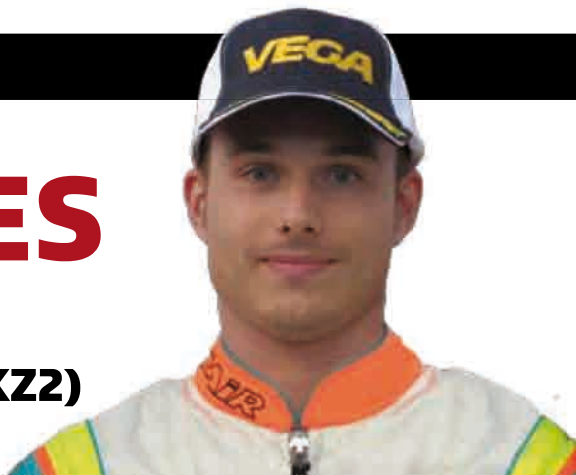
1. P. Porte (Energy)
 2. L. Breton (Kosmic)
 3. P. Allemand (PCR)
 4. M. Monier (Energy)
 5. D. Devaux (Energy)
- etc...

*(Tous sur moteur Parilla)

PAROLES

MORGAN WEBER (KZ2)

ENCHANTÉ PAR MERLIN



Morgan, vous remportez votre première victoire en GPO, comment avez-vous vécu ce week-end ?

Dès les premiers essais libres, nous avons vu que nous nous situions au sommet de la hiérarchie au niveau de nos chronos. Cela s'est confirmé aux essais chronométrés du samedi avec la pole position. La pré-finale s'est déroulée sans souci en menant de bout en bout. La finale fut un petit peu plus compliquée. Je suis resté un peu « collé » au départ et j'ai perdu quelques places. J'ai réussi à en reprendre deux dans le premier virage avant de revenir en tête. Je me suis efforcé de ne commettre aucune faute car je sentais derrière moi la présence de Mathieu Gaillard. Impossible de mettre de la distance entre lui et moi, mais il n'était pas capable de son côté de placer une franche attaque pour me doubler. Pour mon équipe et moi-même, cette première victoire fut une grande joie et un vrai soulagement.

Vous formez avec votre équipe un ensemble très international, puis-je vous êtes Franco-Autrichien, courant sur du matériel italien au sein d'une structure belge. Racontez-nous ça.

J'ai effectivement la double nationalité française et autrichienne de par mon père. Quant à mon équipe, je collabore avec Philippe Decuyppère, ancien pilote KZ,

qui importe en Belgique la marque Merlin. C'est un petit constructeur méconnu, mais nous avons prouvé que leurs produits sont excellents. Une petite touche tricolore dans l'équipe tout de même, avec notre préparateur moteur Tec'Sav, dont les mécaniques sont irréprochables.

Après un samedi de rêve, votre dimanche fut moins fructueux, même si la performance semblait encore au rendez-vous.

La piste avait un peu changé entre samedi et dimanche, et tout en étant encore bien dans le coup, je me suis retrouvé moins dominateur. Les écarts étaient très faibles, et après des dépassements incessants, j'ai fini cinquième en pré-finale. La pluie s'est alors invitée, mais dès le départ de la finale, j'ai vu que quelque chose n'allait pas. J'avais un sous-virage terrible qui est allé en s'aggravant. A force de perdre des places, j'ai fini par rentrer au stand pour constater que mon pneu avant gauche était quasiment à plat par la faute d'un gripster de jante défectueux. C'est dommage de finir le week-end comme cela, mais le plus important est d'avoir montré notre niveau de performances avant le prochain rendez-vous d'Angerville que j'attends avec impatience. La saison en GPO s'annonce très serrée, avec un super niveau et beaucoup de vainqueurs potentiels au départ.

PAOLO BESANCENEZ (KF3) COURS ACCÉLÉRÉS

Paolo, seconde course en KF3 et déjà une victoire, vous apprenez vite dirait-on !

C'est vrai. Pourtant, lors de mes premiers tours de roue en KF3, cela n'a pas été facile de s'adapter au grip des pneus nettement supérieur à celui des Cadets. Mais au fil des entraînements, j'ai appris peu à peu à bien exploiter mon nouveau kart. Après une première course en Italie, c'est vrai que cette victoire le samedi en GPO fut une belle surprise. J'espérais bien évoluer dans le top 10, mais de là à gagner, je n'en rêvais pas tant.

Pourtant votre victoire du samedi fut menée avec l'expérience d'un vieux briscard, racontez-nous ça.

Après une cinquième place en pré-finale, nous avons corrigé un petit réglage, et du coup mon

kart était au top pour la finale. Je remonte assez rapidement second derrière l'Espagnol Palou. Arrivé à ce stade de la course, je n'ai pas essayé de l'attaquer afin d'éviter de perdre du temps en se bagarrant mutuellement. Je me suis donc contenté de le suivre et nous nous sommes peu à peu échappés par rapport au reste du peloton. J'ai alors bien analysé là où je pouvais tenter une attaque, j'ai attendu jusqu'au dernier tour, et je l'ai passé à deux virages de la fin pour l'emporter. Ça a été une grande, grande joie dans toute l'équipe.

Comme Morgan Weber en KZ2, le dimanche fut moins facile, malgré des coups d'éclat.

J'ai fait le cinquième temps aux chronos, mais dès le premier virage de la pré-finale, je me



LÉO ROUSSEL (KF2) PLUS FORT LE DIMANCHE

Au contraire de Paolo et Morgan, après un samedi noir, c'est la journée de dimanche qui vous a souri pour vos débuts en KF2.

C'est peu de dire que la course du samedi fut une déception. En tête de la course lors de la finale, j'ai hésité à fermer la porte dans un virage, celui-ci présentant pas mal de graviers au niveau de la corde. Alex Baron en a profité, et Enzo Guibbert s'est lui aussi jeté dans le trou, m'accrochant au passage et arrachant mon radiateur d'eau. Privé du liquide de refroidissement, je me suis retrouvé en-dessous du poids lors de la pesée, m'excluant donc de ma troisième place.

Avantage du format des GPO FFSA, une nouvelle course le dimanche, et donc dans ce cas une seconde chance de résultat.

C'est vrai que j'ai voulu revenir encore plus fort et plus motivé pour ce second jour de course. Je finis bon second en pré-finale tout prêt du premier Victor Sendin. En finale, j'ai réussi un bon départ et je me suis échappé de suite en tête. Pourtant mon team manager Ludovic Vève me faisait tout le temps signe de poursuivre mon effort, sans doute pour éviter que je me déconcentre en voyant que j'avais un peu d'avance. Je m'impose donc dans cette course qui fut finalement assez tranquille. Ce fut une belle satisfaction, car elle vient confirmer notre bon début de saison lors des courses en Italie. De quoi également tirer mon chapeau à mon équipe le Ludo Racing qui m'a mis à disposition un excellent matériel.

Vous étiez l'an dernier en KF3, quels changements avez-vous ressentis en découvrant le matériel type KF2 ?

C'est un changement assez net. Il faut savoir gérer le grip des pneus qui commencent à être vraiment important en KF2. Il faut adapter son pilotage à cette adhérence pour être efficace. Même chose au niveau du frein avant manuel que l'on ne trouve pas en KF3. Il faut savoir bien l'utiliser, notamment dans les phases de dépassements. Dans le peloton qui est d'un excellent niveau en GPO, il n'est pas aisé de se faire respecter. On sent que les pilotes ont de l'expérience et qu'ils ne s'en laissent pas compter comme ça. C'est une excellente préparation pour le championnat du Monde auquel je vais participer sous les couleurs de l'Equipe de France en plus de mon calendrier français. Que des grandes courses pour moi cette année au programme !

fais percuter à l'arrière gauche et je pars en tête à queue. Je repars 41^e car nous étions très nombreux en KF3, et je remonte 16^e avec le meilleur tour en course. Ca marchait encore très bien en Finale où je poursuis ma remontée pour atteindre la troisième place à deux tours de la fin, en réalisant au passage encore le meilleur tour en course. Malheureusement dans le dernier tour un concurrent m'escalade et m'arrache le nez du kart. Je perds du temps mais j'arrive à finir tout de même 8^e. Dommage, mais c'est ça la KF3, beaucoup de bagarre et des pelotons très chauds et très hargneux !



PATRICK BERTIN (TKC) OPÉRATEUR DES GPO FFSA

Patrick, au soir de cette épreuve de Varennes-sur-Allier, quel bilan tirez-vous de ce premier GPO ?

Le bilan est positif dans le sens où le nombre d'engagés est en hausse. Nous profitons ici à Varennes-sur-Allier d'une dizaine de participants supplémentaire générée par l'attrait de la qualification européenne ici dans quelques semaines, mais c'est surtout la hausse de 30% du nombre d'inscrits à l'année qui est marquante. Ensuite, l'apport des plateaux d'épreuves de Championnat de France ou de Coupe de France garantit un niveau d'engagements intéressant pour les organisateurs, comme ici avec 209 pilotes inscrits au total pour 205 présents. Cela oblige à un timing un peu serré et à de longues journées, mais on ne peut pas tout avoir non plus !

Sur un plan sportif, comme souvent à Varennes-sur-Allier, les courses ont été disputées, en évitant toutefois d'importants incidents.

Les courses ont été en effet magnifiques, avec beaucoup de dépassements grâce au phénomène de l'aspiration qui joue un grand rôle ici. Il n'y a que le dimanche avec l'arrivée de la pluie lors de la finale de la KZ2 que les écarts se sont creusés. Jusque là, les courses dans cette catégorie avait été somptueuses. Malgré des grilles bien chargées, notamment en KF3, peu d'incidents à signaler, hormis en pré-finale du samedi pour cette catégorie avec un gros accrochage à partir de la cinquième ligne. On peut également déplorer l'incident qui a coûté une belle place à Victor Sendin en KF2 le samedi, victime d'une grosse poussette d'un de ses concurrents directs.

Les résultats de ce week-end ont également apporté leurs lots de surprises avec parfois une hiérarchie inattendue.

C'est exact, et c'est plutôt sympathique sur un plan sportif de voir des courses très ouvertes avec une hiérarchie fluctuante. Est-ce l'arrivée de la réglementation imposant les Vega pour tous, qui, soit dit en passant, ont donné toutes satisfactions ? Difficile à dire, mais c'est vrai qu'il y a eu un certain chamboulement dans les classements. Pour ne citer qu'eux, Valentin Moineault a ainsi enfin pu traduire en résultats le potentiel que l'on devinait en lui, tout comme Morgan Weber qui a signé ici sa première victoire en en KZ2.

LA PASSION DES PARTENAIRES

Les GPO rassemblent des partenaires de qualité qui s'impliquent avec beaucoup d'enthousiasme dans la réussite de la série. Qu'ils soient majeurs, médias ou techniques, **tous apportent leur pierre à l'édifice** et bénéficient en retour de la belle image et de la visibilité offertes par l'élite du karting français. Les responsables des sociétés concernées nous ont confié la raison de leur implication. Une raison où l'on ressent toujours en filigrane la notion de passion.



JULIEN DANNONAY

L'ÉLITE ET LA BASE

Nous avons un gros réseau de revendeurs avec la marque Intrepid. Il est donc normal que nous soyons partenaires et soutenions la vitrine française du karting. On souhaite utiliser le titre de vice-champion du Monde de Jérémie Iglesias. On a aussi une forte présence en loisir. L'image des GPO nous apporte plus de visibilité et de crédibilité auprès de nos clients des divers secteurs.

Mais aussi, et c'est important, nous ne perdons pas de vue la base. C'est pourquoi nous avons mis au point le Storm, un vrai kart de compétition d'entrée de gamme. Avec le V-Max, nous avons ainsi une hiérarchie accessible à tous, en régional ou en national. Il faut aussi penser aux plus jeunes et réaliser que trois ou quatre parents sur dix des élèves des Ecoles Françaises de Karting achètent ensuite leur propre matériel.



GILLES FERRER

UNE AIDE À LA VISIBILITÉ

Certified est une marque du groupe NCH, une société américaine basée à Dallas et créée en 1919. Nous sommes implantés depuis 1974 en France, et notre domaine est la conception de produits chimiques... propres puisque destinés essentiellement au graissage et nettoyage dans de nombreux domaines d'application. Notre gamme est très étendue et nous sommes désormais bien connus chez les garagistes, mais aussi par exemple dans les ateliers Peugeot Sport à Vélizy.

L'un de nos produits phares est la machine Torrent qui permet de nettoyer les pièces à l'intérieur d'un caisson en utilisant un couvercle articulé muni de gants. Notre technologie est soucieuse de l'environnement puisqu'elle inclut le traitement des eaux. Notre présence au sein des GPO va nous aider dans le domaine de la visibilité en France.

Au niveau mondial, la société NCH est présente dans 56 pays, emploie 8.500 personnes, possède 22 sites de production et se trouve titulaire des labels ISO 9000 et ISO 14000.



GÉRARD TONELLI

5.000 PILOTES POUR LE SOUVENIR

Julie, ma fille, nous a quittés en octobre 2002. Et pour nous elle est toujours la jeune fille de 19 ans, souriante et gracieuse, qui avait le kart pour passion. La Fondation Julie Tonelli pour l'enfance est née en 2007 et perpétue sa présence sur les circuits, en dehors des aides qu'elle apporte à des enfants malades.

Le « papillon » qui orne beaucoup de karts et les tee-shirts à son effigie sont maintenant portés par 5.000 pilotes en France. La Fondation est représentée en GPO en liaison avec la FFSA.

Elle sera aussi bientôt présente au sein des Ecoles Françaises de Karting. Tous ces pilotes qui perpétuent la mémoire de Julie le font à titre personnel, et c'est une action très positive. Un nouveau site va être très bientôt opérationnel, et chacun pourra s'y présenter et informer de ses résultats dans une sorte de paddock mis à la disposition de tous.

Je cours dans le cadre du GT Tour, au sein du Graff Racing, et mes équipiers Olivier Panis, Eric Debard et Renaud Derlot arborent bien sûr les couleurs de la Fondation.





NICOLAS MANDRA, VALORISANT D'ÊTRE ASSOCIÉ

C'est une longue et forte tradition pour Elf que d'être au coeur de la compétition. Nous fabriquons et fournissons de l'essence et des lubrifiants de très haute qualité destinés à tous les sports mécaniques. Dans le cadre des GPO, les teams ont ainsi une double assurance. D'une part que tout le monde utilise le même carburant, emmené sur les circuits par notre camion-citerne. D'autre part que la qualité est constante. Ainsi les pilotes peuvent-ils se concentrer sur les réglages et le pilotage.

Les GPO représentent de beaux meetings très bien présentés et nous sommes ravis de notre visibilité. Nous accueillons nos invités dans une superbe tente gonflable, et sommes lisibles autour du podium. C'est valorisant d'être associé à de tels événements. Nous sommes aussi présents en Superkart Europe. Nous connaissons ainsi tous les niveaux sportifs du karting.

Certes, chez Elf, on vend nos produits, mais surtout on adore ce qu'on fait.



GILDAS MERIAN, UNE PRÉSENCE NATURELLE

C'est naturel pour nous d'être présents au sein des GPO qui représentent la vitrine française du karting. Cela nous permet de rencontrer notre clientèle sur le terrain. Les courses y sont bien organisées et le nombre de pilotes progresse d'année en année. C'est une bonne chose d'y inclure des coupes de marque et des coupes de France. Ainsi, ces pilotes bénéficient d'une organisation de qualité et d'une bonne image.

Chez Itaka, qui est la branche distribution de Sodikart, nous avons un très bon service. Nous travaillons tous les jours sur notre catalogue afin d'offrir en permanence des promotions et des offres nouvelles. Le but est d'avoir le bon produit au bon moment et au meilleur prix ! Nous avons créé il y a vingt ans le premier catalogue de pièces de compétition karting en Europe, et peut-être dans le monde. On a d'ailleurs été copié.

Le groupe Sodikart emploie une centaine de personnes et surfe actuellement sur un marché qui ne s'essouffle pas.



PHILIPPE CALMELS,

« PRÉSENTS À TOUS LES NIVEAUX »

Nous sommes présents à tous les niveaux du karting, en CIK, WSK et bien entendu en GPO où nous sommes fournisseur pour les trois catégories. Une position qui nous a été accordée après un appel d'offres.

Nous sommes présents sur le terrain avec notre motor-home et nous affirmons ainsi notre place dans l'élite française. Il ne s'agit pas pour nous de banc d'essai à proprement parler, car une fois nos pneus homologués par la CIK, ils ne sont plus modifiables, mais c'est une excellente vitrine et nous sommes à l'écoute des concurrents. Nous avons par ailleurs une grande expérience de la mise au point et pouvons dépêcher du personnel sur les GPO dans le cadre d'une mission. Il s'agit d'une série intéressante, et sa médiatisation m'apparaît suffisante. C'est aussi une bonne initiative de la FFSA d'y inclure d'autres catégories à tour de rôle.

Par ailleurs, Vega se porte bien puisque nous représentons 25 à 30 % du marché international de la compétition.



CARLO ROBBA

UN RETOUR AUX SOURCES

La société LP Tent, qui existe depuis cinq ans, est la continuité de La Parisienne, qui a introduit en France le principe des tentes pliantes il y a maintenant une dizaine d'années. Bien installés dans le milieu du karting, nous nous sommes également développés dans d'autres sports mécaniques, auto circuit et rallye, moto, et autres où nous avons concrétisé de beaux partenariats, notamment avec Renault Sport Technologies ou le pilote moto David Casteu.

Nous associer aux GPO représente pour nous une sorte de retour aux sources depuis l'an dernier.

Nous déplaçons dans les paddocks notre stand mobile au sein duquel nous présentons notre gamme et pratiquons la vente sur place. Nos produits évoluent sans cesse, et notre catalogue s'enrichit chaque année de 50 % de nouveautés. Nous travaillons sur le développement de paddocks gonflables. Nous sommes très exigeants sur le côté qualitatif de ce que nous proposons. Ainsi, certaines de nos tentes peuvent résister à des vents de 100 kilomètres-heure.



PARTENAIRES MÉDIAS :



PARTENAIRES TECHNIQUES :



Logo Agire



ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING 3 NOUVELLES ADRESSES



DIPLÔMÉS

Les jeunes pilotes de l'EFK de Salbris, très heureux après avoir obtenus leur diplôme.

Trois nouvelles EFK ont rejoint depuis le début de l'année la liste des écoles déjà existantes, portant à 28 le nombre de centres dans l'hexagone. Situées en Bretagne, en Sologne et en Vendée, elles **renforcent le maillage du territoire français**, permettant de proposer une formation efficace aux jeunes pilotes.



→ Contact

Antoine CARBONEL
Grissauland - 44650 Corcoué sur Logne
02.40.05.54.83
contact@elmc.fr - www.elmc.fr

EFK CORCOUÉ KART SERVICES

Issu de la compétition karting à travers notamment son équipe Le Mans Racing Team, Antoine Carbonel a repris le circuit de Corcoué dans la Loire-Atlantique en mai 2008. Titulaire d'un BPJEPS, passeport obligatoire pour pouvoir prodiguer l'enseignement des EFK, Antoine et son équipe ont obtenu ce label en début d'année, prolongement d'un engagement auprès des jeunes de longue date : *Après avoir moi-même beaucoup couru, je me suis occupé de très jeunes pilotes au sein de ma structure basée au Mans. Etienne Mordret a ainsi remporté une Coupe de France Minikart à mes côtés. J'ai gardé de cette expérience le goût de la formation des jeunes, et c'est donc tout naturellement que nous avons eu envie de*

créer une école de pilotage sur le site de Corcoué. En recevant le label EFK, notre centre gagne en crédibilité et en impact. Nous avons par exemple organisé récemment une opération portes ouvertes à Legé près de chez nous, dans l'enceinte d'un centre commercial. Cette manifestation a été très porteuse pour nous et a permis d'amener de nouveaux élèves au sein de l'école. En marge de l'EFK, nous avons également une école loisirs avec un contenu allégé pour un public venant très épisodiquement. Cette toute première marche nous permet par la suite d'inciter les élèves à venir suivre les cours de l'EFK avec un programme plus axé compétition, et avec bien sûr à ce stade la prise en mains des Minikarts alloués par la FFSA.



RÉOUVERTURE
L'EFK a redonné vie au circuit de Fontenay le Comte.



EFK KARTING ENERGIES

En sommeil ces dernières années, le circuit de Fontenay Le Comte, théâtre de riches heures de compétitions nationales et internationales, reprend peu à peu vie sous la houlette de Karting Energies, installé depuis un an sur le circuit vendéen. Isabelle Pacquier, sa responsable, nous dresse les objectifs de la société à travers sa nouvelle EFK : *Si mon cœur de métier a toujours été le développement commercial, je ne connaissais pas du tout le karting il y a encore 18 mois. Il se trouve que mon mari a été à l'origine de la création du circuit automobile situé à un kilomètre à vol d'oiseau du circuit de la Michetterie. Sorti de terre en à peine deux ans grâce au soutien de la communauté de communes, nous nous sommes également intéressés à la piste de karting qui était pour ainsi dire fermée depuis deux ans, hormis*

l'accès à quelques entraînements épisodiques pour les licenciés. Nous avons voulu redonner vie à ce beau circuit et recréer une dynamique autour de Fontenay le Comte qui a été durement touché par la crise ces dernières années. Karting Energies propose donc une activité loisir sur le circuit, et en parallèle à notre clientèle de particuliers et d'entreprises, il nous est apparu évident de proposer aussi un accès aux plus jeunes à travers notre nouvelle EFK. Ce label nous permet de présenter une offre complète au sein d'une belle structure installée sur un circuit dont tout le monde vante le tracé. En faisant revivre le circuit de la Michetterie et en mettant sur pied cette EFK, l'on peut également penser que l'on recrée avec l'ASK Fontenay le Comte de Jean-Pierre Auger des compétitions sur le site, ce qui serait un prolongement de l'enseignement dispensé à nos jeunes pilotes.

→ Contact

Isabelle Pacquier
La Michetterie - 85200 Fontenay le Comte
02.51.52.94.45
ipacquier@bprdeveloppement.fr
www.kartingenergies.fr

EFK SALBRIS

On ne présente plus le circuit de Salbris qui depuis près de vingt ans organise tous types de compétitions, allant du Championnat Régional au Championnat du Monde en passant par des épreuves nationales. Profitant d'une situation exceptionnelle et d'un vaste espace, le circuit solognot s'est à présent doté d'une Ecole Française de Karting pour étoffer son offre en faveur des grands... et des petits ! « Notre école de pilotage existait depuis déjà quelque temps » nous explique son responsable Marc Berteaux, « mais en obtenant auprès de la FFSA le label EFK, cela nous permet d'évoluer dans un cadre établi ce qui est un plus indéniable aux yeux des enfants et des parents. Nous avons officiellement débuté en janvier avec des cours tous les mercredis après-midi de 14h30 à 17h00. Outre l'enseignement théorique et pratique, nous leur faisons faire un peu de réveil musculaire

et d'échauffement avant de prendre la piste. Nous proposons aussi des stages pendant les vacances scolaires sur des périodes de demi-journée pour un nombre de 10 à 15 élèves. L'ouverture de notre EFK a créé une indéniable demande. Après une première initiation au volant d'un petit kart de location, il est évident que la possibilité de rouler dans un des Minikarts fournis par la FFSA est attractive. En parallèle à l'école, nous avons mis sur pied deux petites manifestations les dimanches matins ouvertes aux 7/13 ans, la KID Kart Cup, permettant de faire une séance d'essais libres, des chronos et une finale sur des karts de location. C'est un tout premier pas vers la compétition dans un cadre très amical, et ça nous permet de sensibiliser les jeunes au fait que nous avons à leur proposer un contenu attractif avec notre EFK afin qu'ils puissent progresser efficacement et découvrir le pilotage d'un kart de compétition.



→ Contact

Marc Berteaux
Circuit international - RN 20 - 41300 Salbris
02.54.97.28.40
info@sologne-karting.com
www.sologne-karting.com



L'ACTUALITÉ DU DÉFI KART JEUNES FFSA

Pendant que Guillaume Faye et Maël Le Gall, respectivement lauréats des catégories 12/15 et 16/22 ans en 2010, poursuivent leur périple pédagogique et sportif, les responsables fédéraux planchent déjà quant à eux sur l'organisation des sélections régionales et de la Finale du prochain Défi Kart Jeunes FFSA...

GUILLAUME ET MAËL SUR LE QUI VIVE

Le benjamin de la promotion 2010/2011, Guillaume Faye a fêté ses 13 premiers printemps (le 4 avril dernier) dans une forme physique quasi-optimale. Le Francilien a en effet profité de la période hivernale pour tout d'abord soigner sa ligne. Au prix de copieuses séances de training et d'une nutrition peaufinée, sa ligne s'approche désormais de celle d'un athlète. Le dernier lauréat en date chez les 12/15 ans a ainsi entamé son programme sportif dans des conditions optimales. Engagé par la FFSA en catégorie Nationale et placé sous la férule de Julien Poncelet (moniteur BPJEPS), Guillaume a effectué ses premiers tours de roues en compétition officielle à l'occasion du Championnat Régional Ile-de-France. A deux doigts de se qualifier pour la grande finale, Guillaume enchaînera deux autres rendez-vous régionaux (à Ostricourt à

la mi-avril et à Soucy les 14 et 15 mai) avant de participer aux trois épreuves du très attendu Championnat de France Nationale, de nouveau à Ostricourt fin mai, à Muret en juillet et enfin à Laval en août.

De son côté, Maël le Gall, promu chez les 16/22 ans l'an dernier, est de retour dans sa Bretagne natale depuis quelques semaines. En attendant le début des opérations sportives que la FFSA lui a concoctées, Maël s'adonne régulièrement à la pratique d'exercices physiques et sportifs

Pour lui, sans parler du programme spécifique qu'il suivra à l'Auto Sport Academy, le grand saut est prévu fin octobre. Le lauréat 'sénior' du Défi Kart Jeunes FFSA prendra en effet les commandes d'une monoplace lors du dernier meeting du Championnat de France F4, programmé sur l'ultra-moderne circuit du Castellet. Rien de moins !

DÉFI KART JEUNES FFSA 2011 : PREMIÈRES INFOS

Toujours organisé par la FFSA en partenariat avec EDF, le Défi Kart Jeunes FFSA millésimé 2011 sera lancé en septembre prochain et sans doute clôturé à peine deux mois plus tard. Quatre sélections régionales devraient être programmées et ouvrir aux candidats les plus brillants les portes de la Finale nationale. Le site d'accueil de cet ultime événement restera confidentiel jusqu'à la dernière minute. Les nouveautés majeures de l'année concernent l'échelle des âges requis pour participer à l'opération et les dotations mises en jeu. En effet, jusqu'ici destiné aux 12/15 ans d'un côté et aux 16/22 ans de l'autre, le Défi s'adressera désormais aux 11/14 ans et aux 15/20 ans. Quant aux lauréats de ces nouvelles classes d'âge, ils participeront respectivement en 2012 à une saison complète de karting et au Championnat de France F4 !

Le site Internet dédié au Défi Kart Jeunes FFSA, accessible en tapant www.kartjeunes.com, sera ouvert dès le début du mois de juin.

7^{ÈME} ÉDITION
INSCRIPTION
EN LIGNE

WWW.BRIDGESTONECUP.COM

BRIDGESTONE CUP

INSCRIPTION À PARTIR DU 1ER MARS



CATÉGORIES

MINIME

CADET

ROTAX MAX

ROTAX MAX MASTER

ROTAX DD2

ROTAX DD2 MASTER



DATES 2011

Q OUEST 21/22 MAI À ANCENIS (44)

Q EST 25/26 JUIN À SEPTFONTAINE (25)

FINALE LE 16/17 JUILLET À ST-AMAND (18)



CONVIVIALITÉ, SPORTIVITÉ,
EQUITÉ, PERFORMANCE,
PLAISIR, ...

LE KART COMME ON L'AIME !

3MK
EVENTS

LA CRK RHÔNE-ALPES

Terre de champions, riche en beaux circuits, la **CRK Rhône-Alpes** est un passage obligé des grandes épreuves nationales. Une étape appréciée de tous, tant cette région a connu de belles histoires de karting. Son président Michel Cagnon nous en brosse sa situation et ses perspectives.



■ Âge : 58 ans.

■ Fonctions : Président de la CRK Rhône-Alpes, président de l'ASK Savoie.

■ Expérience : 26 ans au service du karting en tant que speaker, chronométrateur et président de club depuis 1992.

■ Raisons d'une passion : « J'ai découvert le karting il y a 26 ans en tant que speaker. Une activité qui m'a fait prendre goût à ce sport si passionnant. Par l'activité de mon épouse, j'ai aussi suivi les épreuves par le biais du chronométrage. Dirigeant également une entreprise d'objets publicitaires et de promotion, notamment au niveau de coupes ou de trophées, l'ensemble de ces occupations m'a toujours amené à être extrêmement proche du milieu du karting ».

→ Contact CRK

Michel Cagnon
3, Chemin du Four
73100 Brison Saint Innocent
Tel/fax : 04.79.54.97.99
E-mail : sav.chrono@wanadoo.fr
Web : www.gazettecrk.com

Le mot du président **MICHEL CAGNON**

Le cadre de la CRK

Notre CRK n'a jamais été impactée par des changements géographiques comme cela fut le cas pour d'autres régions. J'ai moi-même succédé il y a 14 ans à Jean Pin qui lui-même avait pris la suite de Gilbert Dannonay. Jean, dont le fils fut un excellent pilote, et Gilbert sont bien entendu restés des chevilles ouvrières du karting dans notre région comme peuvent le constater les pilotes qui roulent sur nos circuits. L'histoire de la CRK est riche avec l'organisation de plusieurs Championnats du Monde à Valence, un circuit qui accueille également toujours depuis sa naissance en 1976, le Trophée Valentinois. Celui-ci rencontre toujours un beau succès avec ses épreuves inscrites aux dates immuables du début mars, de la Pentecôte et de novembre. Nous étions encore 130 pilotes le mois dernier.

L'actualité de la CRK

Nous avons le plaisir de compter trois EFK sur notre sol, rejointes ces jours-ci par une quatrième sur le circuit de Rumilly. Une belle offre en matière de formation qui porte ses fruits et renforcera bientôt nos pelotons de jeunes. Toujours sur le plan du développement, nous allons normalement pouvoir profiter prochainement d'un agrandissement de la piste de Lavilledieu. Comme évoqué, précédemment nous avons la chance de compter un nombre élevé de beaux circuits, outil indispensable pour attirer des licenciés, dont d'ailleurs le nombre est en hausse de 12% par rapport à l'an passé à la même période. Nous avons également la particularité de commencer la saison très tôt en Rhône-Alpes, avec la création cette année d'une sorte de course de fin d'hiver qui a eu lieu à Lyon. Elle était organisée selon le schéma des GPO avec deux épreuves distinctes le samedi et le dimanche. Cette manifestation faisant

partie du Trophée du Grand Lyon a connu un beau succès. Enfin, outre les championnats régionaux, un autre trophée viendra rythmer notre saison, avec le trophée de Lyon qui se déroulera sur le circuit de Château-Gaillard. Tout comme Le Grand Lyon, cette compétition se déroulera sur trois journées.

Le devenir de la CRK

La légère embellie qui semble se dessiner quant au nombre de licenciés prouve que d'une manière générale les choix opérés par la FFSA sont les bons. Il faut continuer à pérenniser notre action, et poursuivre dans la voie de la limitation des coûts. Au niveau des catégories, l'on voit chez nous un bon succès au niveau des Minimes, alors que la Nationale a gagné pas mal de parts de marché, la KZ125 restant toujours quant à elle très vivace ici. Et s'il fallait réfléchir à un chaînon manquant,

“ Il faut continuer à pérenniser notre action, et poursuivre dans la voie de la limitation des coûts.

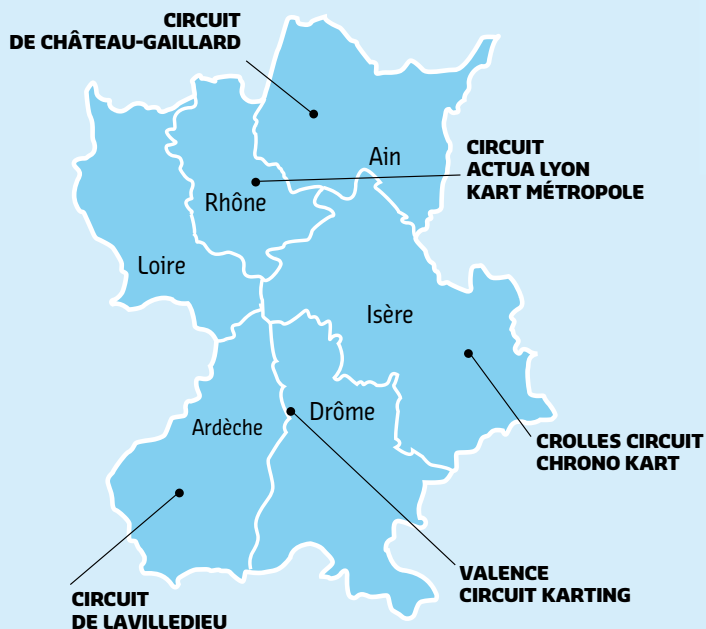
je dirais que la KF4 pourrait être celui-ci. Il nous manque encore une catégorie qui se positionnerait entre la Nationale et les GPO. Pour cela, il faudra définir une formule disposant d'un matériel abordable, et dotée d'une grande fiabilité comme c'est le cas en Nationale. D'une manière générale, il faut pouvoir proposer des solutions aux pilotes afin que ceux-ci aient un potentiel d'évolution au sein des catégories existantes, sans avoir à effectuer un grand écart financier et technique en passant de l'une à l'autre.

LES 10 POINTS CLÉS

1

GÉOGRAPHIE

La CRK se compose de sept départements que sont l'Ain (01), l'Ardèche (07), la Drôme (26), la Haute-Savoie (74), l'Isère (38), le Rhône (69) et la Savoie (73). Cas particulier avec la Loire (42), rattachée à la CRK-Rhône-Alpes mais dont les clubs font partie de la CRK Auvergne.



2

LES CLUBS

9 ASK composent la CRK, la plus importante étant la dernière née, l'ASK Lyon Master club.

3

LES LICENCIÉS

1000 licenciés environ.

4

LES CIRCUITS

Cinq circuits organisent des compétitions avec Château-Gaillard, Crolles, Lavilledieu, Lyon, et Valence.

5

LES ESPOIRS

Anthony Cout vient de remporter la Coupe de France X30, tandis que Christophe Benoît finissait second en K22 au dernier GPO. Adeline Prudent et Jules Gounon, fils de Jean-Marc, sont aussi de bons éléments en Nationale.



6

LES CHAMPIONS

Ils sont nombreux en Rhône-Alpes ! Alain Prost, Olivier Panis, Erik Comas, Jean-Marc Gounon, Christophe Bouchut, Laurent Groppi, la famille Estre, Romain Grosjean, Jean-Karl Vernay, Ludovic Baetz, Gaël Castelli, Didier Cottaz, Didier André et même Sébastien Ogier qui a couru un peu en kart !

7

LES GRANDS MOMENTS DE LA CRK EN 2011

Nous organisons le 22 mai un rassemblement des EFK en partenariat avec la FFSA sur le circuit de Lavilledieu. Nous aurons également en fin d'année la finale du Championnat de France Long Circuit à Lyon.

8

LES RENDEZ-VOUS

Compétitions organisées dans l'année : 15.

9

LES SPÉCIFICITÉS DE LA CRK

Nous sommes une CRK ayant la chance de bénéficier d'un bel outil de travail avec deux circuits de référence comme Lyon et Valence. En plus de ces belles pistes, nous avons toujours compté dans nos rangs des champions ainsi que des professionnels de qualité. On n'oubliera pas non plus le fameux Trophée Valentinois qui fête cette année ses 35 ans d'existence !

10

LE MEILLEUR SOUVENIR

« Les deux titres la même année de Laurent Groppi en Formule A et d'Alexandre Impératori en Minime. Ce furent deux résultats exceptionnels extrêmement importants pour notre CRK. »

M. CAGNON

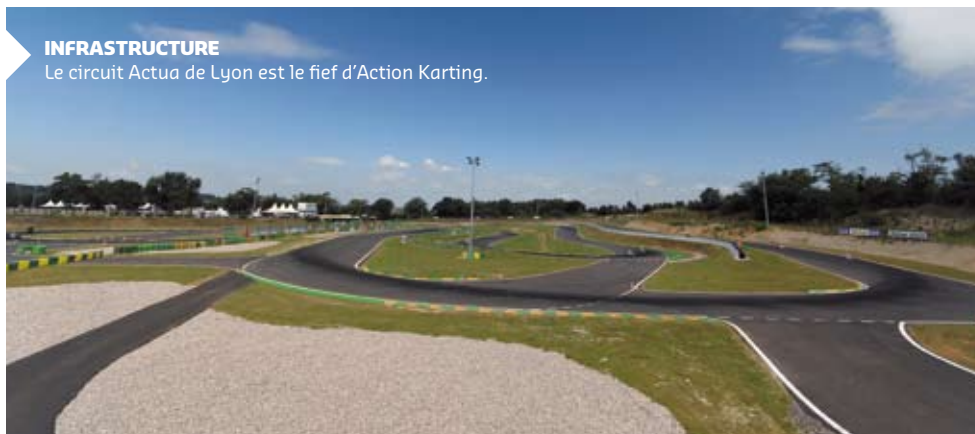
ACTEUR

GILBERT DANNONAY

“ Il ne faut surtout pas négliger les pilotes qui ne viennent que pour des entraînements, c'est même 80% de notre clientèle.

INFRASTRUCTURE

Le circuit Actua de Lyon est le fief d'Action Karting.



Gilbert, votre nom a franchi depuis bien longtemps les frontières de la CRK Rhône-Alpes. Pouvez-vous nous rappeler les différents engagements que vous avez assumés dans votre région ?

J'ai assumé le rôle de président de la CRK un certain nombre d'années, tout en étant également fondateur et président de l'ASK Valence depuis sa création fin 1975. J'ai donc depuis toutes ces années joué un rôle de relais entre le club, la CRK et la FFSA en parfaite harmonie avec les deux autres présidents de la CRK qu'ont été Jean Pin, et à présent Michel Cagnon. Mais c'est évidemment en temps que gestionnaire du circuit de Valence à La Roche de Glun que je suis le plus connu. La piste est sortie de terre début 1976, et pour mémoire, nous avons organisé sur place deux Championnats du Monde et dix huit Championnats d'Europe, à une époque où 250 pilotes pour une seule catégorie se déplaçaient sur ce type d'épreuves. Ces compétitions représentaient des temps forts magnifiques, avec un nombre de manches incroyables pour passer tous les pilotes. Malgré l'importance de la mise sur pied de tels événements, nous avions un rôle de bénévoles dans ces organisations.

Si le circuit de Valence ne reçoit plus de compétitions d'envergure majeure, vous êtes encore très impliqué dans le kart, mais de manière différente.

Si par mon métier en dehors du karting je pouvais m'impliquer de manière importante dans le bénévolat, c'était quelque chose dans lequel je ne pouvais pas diriger mon fils. Il y a tout juste dix ans s'est présentée l'opportunité d'ouvrir un commerce de karting à Lyon en collaboration avec le gestionnaire des lieux, Christian Demigneux. Les infrastructures du circuit et la proximité d'une grande ville comme Lyon nous ont décidé à aller créer Action Karting sur le circuit Actua. Nous avons mis sur pied un pôle commercial important là-bas, et je m'implique dans cette société aux côtés de mon fils. Comme nous l'avons toujours fait, nous essayons de soutenir les épreuves de grande envergure, c'est pour cela que nous sommes partenaires des GPO aux côtés de la FFSA.

Qu'en est-il des épreuves organisées sur le circuit de Valence ?

Au début des années 2000, j'ai estimé qu'il ne fallait pas dépasser un certain niveau de contraintes, ou que tout au moins il fallait

qu'elles soient partagées. J'ai donc décidé de ne pas ré-homologuer Valence au niveau international, car j'estimais qu'il n'était plus possible d'amortir les sommes nécessaires pour remettre sans arrêt le circuit aux niveaux de chaque cahier des charges. Valence reste un site magnifique. C'est une authentique piste de kart avec des courbes, des enchaînements et des freinages. Aujourd'hui se déroulent à Valence des épreuves régionales ou nationales, et cela nous suffit.

Que ce soit sur le circuit de Valence ou à travers Action Karting, vous côtoyez également une population importante des licenciés karting, celle du loisir.

Passionnés que nous sommes par le karting que nous imaginons tous de prime abord comme un engin de compétition, il ne faut surtout pas négliger les pilotes qui ne viennent que pour des entraînements, c'est même 80% de notre clientèle. Ayant la chance de les côtoyer en bord de piste que ce soit à Valence ou à Lyon, il est très important d'échanger avec eux pour connaître leurs désirs et entendre leur opinion sur le karting en général.

Les circuits compétition

CHÂTEAU-GAILLARD (01)

Développement :
840 m x 8 m



En Belle Lièvre
01500 Château-Gaillard
Tel : 04.74.38.89.67 / fax : 04.74.38.88.59
Port. : 06.15.36.46.01 / 06.11.73.61.25
Mail : christophe.lardy@free.fr
www.ain-karting.com

CROLLES (38)

Développement : 605 m x 6,5 m



Crolles Circuit Chrono Kart
Les Iles d'Amblard - 38920 Crolles
Tel : 04.76.68.19.98 / Fax : 04.76.71.00.41 / 06.29.85.67.70
Mail : franck-meynard@laposte.net
www.chronokart.com

LAVILLEDIEU (07)

Développement :
915 m x 7,5 m



Quartier Chance - 07170 Lavilledieu
Tel : 04.75.94.20.19 / Fax : 04.75.94.24.18
Mail : contact@karting-lavilledieu.com
www.karting-lavilledieu.com



LES 10 ASSOCIATIONS SPORTIVES DE KARTING DU COMITÉ RHÔNE-ALPES

ASK ALBERTVILLE

Président : Pierre PIGNOUX

C/o Renée Saton
28, clos de l'Hermitage
74150 Rumilly
Tél : 04 50 01 40 77
Fax : 05 45 22 76 29
Email : turb74@aol.com - turb74@neuf.fr

ASK ANNEMASSE

Président : Eric LHERMITTE

20, chemin du Petit Bois
74250 Peillonex
Tél : 06 71 10 36 37
Email : llhermitte.eric@wanadoo.fr

ASK CHÂTEAU GAILLARD

Président : Bernard GIROUD

Pont Rion
01230 St Rambert en Bugey
Tél : 04 74 36 28 38
Email : giroudbernard@aol.com

ASK LAVILLEDIEU

Président : Michel CLAVEL

Quartier de la Chance
07170 Lavilledieu
Tél : 04 75 94 20 19
Fax : 04 75 94 24 18
Email : contact@laumatec.com

ASK LYON

Président : Claude BARBE

C/o M et Mme Laurent Bensoussan
2, rue Georges Sand
69780 Mions
Tél : 06 21 23 91 23
Fax : 04 74 90 92 29
Email : claude.barbe1@free.fr
Site Internet : www.asklyon.org

ASK LYON KART MASTER CLUB

Président : Stéphane DESCHIENS

Circuit Actua La Savane
Chemin de la Fournée
69720 St Laurent de Mure
Tél : 06 49 30 46 99
Fax : 09 72 22 17 16
Email : sdeschiens@kartmasterclub.com
Site Internet : www.kartmasterclub.com

ASK MONTÉLIMAR

Président : Gérald AUBÉRY

Rue Marceau Brès
26200 Montélimar
Tél : 06 11 27 91 68
Fax : 04 75 49 16 39
Email : kartingmontelimar@wanadoo.fr

ASK SAVOIE

Président : Michel CAGNON

3, chemin du Four
73100 Brison St Innocent
Tél et fax : 04 79 54 97 99
Email : sav.chrono@wanadoo.fr
Site Internet : www.kartmasterclub.com

ASK VALENCE

Président : Gilbert DANNONAY

Circuit International
26600 La Roche de Glun
Tél : 04 75 84 83 983
Fax : 04 75 84 67 92
Email : kartingvalence@wanadoo.fr

ASK VILLEURBANAIS

Président : René RAMBAUD

C/o René Vigneux
5, rue Celu
69004 Lyon
Tél : 09 62 14 20 12
Email : roger.vigneux0316@orange.fr

LYON - SAINT LAURENT DE MURE (69)

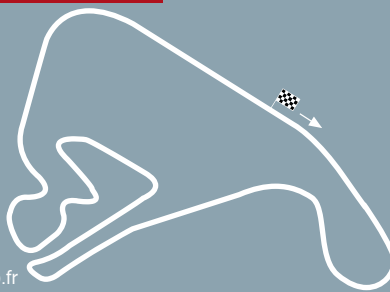
Développement : 1350 m ou 1500 m x 8 m



Actua Lyon Kart Métropole
Chemin de Fournée - 69720 St Laurent de Mure
Tel : 04.37.25.90.08 / Fax : 04.72.48.94.04
Mail : contact@actua-kart.com
www.actua-kart.com

VALENCE - LA ROCHE DE GLUN (26)

Développement :
1250 m x 7,5 m



Valence circuit karting
Centre international
26600 La Roche de Glun
Tel : 04.75.84.83.83
Fax : 04.75.84.67.92
Mail : kartingvalence@wanadoo.fr
www.kartingvalence.com



PARTIE 3/3

LES TRAJECTOIRES

Région tempérée, l'ouest de l'Europe bénéficie d'un climat doux mais pas pour autant exempt de précipitations, fort heureusement d'ailleurs. Un élément avec lequel chaque pilote devra composer, et qui, en compétition, est bien souvent synonyme de rebondissements. **Maîtriser la glisse... pas si facile !**

Souhaitées par les uns, détestées par les autres, les conditions de pluie ajoutent un indéniable piment au pilotage et à la compétition. Outre des réglages spécifiques au niveau du châssis ainsi qu'au niveau du choix de la démultiplication qui se devra d'être plus courte du fait de la baisse de rythme sur piste détrempée, le pilotage sur une surface mouillée exige une technique bien particulière. Selon les catégories, le législateur aura décidé ou non de compliquer la tâche du pilote dans ce type de conditions. En effet, si les formules de pointe se voient allouer des pneus pluie dotés de profondes sculptures au niveau de leur bande de roulement, il n'en est pas de même dans les catégories de promotion telles que la Nationale ou encore les formules jeunes. A ce

niveau, maîtrise des coûts oblige, les concurrents devront se contenter de leurs gommesslicks par tous les temps !

SLICKS ET PLUIE : QUESTION DE FEELING

Pneus surgonflés pour limiter la surface de bande de roulement en contact avec le sol, voici lancé en action le pilote équipé de gommesslicks sur piste mouillée. Délicat, surtout lorsque les pneus n'arrivent pas à prendre un minimum de température, l'exercice demande une extrême concentration malgré le rythme d'évolution devenu très lent. La douceur doit être de mise au niveau des commandes, à

commencer par le freinage. Une attaque trop franche des freins risque d'entraîner un blocage des roues, qui, du fait de la faible adhérence, pourra perdurer jusqu'à la sortie de route, sans pouvoir parvenir à en relancer la rotation. Lors des blocages de roues intempestifs, une autre problématique peut également surgir, celle de caler le moteur, ce qui au mieux vous fera perdre du temps, le temps de le relancer, au pire vous entrainera également hors piste. L'accélérateur lui aussi devra être manié avec circonspection, une reprise des gazs trop franche en appui impliquant alors inévitablement une perte d'adhérence des roues arrière qui peut s'avérer difficile à enrayer. Le tête à queue viendra sanctionner ces accélérations mal contrôlées, faisant du même coup enrager votre entourage



“ Le pilotage sur piste mouillée consistera donc à contourner la trajectoire usuelle afin d’aller chercher au-delà de celle-ci plus de grip.

qui devra encore une fois jouer du chiffon pour enlever terre et herbe venues garnir votre châssis ! A l’abord des virages, une évidence sautera aux yeux du pilote au moment où celui-ci tentera d’inscrire son kart dans la courbe : l’adhérence a subitement disparu ! Recouverte d’eau, la gomme qui d’habitude apporte un surcroît de grip, se transforme ici en une véritable patinoire. Passée cette zone de trajectoire habituelle, le kart retrouvera naturellement de l’adhérence ce qui lui permettra de tourner enfin, à condition toutefois d’avoir suffisamment ralenti pour passer l’obstacle. Vous l’avez donc compris, le pilotage sur piste mouillée consistera donc à contourner la trajectoire usuelle afin d’aller chercher au-delà de celle-ci plus de grip. En faisant ainsi délibérément l’extérieur du virage, le pilote pourra se relancer franchement en sortie de courbe, en étant toutefois toujours vigilant dans sa reprise des gazs. L’affaire se corse dans le cas d’un enchaînement. Si la piste présente un bitume vraiment glissant, il faudra alors au pilote piloter « à l’envers » en contournant les traces de gomme laissées au niveau de la trajectoire habituelle. Dans le cas d’un revêtement un peu plus adhérent, l’on pourra « sacrifier » la première partie de l’enchaînement en cherchant uniquement à se positionner idéalement pour la seconde portion du « S » de la chicane afin d’en emprunter la partie la plus extérieure possible. En procédant de la sorte, vous allez privilégier la vitesse de sortie d’enchaînement ce qui vous permettra d’avoir une bonne pointe pour la ligne droite à suivre.

PNEUS PLUIE : A L’ATTAQUE !

Les anciens disaient que piloter sous la pluie équivalait à piloter « à la limite » sur le sec. Cette affirmation est un peu moins vraie aujourd’hui du fait de l’adhérence des pneus slicks modernes, mais il est exact de dire que le pilotage sur piste mouillée avec un équipement de pneus pluie est un exercice extrêmement plaisant en terme de sensations. Il permet effectivement d’évoluer à des vitesses soutenues tout en gérant en permanence une situation de glisse.

Le principe n’est pas tellement éloigné du pilotage en pneus slicks. Le surcroît d’adhérence des gomme pluie permettra de retarder ses freinages, de garder plus de vitesse en courbes et de réaccélérer plus fort en sortie de virage. Quelques subtilités toutefois. A commencer par le freinage. Dans certaines zones de forte décélération, il pourra être utile de se décaler en dehors de la trajectoire idéale afin d’éviter la zone recouverte de gomme et donc plus glissante. Utile dans certains cas, cette technique présente le désavantage de vous faire sans arrêt changer de ligne et de parcourir plus de chemin. A tester toutefois selon les pistes et le niveau d’eau sur le circuit. En entrée de courbe, comme cité auparavant, on repoussera plus loin son point de braquage pour aller chercher les extérieurs de la piste hors des traces de gomme, tout en essayant de garder un maximum d’élan. Passées les zones glissantes, il sera étonnant de constater que sur la partie « propre » de la piste, le niveau d’adhérence est tout compte fait assez élevé. Le rythme de

GOMMES

En pneus slicks ou en pneus pluie, le pilotage sur piste mouillée demande une technique et un feeling particulier.

pilotage peut s’en trouver par conséquent assez soutenu dès lors que les pneus auront atteint une bonne température de fonctionnement.

Si les trajectoires dites « à l’extérieur » restent donc de mise, il existe toutefois une autre option dans le cas d’un enchaînement de virages type chicane ou « S ». Le fait d’aller chercher les extérieurs et de « croiser » les trajectoires peut être une solution, mais il existe probablement mieux. Chaque chicane ou « S » est en effet bordé de vibreurs ou trottoirs. En posant les roues intérieures dessus, on notera qu’ils présentent souvent un bon niveau d’adhérence, suffisant en tout cas pour caler le kart dans sa trajectoire sans qu’il file tout droit en pleine crise de sous-virage comme c’est le cas sur la partie habituellement utilisée du circuit. Explication, en coupant la chicane au plus court et en escaladant nettement les vibreurs, vos roues intérieures vont profiter du grip offert par le ciment de ces bas-côtés, tandis qu’en se plaçant au point de corde habituel de la trajectoire sèche, vos roues extérieures évitent ainsi le surplus de gomme déposé par les pneus du côté de l’appui, c’est à dire sur la partie la plus extérieure de la trajectoire. Une technique qui peut s’avérer diaboliquement efficace, même si elle a le défaut de maltraiter quelque peu votre châssis. Attention toutefois de ne pas attaquer trop franchement les vibreurs, selon leur hauteur, cette manœuvre pourrait avoir tendance à déséquilibrer le train arrière et vous faire partir en tête à queue.

Excellent entraînement pour améliorer son ressenti et son contrôle du kart, le pilotage sous la pluie permet parfois à certains géniaux acrobates de se mettre en valeur dans des conditions difficiles. A vous d’en faire autant !



PARTIE 1

KARTING, 55 ANS D'ÉVOLUTION

Il était une fois un kart, simple assemblage de bouts de tube coiffé d'un petit moteur de tondeuse à gazon. De ce rustique assemblage est né **un nouveau sport mécanique** qui, après 55 années d'existence, a su garder ses gènes. Etude de l'évolution... d'une révolution !

Propre de l'homme et donc du pilote de kart, celui-ci n'a eu dès lors de cesse que de faire progresser son matériel dans le but de flatter son ego en battant son voisin de trajectoire. Morceaux de tubes informes, ronds ou carrés, en divers métaux ou... en bois, les châssis ont été le champ d'expression de nombre de Géo Trouvetout. Mais plus que le châssis lui-même, les premières évolutions ont notamment porté sur les systèmes de freinage. Les premiers karts avaient pour particularité d'utiliser souvent des freins à sangle n'agissant que sur une seule roue. S'inspirant de ce qui se faisait en voiture et en moto, le mécanisme à tambour puis dès

1961 des modèles à disque vinrent réduire considérablement les distances de freinage.

LA COURSE À LA PUISSANCE

Ralentissement assuré, vint l'heure de soigner la performance du moteur. Princes de la mécanique, les motoristes italiens furent les premiers à développer des mécaniques spécifiquement adaptées au kart. Les Parilla, Saetta, Komet et autres Guazzoni ne mirent pas longtemps à battre en brèche les productions américaines type Mc Culloch, dopées à outrance certes, mais pénalisées par une conception industrielle plus adaptée à la grande série qu'à la course aux chevaux vapeur. Puissants, capables de marcher

sur une large plage d'utilisation, ces moteurs 2 temps vont lancer la mode des 100 cm³. Les premiers d'entre eux étaient coiffés d'un drôle de carter, permettant par le biais d'un ventilateur entraîné par le vilebrequin de s'auto-refroidir. Ce système sera bientôt remplacé par des ailettes qui viendront efficacement canaliser l'air pour stabiliser la température du carter et du cylindre. Démunis d'embrayage, ces petits propulseurs très simples d'entretien fonctionnent au mélange essence/huile et annoncent des régimes allant bien au-delà des 10.000 tr/minute. Cette époque va lancer l'ère des préparateurs de moteurs qui, en ajustant au mieux les pièces du moteur et en jouant sur les trois paramètres que sont la



“ La première réalisation de la marque Tecno se nomme le Kaïmano, classique, mais déjà doté d'un type de tubes issu de l'aéronautique. Le progrès est en marche...

INNOVATIONS

A la fin des années 70, le Cobra, un châssis au design très particulier, est composé non pas d'un classique tube plan, mais d'une véritable structure tubulaire rappelant les monoplaces de l'époque.

compression, les diagrammes d'admission et d'échappement, vont faire gagner de précieux chevaux à leurs clients. Les plus réputés d'entre eux sont extrêmement courtisés et leurs prestations sont monnayées au prix fort, une pratique qui n'a pas changé de nos jours !

Si la puissance est un facteur certes important, les pistes de karting des années 1960, souvent étroites et très sinueuses, nécessitent une bonne tenue de route. Après l'ère des inventeurs, vint celle d'une certaine forme d'industrialisation des châssis de kart, là encore pilotée depuis l'Italie.

LE CHÂSSIS SELON TECNO

Fils d'industriel, les fils Pederzani, bons pilotes de kart à leurs heures perdues, songent à importer en Italie ces châssis américains qui pour l'heure sont les références en terme de performances. Les délais de livraison étant trop longs, décision est prise de fabriquer eux-mêmes leurs propres karts, les Tecno. Leur première réalisation se nomme le Kaïmano, classique, mais déjà doté d'un type de tubes issu de l'aéronautique. Le progrès est en marche, et début 1963 apparaît un second modèle, concentré de technologie du moment. La forme de son cadre est inédite avec ses deux longerons cintrés vers l'extérieur au niveau du train avant, le tout relié par une

barre transversale, elle aussi cintrée. Un schéma révolutionnaire qui annonce le kart de demain et que l'on retrouve toujours aujourd'hui sur les châssis modernes. Le train arrière apporte également son lot de nouveautés, avec un cadre dédoublé dans la partie droite, permettant d'installer le moteur à droite du pilote et non plus dans son dos, cette nouvelle implantation permettant un refroidissement plus efficace du propulseur. Une platine coulissante sur ces deux tubes fixe le moteur au châssis, tandis que l'axe arrière vient se loger dans des paliers. Le Tecno bénéficie d'un réservoir au centre du châssis et d'un empattement très court afin de limiter au maximum le poids de l'ensemble. Jantes en magnésium, fusées en fer forgé, frein à disque, housse de siège, volant « tulipe » et look très racing viennent compléter le package qui n'atteint pas même 30 kilos sur la balance. Le raz de marée des victoires du Piuma, plume en français, est incontestable à partir de 1963, domination qui perdurera pendant plusieurs années durant lesquelles la plupart des constructeurs ne pourront que copier les productions de Bologne.

Jamais à cours d'idées, Gianfranco et Luciano Pederzani vont élaborer à la fin des années 1970 un nouveau modèle très particulier. Ceux-ci commencent tout juste l'élaboration

de monoplaces de course, un parcours qui les emmènera jusqu'en F1 et jusqu'à leur perte, et vont s'en inspirer dans la conception du nouveau Cobra. Ici, ce châssis au design très particulier, est composé non pas d'un classique tube plan, mais d'une véritable structure tubulaire rappelant les monoplaces de l'époque. Train avant triangulé, colonne de direction à renvoi, platines de support d'axe arrière et moteur positionné à gauche viennent compléter ce package technique fort complexe mais très innovant, preuve que tout avait déjà été inventé et expérimenté dans le passé ! Le pilote prend place au milieu d'un début d'arceau cage très compact, tandis que le moteur a été rejeté à l'extérieur du cadre. Un choix risqué en cas d'accrochage ! On remarque également sur les photos illustrant cet article que les paliers du train arrière peuvent coulisser aisément sur les tubes, offrant ainsi la possibilité d'un empattement très facilement réglable. Ce superbe Tecno Cobra, totalement reconstruit selon les plans de l'époque par Jean-Pierre Baconnet est, à l'image des productions Tecno, un foisonnement technologique, prouvant une fois encore que si bien des choses ont évolué sur les karts modernes, tout a déjà été pensé et élaboré depuis fort longtemps !



ARNAUD KOZLINSKI

SAVOIR RESTER HUMBLE

Champion du Monde Super KF en 2009, parrain du Programme 10-15, Arnaud Kozlinski est **très proche des jeunes pilotes**, à qui il enseigne le pilotage... et la modestie.

De son propre aveu, le titre mondial acquis en 2009 dans la catégorie la plus prestigieuse n'a pas changé la vie d'Arnaud Kozlinski. En tout cas, lui n'a pas changé. Toujours aussi lucide et tranché dans ses opinions, il n'est pas homme de fioritures.

Parrain du Programme 10-15 mis sur pied par la FFSA, vous avez l'air passionné par cette responsabilité.

Tout à fait, j'assume cette tâche depuis un an et demi. C'est quelque chose de très intéressant que de coacher des jeunes, et puis c'est mon avenir puisque je songe à ma reconversion dans ce domaine. Je m'occupe déjà, entre autres, de Hugo Hakkinen, le fils de Mika. La grande dif-

férence entre les jeunes et les plus grands, c'est que les jeunes écoutent !

Est-ce que dès le plus jeune âge, on arrive à discerner les qualités d'un futur champion ?

On arrive au moins à voir les talents innés par rapport à un pilote un peu forcé, c'est-à-dire qui a déjà beaucoup roulé dans de bonnes conditions. Ensuite, le côté mental, la maturité deviendront très importants. Pour l'instructeur, il ne faut pas hésiter à remettre à leur place ceux qui s'imaginent déjà tout savoir. Et il faut aussi les observer en dehors du kart, juger de leur capacité d'échanger et de s'intégrer dans un groupe. C'est sûr que pour quelqu'un de très timide, certaines choses seront plus difficiles.

Vous avez maintenant un long vécu en compétition. Comment avez-vous vu l'évolution de votre sport ?

C'est très compliqué. Je suis arrivé à une époque charnière. J'ai débuté avec les karts sans embrayage, sans électricité. J'ai roulé dans ces conditions jusqu'à la Formule A. Et j'avoue que j'ai une certaine nostalgie de cette période. Mais aussi, j'aurai aimé bénéficier d'un encadrement tel que celui proposé aux jeunes actuellement.

Pour vous, comment est-ce que cela a débuté ?

Mon père, Guy, a accompli une belle carrière, puisqu'il a été notamment Champion de France 125. Alors, je ne pouvais pas y échapper ! Il m'a éduqué à la dure. Il n'était pas question de



ARNAUD, PROF DE HAKKINEN JUNIOR

Arnaud veille sur les premiers tours de roue d'Hugo Hakkinen. A dix ans, Hugo découvre les joies du pilotage en compétition, une passion déjà bien accrochée, et bien évidemment transmise par son papa Mika. Le pilote finlandais, double Champion du Monde de Formule 1 en 1998 et 1999, a choisi Arnaud Kozlinski comme « précepteur » de son fils au regard de son palmarès prestigieux et de ses qualités de pédagogie.

“ La différence avec les plus grands, c'est que les jeunes écoutent !

se louper, je n'avais pas de droit à l'erreur. J'ai débuté en compétition à l'âge de 12 ans, et dès le début nous avions des ambitions. Ça a tout de suite bien marché et le reste est connu.

Comment avez-vous apprécié votre titre de champion du monde en 2009 ?

Comme un soulagement, car j'étais déjà passé à côté deux fois. Il ne restait plus qu'une marche à franchir.

Que conseillerez-vous aux jeunes ambitieux ?

D'abord, et quoi qu'il arrive, de continuer leurs études. Pour qu'ils aient quelque chose en mains si ça ne marche pas comme ils veulent. Et puis il y a une tendance chez les jeunes, que je désapprouve, c'est qu'ils ne s'intéressent pas à la technique. Ils ne pensent qu'au pilotage. Mais c'est plus difficile de faire du développement ou même du réglage si on ne sait pas comment marchent un kart et son moteur.

Quelles sont les difficultés rencontrées par un coach ?

Quelquefois les parents. On peut trouver naturel d'imaginer que son fils est un futur

Champion du Monde, mais il faut s'adapter aux réalités et garder la tête sur les épaules. On parle beaucoup aux parents, il faut de la diplomatie. Et ils pensent trop vite à l'auto, alors que le karting exige déjà un long apprentissage. En auto, les budgets comptent encore plus, il faut avoir cela présent à l'esprit dès le début.

Autrement dit, il faut qu'un jeune kartman soit bien armé psychologiquement pour aborder le monde de l'auto.

Oui, et je donnerai en exemple Jules Bianchi, que je connais bien. Il possède de grandes qualités, il est à l'écoute des autres, et surtout il est humble.

Vous-même, avez-vous été tenté par le sport auto ?

Non, et on ne m'a jamais fait de bonnes propositions non plus. Si un jour, avec l'âge et pour continuer la compétition, je décidai de passer à l'auto, je ferai des courses de tourisme ou de GT. Car si la monoplace est la plus proche techniquement d'un kart, c'est en voitures fermées que l'on voit les plus grosses bagarres en peloton.

ARNAUD KOZLINSKI

Né le 8 octobre 1981 à Bordeaux.

Réside à Desenzano (Italie).

Professionnel pour l'usine CRG.

Débuts en 1994.

- 1996 : 1^{er} Trophée Jérôme Bernard.
- 1999-2004-2005 : 1^{er} Grand Prix FFSA en ICA puis deux fois en FA.
- 2006 : 1^{er} World Cup FA.
- 2009 : 1^{er} WSK Super KF.
Champion du Monde Super KF.

Vous vivez en Italie, dans la région des lacs, où vous êtes employé par l'usine CRG. Quelle a été l'adaptation ?

Cela me convient très bien. J'apprécie la vie à l'italienne et le public est ici nombreux et passionné. Il y a aussi plus de médias qui s'intéressent à notre sport.

Votre saison 2011 ?

Je cours en 125 KZ1. Les usines se sont entendues pour réserver le Super KF aux pilotes sous la tranche des 26-28 ans. Je vais sur mes 30 ans, et je suis donc en KZ1 qui est une très belle catégorie. A mon programme, j'ai le Championnat d'Europe en Allemagne et le Championnat du monde en Belgique.












Votre avenir ?

Comme pour beaucoup de domaines, cela dépendra de la situation économique. Mon ambition est de devenir team manager dans une structure importante.

Un dernier message ?

Faire du sport. J'adore le motocross, mais je n'ai plus le droit de le pratiquer. Il me reste le foot. Et ne jamais croire qu'on est arrivé. C'est un principe que je m'applique à moi-même.

EPREUVES NATIONALES LES RENDEZ-VOUS 2011

| | CATEGORIE | DATE | ASK | PALMARES |
|--|--|--|--|--|
|  | Coupe de France Minikart | 2/3 juillet : Septfontaine (25) | ASK de l'Enclos | Etienne Mordret (2008) Mathieu Roméo (2009) Enzo Valente (2010) |
|  | Coupe de France Minime & Cadet | 29 et 30 octobre 2011 Essay (61) | ASK K61 | Minime Paolo Besancenez (2009) / Jérémy Demarque (2010) Cadet Anthoine Hubert (2009) / Bastien Leguay (2010) |
|  | Coupe de France Féminine | 4/5 juin : Ancenis (44) | ASK Ancenis | Aurore Launay (2009) Séphora Lorenzo (2010) |
|  | Coupe de France Rotax & Rotax Master | 7 et 8 mai 2011 : Angerville (91) | ASK Angerville | Rotax Laurent Miskiewicz (2010) Rotax Master Stéphane Picque (2010) |
|  | Championnat de France Minime & Cadet | 4 et 5 juin 2011 Ancenis (44) 2 et 3 juillet 2011 Septfontaine (25) 30 et 31 juillet 2011 Muret (31) | ASK Ancenis ASK de l'Enclos ASK KCPOM / ASK 31 / ASK Colomiers | Minime Benjamin Gérard (2008) / Paolo Besancenez (2009) / Jérémy Demarque (2010) Cadet Esteban Ocon (2008) / Charles Leclerc (2009) / Dorian Boccolacci (2010) |
|  | Championnat de France Nationale | 28 et 29 mai 2011: Ostricourt (59) 30/31 juillet 2011: Muret (31) 20 et 21 août 2011 : Laval (53) | ASK Métropole ASK KCPOM / ASK 31 / ASK Colomiers ASK Laval | Clément Martin (2010) |
|  | Championnat de France KZ125 & Gentleman | 1 ^{er} et 2 octobre 2011 Salbris (41) | ASK Salbris | KZ125 Clément Da Silva (2008) Mathieu Gaillard (2009) Paul David (2010) KZ125 Gentleman Thierry Savard (2009) Bruno Benabent (2010) |
|  | Championnat de France d'Endurance | 21 et 22 mai 2011 Le Mans (72) 25 et 26 juin 2011 Anneville (76) 8 et 9 octobre 2011 Mer (41) 5 et 6 novembre 2011 Angerville (91) | ASK A.C.O. ASK Rouen 76 ASK Karting Mer 41 ASK Angerville | Cotentin-Intermarché (2008) Sarthe-RTKF (2009) Sarthe-RTKF (2010) |
|  | Championnat de France Superkart | 18 et 19 juin 2011 Nogaro (32) 2 et 3 juillet 2011 Croix en Ternois (62) 10 et 11 septembre 2011 Haute Saintonge (17) 8 et 9 octobre 2011 Le Vigeant (86) 22 et 23 octobre 2011 Le Mans (72) | ASA Armagnac Bigorre ASK Côte d'Opale ASK Beltoise – Haute Saintonge ASA Le Vigeant ASA Le Mans | Damien Payart (2008-2009-2010) |
|  | Championnat de France GPO KZ2/ KF2/KF3 | 7 et 8 mai 2011 Angerville (91) 28 et 29 mai 2011 Ostricourt (59) 20 et 21 août 2011 Laval (53) 29 et 30 octobre 2011 Essay (61) | ASK Angerville ASK Métropole ASK Laval ASK K61 | KF3 Brandon Maisano (2008) / Pascal Belmaaziz (2009) / Pierre Gasly (2010) KF2 Charles Lacaze (2008) / Sébastien Bailly (2009) / Enzo Guibbert (2010) KZ2 Thomas Mich (2008) / Norman Nato (2009) / Anthony Abbasse (2010) |
|  | Championnat de France Long Circuit | 2 et 3 juillet 2011 Croix en Ternois (62) 10 et 11 septembre 2011 Circuit JP Beltoise (17) 19 et 20 novembre 2011 Circuit Actua Lyon | ASK Côte d'Opale ASK Beltoise Haute-Saintonge CRK Rhône-Alpes | Nouveau championnat de France |

| CONDITIONS D'ADMISSION | COMPETITIONS | COMMENTAIRES | INSCRIPTIONS |
|--|---|--|--|
| Coupe de France réservée aux 8 / 10 ans (à partir de 8 ans en compétition, sauf titulaire volant d'or ou d'argent, 7 ans). | 80 pilotes maximum admis selon l'ordre d'arrivée des engagements. | Moment fort de la saison, la Coupe de France Minikart se déroulera sur le tracé vallonné de Septfontaine. Technique mais favorisant les dépassements, le circuit du Doubs offrira un beau spectacle. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Coupe de France réservée aux 9/12 ans en Minime et 11/14 ans en Cadet*. | 54 pilotes qualifiés par catégorie à l'issue des championnats régionaux. | Après le Championnat du Monde M18 au Mans, le très beau tracé d'Essay accueillera la Coupe de France Minime/Cadet. Du haut niveau en perspective ! | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Coupe de France accessible aux pilotes à partir de 13 ans*. | 72 pilotes maximum admis selon l'ordre d'arrivée des engagements (matériel type Nationale). | Le circuit chargé d'histoire d'Ancenis, totalement rénové récemment, reçoit la Coupe de France Féminine, seule occasion de la saison de voir une course entièrement réservée à ces dames. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Coupe de France accessible aux pilotes à partir de 15 ans* (+ de 32 ans en Rotax Master). | 72 pilotes qualifiés (36 en Rotax Master) à l'issue des championnats régionaux. | Course d'accompagnement des GPO, la Coupe de France Rotax a cette année lieu à Angerville. Technique à souhait, le tracé francilien sied bien au Rotax, connu pour son couple généreux. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Championnat de France réservée aux 9/12 ans en Minime et 11/14 ans en Cadet*. | 75 pilotes qualifiés par catégorie à l'issue des championnats régionaux. | Après les Féminines à Ancenis puis les Minikarts à Septfontaine, le Championnat de France fera étape à Muret qui retrouve ainsi une épreuve de rang national. Finale à ne rater sous aucun prétexte ! | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Coupe de France accessible aux pilotes à partir de 15 ans*. | 80 pilotes qualifiés par catégorie à l'issue des championnats régionaux. | La Nationale s'offre un championnat de France à trois étapes en 2011, et après les magnifiques circuits d'Ostricourt et Muret, l'ultime rendez-vous sur le tracé rénové de Laval sera un des temps forts de la saison. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Coupe de France accessible aux pilotes à partir de 15 ans, et à partir de 32 ans en Gentleman. | 143 pilotes qualifiés par catégorie à l'issue des championnats régionaux. | Les grands espaces et les enchaînements rapides de Salbris sont un parfait lieu d'expression pour la puissance des moteurs 125cc à boîte de vitesses. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Championnat de France accessible aux pilotes à partir de 15 ans*. | Nombre d'équipages limité selon la capacité des circuits (Règlement Sportif National). Priorité aux équipes participants à l'ensemble du championnat. | Sport individuel, le karting ici dans sa version Endurance permet de courir en équipage à deux ou trois pilotes. Traditionnellement davantage prisée par les pilotes de la moitié nord de la France, la catégorie évoluera sur des tracés parmi les plus réputés de l'hexagone. | KMO 170, Rue Gambetta BP 202 93100 Montreuil cedex |
| Championnat de France accessible aux pilotes à partir de 18 ans*. | 60 pilotes maximum admis selon l'ordre d'arrivée des engagements. | Changement de décor avec le Superkart qui se pratique sur des circuits automobiles dont notamment les prestigieux tracés de Nogaro et du Mans. A noter la date du 10/11 septembre et la découverte pour la catégorie du circuit de Haute-Saintonge en même temps que la Coupe de France Long Circuit. | Inscriptions auprès de la FFSA |
| Championnat de France accessible aux pilotes à partir de 13 ans* en KF3, et 15 ans * en KF2 et KZ2. | 72 pilotes maximum admis selon l'ordre d'arrivée des engagements (priorité aux pilotes participant à l'ensemble du Championnat). | Championnat vitrine du karting de compétition, les GPO FFSA réunissent trois catégories de niveau international. Après Varennes-sur-Allier en début de saison, les pilotes français et étrangers s'affronteront sur des circuits parmi les plus beaux de l'hexagone en terme de tracé et d'infrastructure. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |
| Championnat de France accessible aux pilotes à partir de 15 ans* (+ 32 ans en Gentleman) | 100 pilotes maximum admis en KZ125 et 100 maximum admis en KZ125 Gentleman selon l'ordre d'arrivée des engagements. | Un titre national sera décerné cette année aux protagonistes du Championnat de France Long Circuit qui de Croix-en-Ternois dans le Nord jusqu'au grand tracé de Lyon plus au sud vont profiter au maximum des joies de l'aspiration. | TKC 20, Rue des Fosses 77590 Bois le Roi |

* Âge révolu ou atteint dans l'année.



DÉCOUVERTE

CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG CIRCUIT À TOUTE VITESSE

Discipline encore méconnue, les épreuves Long Circuit présentent un **attrait décuplé cette année**, avec au bout des trois rendez-vous inscrits au calendrier la quête d'un titre de Champion de France. Une aubaine pour les fanatiques de ces courses alliant vitesse et tactique. Explications.

« **A**près douze années de course automobile, j'ai fait ma première course de kart à l'occasion de la Coupe de France Long Circuit chez nous, à la Génétouse ». Ce choix plutôt incongru fut l'œuvre de Julien Beltoise, qui, profitant du passage de la Coupe sur ses terres, se laissa convaincre de s'essayer volant en mains au milieu des habituels concurrents de la Coupe. « L'expérience fut fantastique, et réellement très impressionnante. Ça va tout de même très vite, et cela se corse vraiment quand on roule en peloton et que l'on a recours à la poussette pour gagner de la vitesse. Lorsque que l'on n'y

est pas habitué, on hésite un peu avant de se lancer dans ce genre de jeu ! »

Vous l'aurez compris, les épreuves sur Long Circuit sont la garantie de courses à sensations. Le circuit Carole en Ile de France et l'ASK Rosny 93 furent les pionniers de ce type d'événements, avec l'immuable scénario de finales au finish et de suspense jusqu'au dernier mètre. Cette discipline si particulière aura cette année pour théâtre les tracés automobiles de Croix en Ternois dans le Nord et de la Génétouse du côté de la Charente-Maritime. Ultime étape enfin du côté de la capitale des Gaules à Lyon, avec un circuit à mi-chemin entre piste de karting et piste automobile. Trois rendez-vous qu'attendent avec impatience les fanatiques de l'aspiration !

“ Lorsque que l'on n'y est pas habitué, on hésite un peu avant de se lancer dans ce genre de jeu !

LES CIRCUITS DU CHAMPIONNAT VUS PAR NICOLAS ROI SANS SAC

→ 02-03 juillet : Croix en Ternois (62)

En l'absence du circuit Carole qui a de tout temps été le temps fort de la saison Long Circuit, le circuit de Croix-en-Ternois est également bien connu des pilotes. Sa longue ligne droite et son retour tranchent avec une partie plus sinueuse. La vitesse horaire y est de 124 km/h.

→ 10-11 septembre : Circuit JP Beltoise (17)

Découvert l'an passé, ce tout nouveau et très beau circuit est aussi le plus rapide du Championnat avec une vitesse moyenne de 138 km/h. Cela laisse imaginer les vitesses de pointe !

→ 19-20 novembre : Circuit Actua Lyon (69)

Traditionnellement organisé en toute fin d'année, le rendez-vous de Lyon est un cas à part. Après deux circuits typiquement automobiles, Lyon, même dans sa configuration longue, s'apparente plus à un circuit de karting. Rapide certes, mais karting quand même. Très différents, ces trois tracés du Championnat de France sont un bon mix de ce qui fait le charme du Long Circuit.

NICOLAS ROI SANS SAC « AMOUREUX DU LONG CIRCUIT ! »

Nicolas, l'on connaît le vainqueur de la Coupe de France Long Circuit, mais l'on connaît moins le parcours de l'homme et du pilote.

J'ai 24 ans et je suis actuellement en fin d'étude d'ingénieur dans le domaine du génie système industriel. J'ai découvert le kart à l'âge de cinq ans, mais à l'époque, le Minikart n'existait pas. J'ai donc attendu mes 10 ans pour pouvoir débiter en compétition chez les Minimes.

Cela fait plusieurs saisons que vous roulez en KZ125, à quelle occasion avez-vous découvert la discipline Long Circuit ?

J'avais lu des reportages sur ce type de compétitions, et l'attrait de la vitesse ainsi que le phénomène d'aspiration qui était très souvent mis en avant m'ont incité à m'inscrire, il y a trois ans, à une course sur le circuit Carole. Je suis immédiatement tombé amoureux du Long Circuit ! J'ai découvert une catégorie différente de ce que je connaissais jusqu'alors, et des courses extrêmement excitantes où la stratégie rentre autant en compte que la performance, à tel point que ce n'est pas forcément le plus rapide qui l'emporte au final.

Lauréat de la Coupe de France Long Circuit 2010, vous êtes la référence dans la catégorie. Pouvez-vous en livrer les secrets ?

Le principe de base réside dans le fait que l'on peut gagner une seconde au tour grâce au seul phénomène de l'aspiration. Conscient de ça, il faut appliquer la bonne tactique pour en profiter

pleinement. En course, l'idéal est de parvenir à former un petit groupe de trois ou quatre pilotes, et de viser le même but, à savoir s'échapper du reste du peloton en s'aspirant mutuellement. Pour cela, il faut savoir renoncer à se doubler, et au contraire avoir recours à la « poussette » pour aller plus vite en ligne droite. Le kart leader aspire le kart suiveur qui vient le pousser et ainsi de suite. On peut gagner plus de 10 km/h en procédant de la sorte. Si vous vous entendez bien avec le ou les concurrents autour de vous, ça va alors très, très vite !

Une fois l'échappée réussie, quelle tactique adopter en fin de course ?

Il n'y en a plus, c'est chacun pour soi ! Enfin, pas tout à fait. L'idéal est de ne surtout pas se présenter en tête lors de l'entame de la dernière ligne droite, sous peine de se voir immanquablement dépassé par les suiveurs. C'est un peu comme dans les courses de vélos sur piste, il faut d'abord refuser le combat pour ne pas s'élancer trop tôt, puis une fois que c'est parti, il faut tout donner pour jouer son va-tout dans la dernière ligne droite et le dernier freinage qui est en général très tardif ! Pour l'anecdote, en 2010 à Carole, Mathias Gallepe m'a battu sur le fil de la sorte. Nous étions parvenus à nous échapper tous les deux et nous comptions une belle avance sur le reste du peloton. A l'entrée de la dernière ligne droite, nous avons complètement coupé notre élan. Nous étions tous les deux côte à côte en première à attendre et à se regarder. Puis voyant les poursuivants revenir dangereusement, il a

bien fallu redémarrer. A l'accélération, je suis passé devant lui, mais aux deux tiers de la ligne droite, il est parvenu à prendre mon aspiration et à déboîter à la corde pour l'ultime freinage et donc l'emporter.

Ces courses à hautes vitesses représentent-elles un danger ?

Pas particulièrement. Il est évident que lorsque l'on vient pousser le concurrent de devant pour gagner en vitesse de pointe, il faut doser l'accélérateur afin que l'impact ne soit pas trop fort, car à 180 km/h voire plus, cela peut être délicat. Pour les moteurs qui prennent plus de régime du fait de ces longues séances de « poussette », il y a également l'astuce de soit mettre le starter dans les lignes droites, ou de boucher l'un des deux conduits de la boîte à air afin d'enrichir l'alimentation du moteur pour éviter un éventuel serrage. Il suffit juste de retirer le starter ou la main en bout de ligne droite.

Après votre victoire en Coupe de France, participerez-vous au nouveau Championnat de France Long Circuit cette année ?

« Bien évidemment, c'est même une compétition que j'attends avec impatience avec mon équipe AP Karting de Pascal Agazzini à laquelle je suis fidèle depuis longtemps et qui m'a toujours fourni un matériel au top pour ces épreuves. J'invite tous les pilotes à venir découvrir ne serait-ce qu'une fois le Long Circuit qui, en plus, ne demande aucune préparation particulière, c'est vraiment une catégorie géniale !

COMMISSION DE DISCIPLINE « LUTTE CONTRE LE DOPAGE » DU 23/11/10

Affaire FFSA c/ M. Benjamin Da Silva

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 23/11/10, présidée par Jacques Le Gall, assisté par Pierre Boivin et Jean-Jacques Bénézet en qualité d'assesseurs. Egalement présents : Claire Migliorini, secrétaire de séance et Jean-Philippe Gaudichau, représentant FFSA.

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Le 19/09/10, M. Benjamin Da Silva fait l'objet d'un contrôle anti-dopage à l'issue des finales du Championnat de France de Karting, catégorie KZ 125, qu'il remporte.

Par courrier recommandé avec accusé de réception (RC/AR) notifié à la FFSA le 25/10/10, le département des analyses de l'Agence Française de Lutte contre le Dopage (AFLD) informe la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) que l'analyse de l'échantillon d'urine prélevé sur M. Benjamin Da Silva révèle la présence d'acide 11-nor-delta-9-THC-9 carboxylique, métabolite de tétrahydrocannabinol, principe actif du cannabis, à la concentration estimée à 39.4 nanogrammes par millilitre.

Cette substance est visée par le décret n°2010-134 du 10 février 2010 dans la classe S8 des substances et méthodes interdites en compétition relative aux cannabinoïdes (par ex. le haschisch, la marijuana).

Par courrier RC/AR en date du 2/11/10, la FFSA informe M. Benjamin Da Silva :

- que le résultat de son contrôle est positif,
- qu'une procédure disciplinaire est engagée à son encontre,
- qu'il dispose d'un délai de cinq jours pour demander une analyse de contrôle ; M. Benjamin Da Silva ne demande pas d'analyse de contrôle dans le délai réglementaire qui lui est imparti. M. Benjamin Da Silva est régulièrement convoqué par devant la Commission de Discipline « Lutte contre le Dopage » du 23/11/10 par un courrier RC/AR du 5/11/10.

LA COMMISSION DE DISCIPLINE LUTTE CONTRE LE DOPAGE :

Vu le code du sport, notamment ses articles L.230-1 à L.232-1 et R.232-45 à R.232-71 ;

Vu le décret n°2010-134 du 10 février 2010 portant publication de l'amendement à l'annexe de la convention contre le dopage et énonçant la liste des produits et procédés prohibés ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA relatif à la lutte contre le dopage ;

Vu le procès verbal de contrôle antidopage établi le 19/09/10 lors des finales du Championnat de France de Karting à Lavelanet ;

Vu le rapport d'analyse n°2010.09.102-1 établi par le Département des Analyses de l'Agence Française de Lutte contre le Dopage à la suite du contrôle mentionné ci-dessus, révélant la présence d'Acide 11-Nor-Delta-9-THC-9-Carboxylique ;

Après avoir pris connaissance de toutes les pièces versées au dossier ;

Après avoir entendu le représentant de la FFSA en son rapport ;

Après avoir entendu les explications de M. Benjamin Da Silva lors de l'audience de la Commission et lui avoir donné la parole en

dernier ;

Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à la Commission ;

SUR CE,

Considérant qu'aux termes de l'article L.232-9 du Code du sport : « il est interdit au cours des compétitions et manifestations sportives organisées ou autorisées par les fédérations sportives (...) - 1° D'utiliser des substances et procédés de nature à modifier artificiellement les capacités ou à masquer l'emploi de substances ou procédés ayant cette propriété ; - 2° De recourir à ceux de ces substances ou procédés dont l'utilisation est soumise à des conditions restrictives lorsque ces conditions ne sont pas remplies - La liste des substances et procédés mentionnés au présent article est celle élaborée en application de la convention contre le dopage signée à Strasbourg le 16 novembre 1989 ou de tout accord ultérieur qui aurait le même objet et qui s'y substituerait. La liste est publiée au JORF » ;

Considérant que dans le cadre des finales du Championnat de France de Karting 2010 en catégorie KZ 125, M. Benjamin Da Silva a été soumis à un contrôle antidopage le 19/09/10 dont les résultats, établis par le Département des analyses de l'AFLD, ont fait ressortir la présence d'acide 11-nor-delta-9-THC-9 carboxylique aux concentrations estimées respectivement à 39.4 nanogrammes par millilitre ; que cette substance, qui appartient à la classe S8 des cannabinoïdes, est interdite selon la liste des procédés et substances interdits prévue par le décret n°2010-134 du 10 février 2010 susvisé qui la répertorie parmi les substances dites « spécifiées » ;

Considérant que, par courrier recommandé avec avis de réception en date du 2/11/10, M. Benjamin Da Silva a été informé des griefs qui lui étaient reprochés ainsi que de la possibilité qui lui était offerte de contester les résultats de l'analyse effectuée par le Département des analyses de l'AFLD ; que M. Benjamin Da Silva n'a pas souhaité demander l'analyse de contrôle ;

Considérant que M. Benjamin Da Silva a reconnu, lors de l'audience de la Commission, avoir consommé du cannabis ; qu'il a cependant nié avoir voulu améliorer ses performances sportives, expliquant que cette consommation exceptionnelle se serait inscrite dans un contexte festif lors de ses vacances quelques semaines avant le contrôle ; que par ailleurs, M. Benjamin Da Silva n'avait pas prévu de courir lors de la saison 2010 et que sa participation au Championnat de France s'est décidée au dernier moment à la demande d'un team ; qu'en tout état de cause, l'intéressé fait part de ses vifs regrets pour sa conduite, déclare vouloir assumer les conséquences de ses actes et accepte le principe de la sanction ; qu'enfin il s'engage à ne plus consommer de cannabis ;

Considérant en premier lieu qu'en dehors du cas où est apportée la preuve d'une prescription médicale à des fins thérapeutiques justifiées, l'existence d'une violation des dispositions législatives et réglementaires relatives au dopage est établie par la présence, dans un prélèvement

urinaire, de l'une des substances mentionnées dans le décret n°2010-134 du 10 février 2010 précité ; que la concentration de cannabis estimée à 39.4 ng/ml est nettement supérieure au seuil fixé par l'A.M.A. exclut per se la possibilité d'une contamination passive ;

Considérant, en deuxième lieu, qu'il convient de rappeler à M. Benjamin Da Silva que la consommation de cannabis est non seulement interdite en matière sportive, mais est également prohibée pénalement ; qu'à ce titre, l'article L. 3421-1 du code de la santé publique fait encourir à toute personne faisant un usage illicite de ce produit classé comme stupéfiant les peines d'un an d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende ;

Considérant, en dernier lieu, que le comportement prohibé par l'article L. 232-9 du code du sport précité consiste à utiliser ou recourir à une substance ou à un procédé, référencés sur une liste en raison de leurs propriétés, qui sont de nature à modifier artificiellement les capacités des athlètes ou à masquer l'emploi de ces substances ou procédés ; qu'il ressort de ce texte que la mise en évidence de l'une de ces substances ou de l'un de ces procédés suffit à constituer cette infraction, sans qu'il soit besoin d'examiner l'intention de la personne intéressée, ce qui a déjà été confirmé par le Conseil d'État, notamment dans sa décision n° 221.481 du 2 juillet 2001 ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'en application du principe de la responsabilité objective du sportif, M. Benjamin Da Silva a commis l'infraction définie à l'article 2 du règlement disciplinaire FFSA relatif à la lutte contre le dopage sans qu'il y ait lieu de rechercher si l'usage de cannabis a revêtu un caractère intentionnel ou a eu un effet sur sa performance sportive ; qu'ainsi les faits relevés à son encontre sont de nature à justifier l'application des dispositions de l'article 32 dudit règlement ;

Considérant les circonstances de l'espèce, en admettant même que M. Benjamin Da Silva n'ait pas consommé du cannabis en vue d'améliorer

ses performances sportives et en rappelant qu'en tout état de cause la consommation de cannabis dans un cadre social ou festif ne peut en aucun cas être considéré comme circonstance atténuante chez le sportif ;

PAR CES MOTIFS :

Prononce l'annulation de tous les résultats individuels obtenus par M. Benjamin Da Silva lors des finales du Championnat de France de Karting catégorie KZ 125 2010, avec toutes les conséquences en résultant, y compris le retrait des points, prix et coupes ;

Prononce à l'encontre de M. Benjamin Da Silva une interdiction de participer aux compétitions organisées ou autorisées par la FFSA d'une durée de 4 mois. Cette sanction prononcée prend effet à compter de la date de sa notification ; Dit que la décision devenue définitive sera publiée dans la revue officielle France Auto Karting ;

Dit que, selon l'article 40 du règlement disciplinaire FFSA relatif à la lutte contre le dopage, M. Benjamin Da Silva devra produire, pour que sa licence lui soit restituée, une attestation nominative délivrée par une antenne médicale de prévention du dopage à l'issue d'un entretien avec un médecin ; que la liste des antennes médicales de prévention du dopage sera annexée à la notification de la présente décision ;

Notifie, conformément à l'article 24 du règlement disciplinaire FFSA relatif à la lutte contre le dopage, la présente décision, accompagnée de l'ensemble du dossier, à l'Agence Française de Lutte Contre le Dopage (AFLD), et la seule décision au Ministre chargé des Sports, à la Fédération Internationale du Sport Automobile (FIA) et à l'Agence Mondiale de Lutte contre le Dopage (AMA).

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 26/01/11

Affaire FFSA c/ M. Michel Martinez

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du mercredi 26/01/11, présidée par M. Jacques Le Gall, assisté par Mrs Jacques Diebolt et Alain Dubord en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance et Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Le 8/12/10, la Commission Régionale de Karting (CRK) du Languedoc Roussillon organise son Assemblée Générale Elective (AGE).

L'ASK Biterrois, présidée par M. Michel Martinez, n'ayant organisé aucune compétition FFSA en 2010, doit, en sa qualité de membre de la CRK, comptabiliser 40 licenciés adhérents au 23/11/10 pour participer au vote, conformément à l'article 14 alinéa 2 des statuts de la CRK du Languedoc Roussillon.

Le 9/01/11, M. Georges Noto, Président sortant de la CRK Languedoc Roussillon, fait parvenir un courrier recommandé avec accusé de réception au Président de la FFSA afin d'attirer son attention sur une fraude qui aurait été réalisée par M. Michel Martinez concernant l'obtention des 40 licenciés adhérents obligatoires.

En effet, M. Georges Noto joint à son courrier la demande de licence

de Mme Christine Martinez révélant :

1. que celle-ci est datée du 22/11/10 alors même que Mme Christine Martinez est décédée le 4/09/10,
2. qu'elle est signée par M. Michel Martinez,
3. qu'elle permet à l'ASK Biterrois d'obtenir 40 licenciés adhérents et de participer au vote de la CRK.

M. Georges Noto s'en étant aperçu le jour de l'AGE, a demandé un entretien avec M. Michel Martinez et a obtenu que la licence de sa femme ne soit pas comptabilisée. L'ASK du Biterrois ne disposant plus que de 39 voix, n'a pas pu participer au vote.

Par conséquent, après étude des documents communiqués par M. Georges Noto, le Président de la Commission de Discipline de la FFSA décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de l'intéressé par un courrier en date du 4/01/11.

>>>

>>>

M. Michel Martinez est régulièrement convoqué par une lettre recommandée AR en date du 4/01/11 devant la Commission de Discipline FFSA du 26/01/11.

M. Michel Martinez s'est rapproché de la FFSA par un courrier en date du 19/01/11 dans lequel il explique sa version des faits et fait parvenir à la FFSA un courrier de M. Jean Jouines, Vice Président de l'ASK Biterrois, étayant cette version.

LA COMMISSION DE DISCIPLINE :

Vu les Prescriptions Générales de la Réglementation Générale FFSA 2010 ;
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA 2010 ;
Vu la Réglementation Karting FFSA 2010 ;
Vu le Guide Licence 2010 ;

Après avoir entendu la représentante de la FFSA en son rapport ;
Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier ;
Après avoir pris connaissance du témoignage de M. Jean Jouines, Vice Président de l'ASK Biterrois qui précise :

- que M. Michel Martinez est un homme dévoué au sport automobile et au karting en particulier ;
- qu'il a eu une année très difficile du fait du décès de sa femme ;
- qu'il a déjà fait l'objet de propos « diffamatoires et odieux de la part de M. Georges Noto qui s'est permis de faire de l'humour concernant le décès de Mme Christine Martinez » ;
- que compte tenu de ces éléments, il demande aux membres de la Commission de Discipline de faire preuve de la plus grande clémence vis-à-vis de M. Michel Martinez.

Après avoir entendu M. Michel Martinez qui explique :

- qu'à la mort de sa femme, trésorière de l'ASK Biterrois, il « a repris les papiers de l'ASK » ;
- qu'il s'est alors aperçu que sa femme avait rempli une demande de licence qui n'avait jamais été envoyée ;
- que par conséquent, il a décidé de la signer et de l'envoyer afin de régulariser sa situation ;
- que son objectif était d'éviter tout contentieux ultérieur et non de frauder pour obtenir les 40 licenciés adhérents exigés ;
- que les licences supplémentaires prises peu de temps avant l'AGE sont également dues à l'ouverture d'une nouvelle piste de karting dans sa région ;
- que les voix de l'ASK Biterrois ne changeaient pas les résultats du vote ; qu'en conséquence, il n'y avait aucun enjeu ou intérêt à délivrer de fausses licences ;

Après avoir donné la parole en dernier à M. Michel Martinez ;
Sur quoi, après avoir informé les parties présentes que l'affaire était mise en délibéré et que la décision serait prononcée le 28/01/11 ;
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

Considérant qu'il est reproché à M. Michel Martinez d'avoir été l'auteur d'une fraude à la réglementation de délivrance et d'utilisation des licences en vue des élections organisées lors de l'Assemblée Générale Elective de la Commission Régionale de Karting du Languedoc Roussillon du 8/12/10 ;

Considérant que M. Michel Martinez reconnaît avoir signé et adressé la demande de licence de sa femme datée du 22/11/10 alors que celle-ci est décédée le 04 septembre 2010 mais explique qu'il a commis cet acte pour éviter tout contentieux ultérieur et non pour frauder ;

Considérant en outre que cette demande de licence survient 15 jours avant la date de l'AGE de la CRK Languedoc Roussillon ; que du fait de cette nouvelle licence, l'ASK Biterrois obtient les 40 licenciés adhérents dans le délai imparti, lui permettant ainsi de participer au vote ;

Considérant dès lors que même si lors de l'AG, la licence de Mme Christine Martinez n'a pas été comptabilisée et que par conséquent l'ASK Biterrois n'a pas pu participer au vote ;

Il ressort de tout ce qui précède que la fraude est avérée ;

Considérant que ce type d'agissement constitue un manquement grave à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile ;

Considérant que cet acte est d'autant plus inacceptable du fait des fonctions occupées par

M. Michel Martinez au sein des instances régionales et associatives ;
Considérant ainsi que les faits relevés à l'encontre de M. Michel Martinez sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis du Règlement Disciplinaire de la FFSA : « *Pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile (...)* »

Considérant les circonstances de l'espèce et, notamment, situation personnelle difficile et perturbante de M. Michel Martinez ;

PAR CES MOTIFS :

Inflige à M. Michel Martinez une suspension de toutes licences de 24 mois assortie d'un sursis de 12 mois. Dit que cette sanction prendra effet à compter de la notification de la présente décision.

Conformément à l'article 15 du règlement disciplinaire FFSA, M. Michel Martinez dispose d'un délai de 10 jours à compter de la notification pour interjeter appel de la décision rendue.

A l'expiration de ce délai et si aucun appel n'est interjeté, une copie de la décision sera transmise au CRSA et à la CRK Languedoc Roussillon. A l'expiration du délai et si aucun appel n'est interjeté, la décision sera publiée dans le prochain France Auto Karting.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

FFSA

4/5 JUIN 2011

ANCENIS (44)

Championnat de France MINIME-CADET Coupe de France FÉMININE

ENTRÉE
GRATUITE



Credit photos : KSP.fr - Crépinin - E. Pouiller

DUNLOP

ROTAX



FFSA
CHAMPIONNAT
DE FRANCE KARTING

BRIDGESTONE



Penta
RACING FUEL



IFME



KARTCOM



ouest
france

l'écho
d'Anenis et du Vignoble
<http://www.echo-ancenis.com>

COMPA
Pays d'Anenis

LOIRE
ATLANTIQUE
CONSEIL GÉNÉRAL

Ancenis

a.s.k.ancenis

france
bleu
loire océan

VOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS



Le calendrier de vos épreuves du 22/04 au 13/06

| DATE | MANIFESTATION | ASK ORGANISATRICE | TÉLÉPHONE | E-MAIL |
|--|--|---------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 23/24 avril | CF Endurance Douvrin | Française de Mécanique | 03 21 40 85 06 | kl162@orange.fr |
| 23/24 avril | Qualif Challenge Rotax à Soucy | Sens | 03 86 86 59 48 | otawa.elodie@wanadoo.fr |
| 23/24 avril | Chpt Régional Auvergne | Le Côteau | 04 77 72 88 65 | |
| 24 avril | Trophée de Bretagne Pays de Loire | Ancenis | 02 40 83 12 30 | stephane.grevet@club-internet.fr |
| 29 avril 1^{er} mai | Euro Trophy KF2/KF3 | Varenes | 04 70 45 09 70 | secretariat-kartvar@orange.fr |
| 30 avril 1^{er} mai | Chpt Régional Nord Picardie | Abbeville | 03 22 26 41 89 | o.gallepe@gadec-industrie.com |
| 30 avril 1^{er} mai | Chpt Régional PACAC | CRK PACA | 04 94 53 52 43 06 84 38 54 17 | crkpacac@orange.fr |
| 30 avril 1^{er} mai | Chpt Régional Normandie | St Pierre/Dives | 02 31 20 88 20 | - |
| 1^{er} mai | Chpt Régional Lorraine-Alsace | Nancy Kart Club | 03 83 73 52 52 | e.bondant@tele2.fr |
| 1^{er} mai | Chpt Régional Languedoc Roussillon et Chpt du Sud | ASK Cévenole | 06 14 90 03 67 | rene.flores@wanadoo.fr |
| 1^{er} mai | Chpt Régional du Sud | Karting Club d'Olmes | 05 61 01 31 89 06 85 10 95 92 | sanchez.jean-claude@wanadoo.fr |
| 1^{er} mai | Challenge Minarelli Ouest | ACO | 02 43 21 32 97 | circuit.alainprost@lemans.org |
| 7/8 mai | GPO FFSA Angerville | Angerville | 01 64 95 20 38 | askangerville@wanadoo.fr |
| 8 mai | Course Club d'Arvillers | St Quentin Haute Picardie | 03 23 63 35 68 | jeanpierre.leferme@yahoo.fr |
| 8 mai | Course Club de Marcillat | Marcillat | 04 70 28 50 16 | fernandval@aol.com |

CHAMPIONNAT DE FRANCE

FFSA

LONG CIRCUIT

KZ125 & GENTLEMAN



credit photos : KSP.fr - Création : E. Pender

2/3 JUILLET - CROIX EN TERNOIS (62)

10/11 SEPTEMBRE - HAUTE SAINTONGE (17)

19/20 NOVEMBRE - LYON (69)

FFSA
CHAMPIONNAT DE FRANCE **KARTING**



CALENDRIER 2011

| DATE | MANIFESTATION | ASK ORGANISATRICE | TÉLÉPHONE | E-MAIL |
|-------------------|---|---------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 14/15 mai | Cht Régional Nord Picardie à Douvrin | Française de Mécanique | 03 21 40 85 06 | kl62@orange.fr |
| 14/15 mai | Chpt Régional Bourgogne FC | Pays de Montbéliard | 03 81 95 27 68 | guy.delpierre@mpsa.com |
| 14/15 mai | Chpt Régional Rhône Alpes | Savoie | 04 79 54 97 99 | sav.chrono@wanadoo.fr |
| 14/15 mai | Chpt Régional Bretagne Pays de la Loire | Fontenay le Comte | 02 51 69 14 20 06 07 02 04 66 | ccri.auger@orange.fr |
| 14/15 mai | Chpt Régional IDF | Rosny 93 | 01 42 87 48 05 | askrosny93@wanadoo.fr |
| 14/15 mai | Chpt Régional Centre Poitou | St Amand Montrond | 06 22 40 34 60 | asso@kartingstamand.fr |
| 14/15 mai | Chpt Régional Centre Poitou | St Amand Montrond | 06 22 40 34 60 | asso@kartingstamand.fr |
| 14/15 mai | Chpt Régional d'Auvergne | Marcillat | 04 70 28 50 16 | fernandval@aol.com |
| 14 mai | Chpt Régional Nouvelle Calédonie | Calédonien | 00 687 78 68 28 | johann.pasquier@gmail.com |
| 15 mai | Chpt Régional Lorraine Alsace | Peugeot Mulhouse | 06 80 78 68 75 | carlos.coelho@mpsa.com |
| 15 mai | Chpt Régional Languedoc Roussillon et Chpt du Sud | ASK 31 | 05 61 70 21 10 | - |
| 15 mai | Chpt Régional du Sud | Robert Grouillard | 06 80 40 49 88 | - |
| 15 mai | Trophée de Normandie / Trophée de la Hague | Circuit de la Hague | 02 33 03 35 82 | bruno1958@wanadoo.fr |
| 21/22 mai | Chpt Régional PACAC | Comtat Venaissin | 04 90 61 33 65 | ask.comtatvenaissin@wanadoo.fr |
| 21/22 mai | Chpt Régional PACAC | Comtat Venaissin | 04 90 61 33 65 | ask.comtatvenaissin@wanadoo.fr |
| 21/22 mai | Bridgestone Cup | Ancenis | 02 40 83 12 30 | stephane-grevet@club-internet.fr |
| 21 mai | 6 Heures du Mans Karting | ACO | 02 43 21 32 97 | circuit.alainprost@lemans.org |
| 21/22 mai | Coupe des Constructeurs Salbris | Salbris | 02 54 97 04 89 | ask.salbris@wanadoo.fr |
| 22 mai | Trophée Bruno Garcia Philippe Orsi | Karting Club Pays Agenais | 05 53 67 02 00 | - |
| 22 mai | Course Club Endurance KFS au Mans | ACO | 02 43 21 32 97 | circuit.alainprost@lemans.org |
| 28 mai | Course Club à Anneville | Rouen 76 | 06 79 45 85 88 | claude.wallecan@renault.com |
| 28/29 mai | Chpt Régional Auvergne | Aurillac | 04 71 43 13 05 | jeanfrancois.gerval@wanadoo.fr |
| 29 mai | Course Club Trophée de Printemps | Reims KC | 06 78 13 77 64 03 26 66 17 95 | francois.dubois6@aliceads1.fr |
| 4 juin | Chpt de France Minimes/Cadets et Coupe de France Féminines | Ancenis | 02 40 83 12 30 | stephane-grevet@club-internet.fr |
| 4/5 juin | Trophée Oscar Petit | Varennes | 04 70 45 09 70 | secretariat-kartvar@orange.fr |
| 5 juin | Course Club à Arvillers | St Quentin Haute Picardie | 03 23 63 35 68 | jeanpierre.leferme@yahoo.fr |
| 5 juin | Trophée de Normandie 2 | ASK K61 | 02 33 36 88 10 | k61@club-internet.fr |
| 11 juin | Trophée Valentinois | Valence | 04 75 84 83 83 | kartingvalence@wanadoo.fr |
| 11 juin | Course Club à Angerville | Angerville | 01 64 95 20 38 | askangerville@wanadoo.fr |
| 11/12 juin | Qualification Rotax Salbris | Salbris | 02 54 97 04 89 | ask.salbris@wanadoo.fr |
| 12 juin | Course Club à Gravelines | Gravelinois | 03 28 23 47 47 | bdtbkarting@aol.com |
| 12 juin | Trophée de Bretagne Pays de Loire | Plumeliau | 02 97 37 51 03 | kerheregerard@wanadoo.fr |
| 12 juin | Trophée de Normandie | Cambremont | 02 33 59 00 27 | fossard-cc@orange.fr |
| 12 juin | Course Club Trophée Gentleman | Cormeilles en Vexin 95 | 01 48 20 29 80 | b.daffniet@yahoo.fr |

12^{ÈME} ÉDITION CHALLENGE ROTAX

INSCRIPTION EN LIGNE

WWW.CHALLENGEROTAXFRANCE.COM

INSCRIPTION À PARTIR DU 1^{ER} MARS



**LE PLUS GRAND
CHALLENGE AU MONDE...
ET POUR TOUS !**



CATÉGORIES

- NATIONALE
- ROTAX MAX
- ROTAX MAX MASTER
- ROTAX DD2
- ROTAX DD2 MASTER

DATES 2011

- Q1 23/24 AVRIL À SOUCY (89)
- Q1 11/12 JUIN À SALBRIS (41)
- Q1 3/4 SEPTEMBRE À BRIGNOLES (83)
- FINALE LE 24/25 SEPTEMBRE À LAVAL (53)**



NOUVEAUTÉS 2011

- LANCEMENT DU 1^{ER} CLASSEMENT NATIONAL DES PILOTES ROTAX !
- TOUTES CATÉGORIES CONCERNÉES
- TOUTES LES COURSES

ROTAX



ROTAX MAX
LE MOTEUR LE PLUS UTILISÉ AU MONDE !

#MOJO

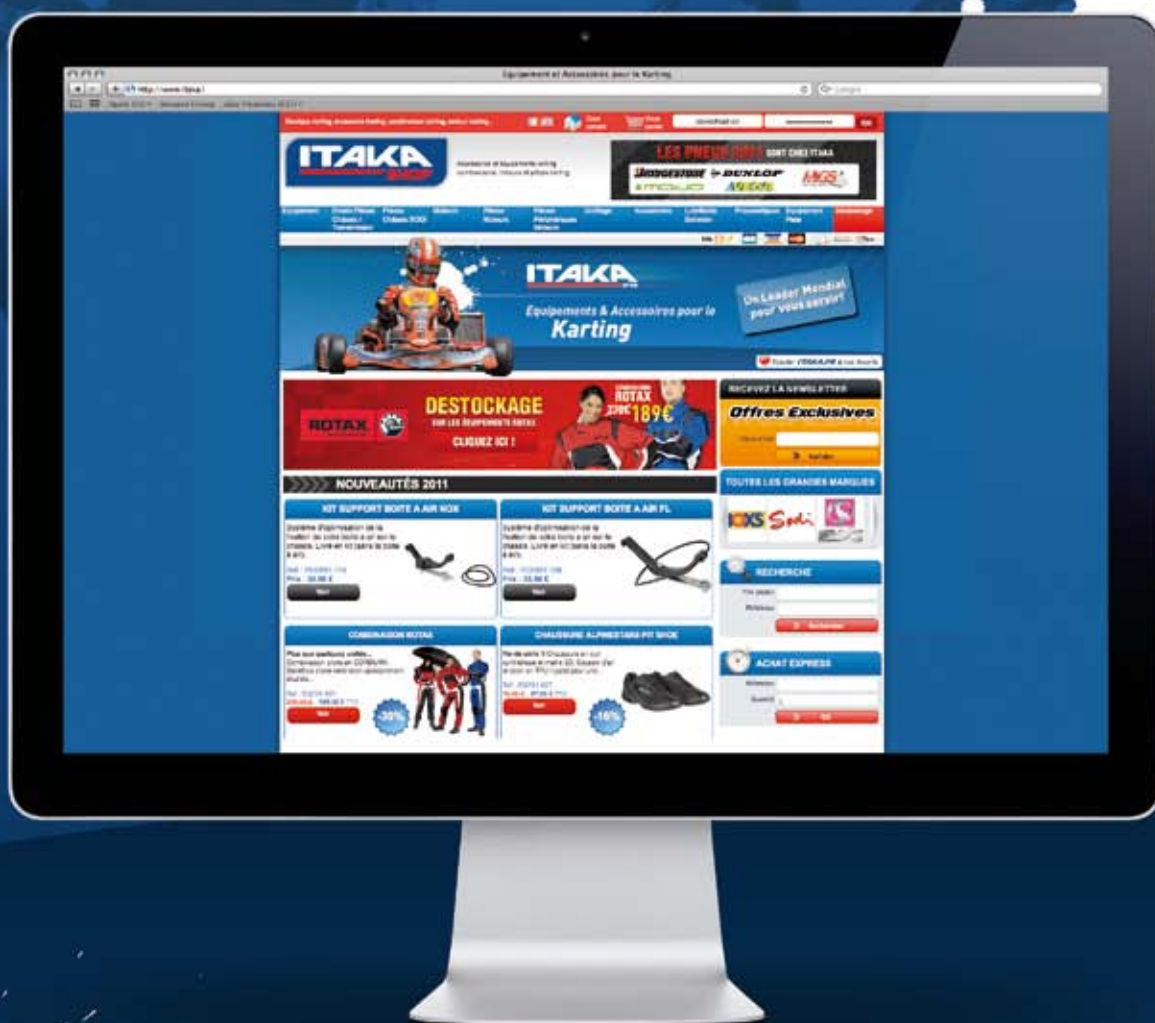


ITAKA

SHOP.com

LES MEILLEURES AFFAIRES, LES MEILLEURS PRIX, TOUTE L'ANNÉE, TOUS LES JOURS !

www.itakashop.com



ITAKASHOP.COM
LEADER EUROPÉEN DE LA VPC KARTING

ITAKA
SHOP.com

www.itakashop.com
Parc d'Activités des Hauts de Couëron - BP 60
44220 COUËRON - France
Tél. : 02 40 38 26 20