

france**auto**

# Karting

magazine

ACTUALITÉS  
EXPÉRIENCE  
PRATIQUE  
DÉCISIONS



DOSSIER

## Les Écoles Françaises de Karting

COMPÉTITION

# 2010

CALENDRIERS  
NOUVEAUTÉS  
PERSPECTIVES

HISTOIRE

## 50 ans de karting en France



INTERVIEW

### NICOLAS DESCHAUX & JEAN-PIERRE DESCHAMPS

A L'UNISSON POUR L'AVENIR DU KARTING FRANÇAIS



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](http://www.vegafrance.net)

# SOMMAIRE

## 5 ACTUALITÉS

Equipe de France, Superkart, Endurance, Salon d'Offenbach, Coupes de Marques...

## 10 INTERVIEW PRÉSIDENTS

Rencontre avec Nicolas Deschaux (FFSA et CIK) et Jean-Pierre Deschamps (CNK).

## 12 FOCUS LA CRK LANGUEDOC-ROUSSILLON

## 18 RÈGLEMENT NOUVEAUTÉS

## 19 CALENDRIER 2010

## 24 RÈGLEMENT TOUTES LES CATÉGORIES 2010

## HISTOIRE CNK KARTING EN FRANCE 50 ANS DÉJÀ !



29 février 1960. Le Comité National de Karting présidé par Jean-Marie Balestre vient de voir le jour... Rétrospective.



DOSSIER

EFK

14

## ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING

# FORMATION ACCÉLÉRÉE

Créées en 2007, les Ecoles Françaises de Karting voient leur maillage continuer de s'étendre, et ce sont aujourd'hui 24 centres que l'on recense dans l'Hexagone. Voyage en Kart-Ecole !

## 26 COMPÉTITION GRAND PRIX 2010

## 28 EXPÉRIENCE JULES BIANCHI

Jules Bianchi nous dévoile ses trucs pour passer les week-ends de compétition dans les meilleures conditions.

## 34 PRATIQUE

Séminaires officiels karting 2010 : au cœur de l'action

## 36 JURIDIQUE DÉCISIONS



Mars 2010  
Photo de couverture :  
Vincent Fraisse (par KSP)

## FRANCE AUTO KARTING

N°87

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

### Directeur de la publication :

Nicolas Deschaux

### Rédacteur en Chef :

Georges Colin

### Rédaction :

Fabrice Connan, Georges Colin,  
René Martorell

### Direction artistique

### et mise en page :

MAYA press

(www.mayapress.net)

### Crédits photos :

Agence KSP, Agence DPPI, Jacky  
Foulatier, Jérôme Liégeois, Xdr

### Ont également

### collaboré à ce numéro :

(textes et/ou photos) :

Auto Sport Academy,  
Frédéric Billet, Tino Cacopardo,  
Jean-Claude Constans, Philippe  
Kalmes, Emmanuel Pander,  
Julie Rubin

### 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 2010 : 24€/an

### Prochaine parution :

Avril 2010

### Ce magazine a été tiré à :

7 000 exemplaires

Numéro ISSN : 0765-0698

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



# NOUVEAU DÉPART



Il y a cinquante ans, quasiment jour pour jour, naissait le Comité National de karting fondé quelques mois après l'arrivée du premier kart sur le sol français. Un gigantesque élan était né pour la mise en œuvre d'un sport qui passionne depuis un demi-siècle de très nombreux licenciés et pratiquants. Lors de toutes ces années, le karting s'est bâti une formidable image d'école de champions qui alimentent les palmarès des plus prestigieux championnats automobiles. Cet anniversaire est l'occasion pour la FFSA de vous présenter un nouveau France Auto Karting, digne descendant du 1<sup>er</sup> Spécial Karting publié en juillet 1960. Nouvelle maquette et nouvelles rubriques composeront ce magazine dans lequel, ce mois-ci, Jules Bianchi nous fera profiter de ses conseils et de son expertise.

Après une saison 2009 exceptionnelle sur le plan sportif avec, rappelons-le, le sacre mondial d'Arnaud Kozlinski, 2010 s'annonce prometteuse grâce à une Equipe de France offensive et des champions bien placés au plus haut niveau. Mais outre cette élite de notre sport, France Auto Karting suivra le quotidien de la discipline au cœur des régions, comme ce mois-ci la Commission Régionale Languedoc Roussillon où les courses-clubs semblent connaître un essor intéressant, rappelant ainsi les lois fondamentales qui ont régi le karting depuis son origine : le plaisir du pilotage et de la course, tout simplement.

*Très bonne saison à tous !*

## SUPERKART DEUX MEETINGS INTERNATIONAUX EN FRANCE

Le Superkart sera à l'honneur cette année en France. La discipline chère à Damien Payart qui n'en finit plus de régner sur elle avec six titres nationaux consécutifs verra, outre le championnat de France disputé sur six épreuves, deux meetings internationaux se dérouler dans l'Hexagone. Chronologiquement, c'est Magny-Cours qui ouvrira le feu fin mai avec une inédite French Cup visant à démontrer notre savoir-faire en matière d'organisation à toute l'Europe du Superkart. Plus loin dans la saison, les 23 et 24 octobre plus précisément, Le Mans recevra la troisième et dernière étape du championnat d'Europe avec, qui sait, la Marseillaise au rendez-vous du podium !

### ENDURANCE

#### Les formules de promotion aussi

L'Endurance se démocratise d'année en année. Si les championnats de France et d'Euro-Endurance acceptaient jusqu'ici deux familles de catégorie avec les KF en Groupe 1 et les 125 compétition-loisir type Rotax Max et X30 en Groupe 2, voici maintenant l'apparition du Groupe 3. Soucieux de permettre l'accès aux courses de longue durée aux catégories les moins onéreuses, l'organisateur KMO invite dès 2010 les KFS 100 et les Nationale à rejoindre ses deux championnats. Chacun des trois groupes disposera des mêmes pneus Dunlop SL3, l'écart de poids de 15 kg (seulement 150 kg pour les Groupe 3) permettant à ces karts de promotion d'avoir un niveau de performances pas si éloigné que cela des références de la discipline. Les 4 temps ne sont en revanche pas retenus, KMO se donnant encore un an pour réfléchir quant à l'autorisation de ces mécaniques sur ses championnats.



## ÉQUIPE DE FRANCE FFSA TOUS EN FORME À CHAMONIX

**Ambiance studieuse mais aussi joyeuse du côté de Chamonix dans la seconde partie de janvier.**



C'est en effet en Haute-Savoie qu'étaient rassemblées les équipes de France auto et karting. Un collectif composé de Jules Bianchi, Charles et Arthur Pic, Nathanaël Berthon et Jean-Eric Vergne pour les pilotes auto et d'Alex Baron, Pascal Belmaaziz, Pierre Gasly, Benjamin Gérard, Enzo Guibbert, Anthoine Hubert, Brandon Maisano, Esteban Ocon et Loic Reguillon pour les champions de kart. Les jeunes pilotes étaient encadrés par leurs capitaines respectifs Jean Alesi et Yvan Muller, ce dernier étant en charge des kartmen. Un programme complet de préparation physique a composé, une semaine durant, le quotidien de nos jeunes gens. Raquette, ski de fond, footing et musculation les attendaient dans un but de remise en forme bien sûr, mais aussi de cohésion du groupe avant le lancement de la saison. Le fameux « batac », machine permettant de tester les réflexes, était

aussi de la partie. Outre les capitaines, Jean-Pierre Frizon, kinésithérapeute et préparateur physique était là, assisté de l'ancien champion de patinage de vitesse Cédric Kuentz. Epaulé quant à lui par Stéphane Daoudi et le kinésithérapeute mais aussi préparateur physique David Alaria, Yvan Muller n'a pas été avare de conseils afin d'aider au mieux ses jeunes poulains : « Je suis arrivé à un stade de ma carrière où je me dis qu'il est désormais temps de faire profiter les jeunes de mon expérience, et peut-être de leur éviter les erreurs que j'ai pu faire. Cette semaine passée ensemble nous permet de mieux nous connaître. Ils sont plein de talent et de motivation, et je leur souhaite le meilleur pour cette saison ». Le président Deschaux a profité de l'évènement pour venir saluer, en compagnie de nombreux médias, les jeunes espoirs de l'Equipe de France.

## SALON D'OFFENBACH : LA FRANCE BIEN REPRÉSENTÉE



Rendez-vous très suivi par le monde du karting, le salon IKA, pour Internationale Kart Ausstellung, organisé à Offenbach en Allemagne a fait la part belle aux professionnels français. Outre Sodikart, directement représenté par un magnifique stand, l'on notait la présence de l'Auto Sport Academy venue vanter les mérites de la Formula Academy qui devient cette année F4 1.6. Ce premier échelon monoplace bénéficiera cette année de l'excellente visibilité générée par les World Series by Renault, les F4 1.6 étant présentes à chacun des meetings de la WSR. Au niveau du karting, à noter l'arrivée progressive des asiatiques sur le marché avec du matériel coréen et chinois présenté.

### 3 QUESTIONS À MANUEL RENAUDIE

**Manuel, avec un titre de vice-champion d'Europe et une seconde place à la Coupe du Monde, vous avez été avec Arnaud Kozlinski l'autre héros tricolore de l'année. Comme se présente votre saison 2010 ?**



« L'année 2009 fut effectivement satisfaisante. Pilote chez Peter de Bruyn depuis 2008, il était prévu de continuer avec eux en 2010, mais des problèmes liés à la crise économique ont fait que Peter n'a pu me garder. J'ai donc dû me retourner très vite vers une nouvelle équipe. Je vais retrouver l'usine PCR pour les châssis, tandis que je serai soutenu par l'usine TM, le tout rassemblé en course sous les couleurs de l'équipe hollandaise AVG. Mon programme sera principalement axé sur l'ensemble de la saison KZ1 avec l'Europe, le Mondial, la WSK et le championnat d'Allemagne. Je ferai toutefois la Winter Cup et le championnat du Monde en Super KF ».

**Vous avez un statut de pilote professionnel en karting, c'est une situation assez rare ?**

« Oui nous ne sommes qu'une poignée à être payée pour courir, et avec les difficultés du moment, le nombre de pilotes pro tend à diminuer. La course coûte cher et les teams ont du mal à fidéliser des pilotes qui partent de plus en plus tôt vers l'automobile. Les budgets manquent donc pour financer une saison pour un pilote tout en lui laissant un salaire. Pour prendre mon cas, il a fallu les efforts conjugués de PCR, TM, Vega et le team AVG pour préserver ma situation ».

**Quels sont vos objectifs pour cette saison ?**

« Après un long hiver au cours duquel j'ai soigné ma condition physique en Suisse où j'habite, nous avons récemment repris l'entraînement et j'ai été très satisfait par les performances affichées par mon nouveau matériel. Les moteurs TM répondant à la nouvelle homologation m'ont semblé en très gros progrès par rapport à ce que j'avais auparavant entre les mains, que ce soit en Super KF ou en KZ. Côté objectifs, je vise des victoires bien sûr. Je sais que les favoris en KZ vont être les pilotes motorisés par Tec'Sav, mais étant à présent un des très rares pilotes soutenu par l'usine TM, je me dis qu'il y a peut-être un beau coup à jouer. En Super KF, ça ne va pas être évident d'être performant avec seulement deux courses au programme, mais j'adore la piste de Zuera où se déroulera le Mondial, donc tout est possible !

### COUPES DE MARQUES MULTIPLICATION DES CATÉGORIES

Trois nouvelles catégories ont vu le jour cette année au sein des challenges de marque que sont le X30 et le KFS. Soucieux de permettre aux jeunes issus du Cadet de débiter plus tôt en X30, les organisateurs ont décidé de mettre sur pied le « X30 Access ». Une catégorie accessible dès 13 ans avec un matériel dont la puissance maxi a été abaissée à 21 chevaux. Toujours en X30, les amateurs de formules à boîte de vitesses trouveront leur bonheur avec le « Shifter », proche en définition technique du KZ125. Le KFS, ex-Formule FFSa, n'est pas en reste, le traditionnel KFS 100, également accessible à partir de l'âge de 13 ans, étant à présent rejoint par le KFS 125. Doté d'une mécanique refroidie par air, celui-ci, toujours sans aucune préparation autorisée, maître-mot de ces formules monotypes, permet de proposer aux habitués du KFS 100 de s'exprimer au volant d'un matériel éprouvé techniquement, mais nettement plus performant.



### FILIÈRES AUTOMOBILES Ocon et Maisano ont la cote

Deux de nos meilleurs jeunes pilotes ont eu le bonheur d'être repérés par deux filières automobiles ces dernières semaines. C'est d'abord le pilote KF3 Esteban Ocon qui a été intégré au sein de la Gravity Academy. Il y rejoint des pilotes automobiles tricolores et anciens kartmen tels qu'Adrien Tambay ou Jim Pla. A noter que la Gravity Academy fait partie du groupe Genii Capital qui s'est récemment porté acquéreur d'une partie de Renault F1 Team. Le but de la Gravity

Academy mis en place par Gravity Sport Management est d'identifier, soutenir et promouvoir de jeunes pilotes grâce à l'appui d'investisseurs privés. Après Esteban, ce fut au tour de Brandon Maisano d'être contacté par la Ferrari Drivers Academy. Une série de tests a été proposée à une douzaine de jeunes pilotes dont notamment Brandon ainsi que le prometteur finlandais Aaro Vainio. Cinq ou six pilotes seront retenus à l'avenir, rejoignant ainsi Jules Bianchi, premier promu.

## PILOTES INTERNATIONAUX LES NOUVELLES COULEURS

Alors que les premières compétitions internationales, comme notamment la Winter Cup, auront eu lieu à l'heure où vous lirez ces lignes, il est utile à ce stade de la saison de **noter quelques changements** de couleurs chez nos meilleurs espoirs, à commencer par les membres de l'Equipe de France FFSA.



**Brandon Maisano, Alex Baron, Anthony Abbasse et Anthoine Hubert**

En Super KF, ce n'est plus chez LH ou CRG qu'il faudra chercher **Brandon Maisano**, mais du côté d'Intrepid où le jeune sudiste fait son retour. A noter que Brandon a prévu de réaliser un certain nombre de tests en automobile courant 2010 avant d'y envisager un passage en 2011. Brandon fera équipe avec **Loïc Reguillon**, transfuge de chez Sodi, qui se concentrera lui sur la KF2, mais aussi **Jérémy Iglesias**, auteur d'une superbe saison 2009 en KZ1. Reguillon sera remplacé au sein de l'équipe nantaise par le Belge **Sébastien Bailly**, champion de France KF2 en titre, qui redoublera dans cette catégorie aux côtés d'**Alex Baron**. **Anthony Abbasse** et **Pierre Gasly** se concentreront quant à eux respectivement sur la KZ2 et la KF3. Toujours en KF2, les couleurs françaises seront encore bien

représentées avec la présence d'**Enzo Guibbert** à présent au volant d'un FA Kart du Braun Racing, et de **Pascal Belmaaziz** qui devrait, à l'heure où vous lirez ces lignes, concourir à nouveau au sein de l'équipe Intrepid France. Champion de France KZ2 sortant, **Norman Nato** va faire ses grands débuts en automobile cette année au volant d'une F4 1.6 en World Series by Renault. Il prévoit également quelques participations en karting dans une équipe à définir. Chez les Juniors du KF3 enfin, **Anthoine Hubert** est resté fidèle à l'équipe Tony Kart France. **Esteban Ocon** sera quant à lui suivi par le réputé sorcier italien Renato Merlin, qui conduisit en son temps Emmanuel Collard au titre mondial, tandis que **Benjamin Gérard** a de son côté intégré les rangs de l'usine CRG.

## COUPE DE FRANCE LONG CIRCUIT KZ125 ET KZ125 GENTLEMAN

Le poids minimum des karts des catégories KZ125 et KZ125 Gentleman est de 175 kg, et non 170 kg comme indiqué par erreur dans les fascicules imprimés de la réglementation Karting 2010.

## CALENDRIER : DERNIERS AJUSTEMENTS

Vous trouverez dans les pages suivantes un calendrier complet de la saison 2010. Au sein de celui-ci vous noterez un décalage en début de saison, le Grand Prix inaugural de Laval, prévu initialement fin avril, se disputera finalement fin octobre, toujours dans la Mayenne. Sur un plan géographique, la Coupe de France Féminine et le regroupement national des Minikarts se tiendra sur le circuit de Soucy dans l'Yonne en lieu et place du Castellet.

## OLIVIER PANIS Karting forever

Olivier Panis, comme la quasi totalité des pilotes auto, garde un souvenir fort de ses années karting :

« J'ai débuté très tôt en 125. J'ai disputé plusieurs championnats de France, je m'y suis même retrouvé en tête à plusieurs reprises, mais je n'ai jamais décroché le titre. J'ai aussi couru trois fois à Menton, entre autres. En kart je me suis toujours régalé, et je continue à rouler chaque fois que je le peux. J'ai du mal à tout faire, mais je me débrouille pour faire une course dans l'année, pour le fun. En 2009, c'était à Valence, où j'ai terminé deuxième en Rotax Master. Cette année, je ferai une course en fin de saison, parce qu'avant Le Mans, pas question ! Et je garde dans un coin de ma tête l'idée de disputer un championnat du monde style finales Rotax... un de ces jours ».

Au présent, Olivier est le premier supporter de son fils Aurélien, 15 ans, qui a effectué une première saison pleine de promesses. Aurélien va disputer le championnat PACAC en Rotax Max au sein de la structure Kart In Pro.

« Le karting, c'est la meilleure école pour tout. Pour le pilotage, bien sûr, et puis on vit la victoire, on vit la défaite, c'est l'apprentissage de la vie. Il y a de grands moments à apprécier ».

Panis, à son époque, n'a jamais été retenu en équipe de France. Mais il a de la considération pour la formule :

« Les jeunes y sont très bien suivis. Ils complètent plus rapidement leur apprentissage et ont un super bagage quand ils passent à l'auto ».





## DÉFI KART JEUNES FFSA TOP DÉPART POUR CÉCILIA ET VALENTIN

Le Défi Kart Jeunes 2009, organisé en partenariat avec EDF, a vu la victoire de **Valentin Hasse-Clot** dans la catégorie des 12/15 ans et de **Cécilia Asquini** chez les 16/22 ans. Rencontre...

**A quand remonte votre première prise de contact avec le karting ?**

**Valentin Hasse-Clot (13 ans, réside dans les Hauts-de-Seine) :** « Mon grand-père, Jean-Pierre Clot, m'a un jour emmené sur la piste de Moissy-Cramayel. Ensuite, il a eu la super idée d'ouvrir un circuit de karting. Dès mes premiers tours de roues sur sa piste, j'ai tout de suite su que c'était du karting qu'il fallait que je fasse dans la vie ! »

**Cécilia Asquini (20 ans, réside en Seine-et-Marne) :** « Toute petite, je me suis intéressée successivement aux dinosaures, aux motos, aux autos et, dès l'âge de huit ans, au karting. Que des thèmes de garçons, en fait... J'ai pas mal roulé lors de courses d'endurance indoor sur des circuits de la région parisienne. »

**Comment avez-vous découvert l'existence du Défi Kart Jeunes FFSA ?**

**VHC :** « J'ai vu des affichettes sur le circuit de mon grand-père. Mais un peu tard. La sélection régionale d'Aulnay était passée depuis longtemps et il ne restait plus que celle du Mans le 12 décembre. J'ai vite fait de m'inscrire ! »

**CA :** « Un ami m'en avait parlé. Nous devions participer à la sélection régionale ensemble mais comme il avait déjà été licencié, il n'a pas pu concourir. J'y suis donc allée toute seule. »

**Quels sentiments avez-vous ressentis lorsque vous avez été proclamé vainqueur ?**

**VHC :** « Une très grande joie. J'ai surtout pris conscience de ce qui m'arrivait lorsque j'ai vu mon grand-père pleurer... »

**CA :** « Beaucoup de soulagement et une très grande joie intérieure. Moi, c'est quand ma mère s'est mise à verser des larmes que j'ai commencé à réaliser... »

**Quel objectif comptez-vous poursuivre en 2010 ?**

**VHC :** « Donnez le meilleur de moi-même en profitant au maximum des conseils qui me seront dispensés durant l'année ! »

**CA :** « Profiter de l'opportunité qui m'est offerte pour aller le plus loin possible et rencontrer des personnes venues d'un milieu différent. »



### ILS ONT GAGNÉ

#### CÉCILIA ASQUINI

LAURÉATE DE LA CATÉGORIE 16/22 ANS

- Deux journées d'essais, encadrées par l'Auto Sport Academy, au volant de la F4 Eurocup 1.6.
- Une course en F4 Eurocup 1.6 à Magny-Cours (les 19 et 20 juin) dans le cadre des World Series by Renault
- Un stage de F3 au sein de l'école de conduite LRS Formula

#### VALENTIN HASSE-CLOT

LAURÉAT DE LA CATÉGORIE 12/15 ANS

- 5 courses dans une catégorie fédérale de premier plan au volant d'un kart Sodikart et au sein du Team Ippak
- 4 journées de roulage dans le cadre du Programme 10-15 2010
- Une formation dispensée et un suivi assuré tout au long de la saison par l'encadrement de l'Auto Sport Academy
- Un baptême en Formule 1 proposé par LRS Formula

**FFSA**

**LE SPORT AUTO A ENFIN SA WEBTV !**



**www.ffsa.tv**  
La Web TV du sport auto

Choisissez votre Programme...  
de l'Action, de la Passion, de l'Emotion !

**www.ffsa.tv**



# NICOLAS DESCHAUX & JEAN-PIERRE DESCHAMPS

## A L'UNISSON POUR L'AVENIR DU KARTING FRANÇAIS

Le Président de la FFSA (et de la CIK depuis décembre 2009) et le Président de la CNK dressent ensemble le bilan des actions déjà engagées et à venir pour assurer le développement de la pratique du karting sur notre sol. Rencontre avec Nicolas Deschaux et Jean-Pierre Deschamps.

**Présidents, une nouvelle équipe chargée du karting a été mise en place en mai dernier. Quel est aujourd'hui le mode de fonctionnement de la Commission Nationale de Karting (CNK) ?**

**Nicolas Deschaux :** « Nous avons avant tout voulu renforcer la responsabilité de nos élus au plan national. Les élus incarnent l'image du karting français, et je sais que je peux compter sur eux pour qu'ils aient toujours à l'esprit, lors de leurs prises de décisions, l'intérêt général de la discipline. Dans le même ordre d'idées, nous avons souhaité définir une meilleure répartition des missions entre eux. »

**Jean-Pierre Deschamps :** « Concrètement, tous les présidents de Commissions Régionales de Karting (CRK, ndlr) sont aujourd'hui membres

permanents de la CNK. A la CNK est associé un Bureau, qui comprend six membres dont le Président de la CNK et dont la mission est très importante dans la mesure où c'est lui qui définit les axes de travail des Commissions et des Groupes de travail. Chaque membre est aussi référent de l'une des Commissions ou Groupes de travail que nous avons mis en place. Alors qu'à peine huit mois se sont écoulés, je pense que l'on peut dire aujourd'hui que ce nouveau schéma a vraiment dynamisé l'équipe dirigeante du karting. En plus d'avoir généré davantage de démocratie. Pas mal de décisions, adoptées à l'unanimité – c'est important de le souligner –, ont déjà été prises. Et ce n'est qu'un début ! » Nicolas Deschaux reprend la parole : « Beaucoup de travail a déjà été effectué par la nouvelle

# “ Tout mettre en œuvre pour réduire les coûts liés à la pratique du karting !

**Nicolas Deschaux** Président de la FFSA et de la CIK

# “ La force de la discipline dépend aussi de la richesse de ses compétitions régionales.

**Jean-Pierre Deschamps** Président de la CNK

équipe et les orientations prises vont dans le bon sens. Nous nous entendons très bien, Jean-Pierre, son équipe et moi. Et quand il y a des différences de points de vue sur certains dossiers, nous en débattons toujours de façon constructive. Je ressens une vraie volonté de travailler ensemble, toujours dans l'intérêt du karting. J'insiste sur ce point qui, pour moi, est vraiment fondamental ! »

## **Président Deschaux, quelle feuille de route avez-vous fixé à l'équipe du karting ?**

**Nicolas Deschaux :** « Exactement la même que pour la CIK dont je suis devenu le Président : tout mettre en œuvre pour réduire les coûts liés à la pratique du karting ! Du fait de ma double casquette de Président de la CIK et de la FFSA, mon investissement et mon implication sur le dossier karting seront encore plus forts ! »

**Jean-Pierre Deschamps :** « Je suis totalement en phase avec cet objectif qui était d'ailleurs mon thème principal de campagne. Il faut absolument stopper l'escalade financière si on veut que la discipline continue à se développer et tout simplement à se démocratiser ! Il faut toujours regarder la réalité économique en face. Aujourd'hui, la compétition en karting est devenue de moins en moins accessible. Ce n'est pas normal. Il faut absolument arrêter ce processus. Les premières actions décidées par la CNK vont évidemment dans ce sens (voir encadré ci-contre, ndlr). Le dialogue que nous avons engagé avec les constructeurs également. Je constate d'ailleurs que certains d'entre eux ont fait de réels efforts ces derniers temps en proposant des produits à des prix vraiment attractifs. La réduction des coûts est l'affaire de tous les acteurs de la discipline. »

## **Pour ne considérer que l'une des mesures prises, pourquoi était-il important de regrouper les Championnats de France ?**

**Nicolas Deschaux :** « Parce qu'il n'y a pas que de la problématique liée à la pratique du karting dont nous devons tenir compte.

Nous devons aussi soutenir nos organisateurs en renforçant leurs plateaux. Tout au moins en cette période difficile pour tous, et donc pour eux. »

**Jean-Pierre Deschamps :** « J'ajouterais qu'en plus des Championnats que nous avons regroupés, nous avons aussi demandé, en contrepartie de la délivrance du label Coupe de France à des catégories coupe de marque, que les qualifications à cette coupe se déroulent dans le cadre de nos Championnats Régionaux. Pour moi, la force de la discipline dépend aussi de la richesse de ses compétitions régionales. »

## **Les actions en faveur de la détection, de la formation et de la promotion des plus jeunes tiennent-ils une place particulière dans la politique déclinée en matière de karting ?**

**Nicolas Deschaux :** « Bien sûr, on peut même parler de place prépondérante ! Entre le 'Programme 10-15' mis en place l'an dernier ; l'opération 'Défi Kart Jeunes' ; l'Equipe de France Karting qui existe de longue date et a de nouveau été constituée pour cette saison –et davantage encore axée sur la jeunesse-, les actions engagées sur ces thèmes ne manquent pas. Sur le volet formation dès le plus jeune âge, nous mettons vraiment l'accent sur ce sujet avec les Ecoles Françaises de Karting (EFK, ndlr). Grâce à elles, la FFSA forme non seulement des kartmen mais aussi les conducteurs de demain ! »

**Jean-Pierre Deschamps :** « Le travail de développement de ce réseau continue. Six structures ont été labellisées l'an dernier et le réseau compte désormais 19 EFK. Parmi nos jeunes pilotes les plus brillants aujourd'hui, nous sommes très heureux de voir que pas mal d'entre eux sont passés par ces écoles. Le concept est extraordinaire parce que les notions de citoyenneté que nous comptons intensifier encore cette année en impliquant davantage les organismes de sécurité routière ou de protection civile sont effectivement aussi importantes que l'apprentissage de la course ! »

## **Les principales actions déclinées en 2009 ou mises en œuvre pour 2010**

- Restructuration de la CNK et de son mode de fonctionnement (en 2009).
- Regroupement à titre provisoire des Championnats de France KF2, KF3 et KZ2 avec le Championnat de France Nationale (à Varennes) et la Coupe de France Nationale (à Laval).
- Création d'un label Coupe de France pour les Coupes de marques (Rotax, Rotax Max et X30) organisées dans le cadre des Championnats de France KF2, KF3 et KZ2.
- Réduction de la durée des meetings (par le biais d'une réduction de la durée des essais) en Championnat de France Minime/Cadet.
- Adoption de gommes dures en Championnat de France Minime/Cadet.
- Développement du réseau et de l'activité des Ecoles Françaises de Karting.

## **Les projets pour 2011 et/ou à moyen terme**

- Adoption d'un carburateur unique en Championnat de France Minime/Cadet.
- Adoption d'un châssis unique en Championnat de France Minime/Cadet.
- Restructuration de la série des Grands Prix.
- Création d'une catégorie M18, calquée sur le modèle CIK.
- Relance d'une opération grand public à destination des adeptes du karting loisir.
- Renforcement des Championnats Régionaux.
- Renforcement du dialogue avec les constructeurs.
- Intensification et 'retoilage' des actions de formation des officiels.

# LA CRK LANGUEDOC-ROUSSILLON

Bercée par le chant des cigales, la Commission Régionale Languedoc Roussillon a **la chance de compter en son sein de superbes circuits**. Un bonheur ne venant jamais seul, ce sont également deux constructeurs avec Alpha Karting et Nowa Kart qui se sont installés dans ces lieux que nous fait découvrir le président Georges Noto.



## Le mot du président **GEORGES NOTO**

« Une augmentation assez nette du nombre de licenciés en 2009 ».

### LE CADRE DE LA CRK

« Je suis président de la CRK depuis le 9 février 2009 après avoir succédé à Bernard Morin, remplaçant de Gilbert Rives qui dirigea la CRK pendant une longue période. De tout temps, notre CRK a eu la particularité d'être rattachée aux deux départements de la Guyane et de Tahiti qui comptent une vingtaine de licenciés. Nous avons la chance de bénéficier d'un grand nombre de beaux circuits dans notre région, notre principal concurrent étant la mer, car quand il fait vraiment très beau et chaud, il est tentant d'opter pour la plage plutôt qu'aller transpirer sous un casque et une combinaison ! »

### L'ACTUALITÉ DE LA CRK

« Nous organisons conjointement avec la CRK Midi-Pyrénées notre championnat régional disputé sur quatre épreuves au cours duquel les trois meilleurs résultats sont relevés. Les courses se disputeront cette année sur quatre circuits différents que sont Lavelanet, Alès, Carcassonne et Belmont sur Rance.

Outre l'intérêt de rassembler nos forces, donc nos plateaux, il est géographiquement assez logique pour nous de collaborer avec le Midi-Pyrénées. En effet, au niveau de Carcassonne, selon que l'on traverse ou non l'autoroute, vous basculez sur l'une ou l'autre CRK. En parallèle à la mise sur pied des ces championnats régionaux est également proposé le Trophée du Sud qui est à inscription libre et qui bénéficie d'une dotation particulière. En 2009, notre actualité, malgré la crise, fut une augmentation assez nette du nombre de licenciés, ce qui pour nous est un très grand motif de satisfaction ».

### LE DEVENIR DE LA CRK

« Nous n'aurons pas de courses de niveau national en 2010, mais nous espérons bien postuler à ce niveau en 2011. Par exemple, le circuit du Roussillon sur la route de Perpignan est très facile d'accès et représente un tracé magnifique pour le Long Circuit ou le KZ125. De manière plus générale, nous allons tendre vers une

augmentation des courses-clubs qui répondent aujourd'hui à une attente des kartmen. Peu de contraintes, coûts limités et durée de l'épreuve ramenée à une seule journée, c'est une formule qui est excellente et qui incite peu à peu les clubs à réorganiser des compétitions car les charges y sont moins élevées. Les enjeux y étant tout de même limités, c'est aussi une bonne façon de museler la course à l'armement qui mine toujours les sports mécaniques. La CRK Languedoc Roussillon ne compte malheureusement pas encore d'EFK sur notre territoire du fait que personne n'ait été à ce jour formé au BPJEPS. J'espère que cela sera le cas prochainement, car il est très important de pouvoir initier très tôt les jeunes au pilotage. Il faudrait même, en concertation avec les ministères concernés, élargir le débat en impliquant notre sport dans l'éducation. La maîtrise de la conduite et du pilotage en terme de réflexe et de comportement étant un atout incomparable pour des jeunes amenés plus tard à passer leur permis de conduire ».

## Les circuits compétition

### CARCASSONNE

Longueur : 980 m  
Responsable : Claude-Alain Soguel



Win'Kart - Route de Bram - 11000 Carcassonne  
04 68 25 67 07 / contact@winkart.fr  
[www.winkart.fr](http://www.winkart.fr)

### PÔLE MÉCANIQUE ALÈS CÉVENNES

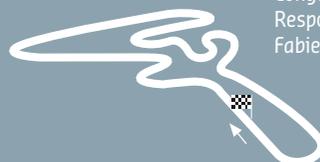
Longueur : 1208 m  
Responsable :  
Sébastien Cabirou



Vallon Fontanes - 30520 St Martin de Valgargues  
04 66 30 87 72 / als.karting@wanadoo.fr  
<http://www.alesracingsystem.com>

### GANGES-BRISSAC

Longueur : 1185 m  
Responsable :  
Fabien Lopez



Les domaines de Caizergues - 34190 Brissac  
Tél : 04 67 73 75 00  
<http://www.kartix-parc.com>

## LES 10 POINTS-CLÉS

### GÉOGRAPHIE

La CRK se compose de six départements que sont l'Aude, le Gard, l'Hérault et les Pyrénées-Orientales. La touche exotique vient de deux autres départements rattachés à la CRK que sont la Guyane et Tahiti.

### CLUBS

8 ASK composent la CRK, les plus importantes étant l'ASK Montpellier, l'ASK Cévenole et l'ASK La Séranne à Ganges.

### LICENCIÉS

510 licenciés en 2009, soit une hausse de 11% par rapport à 2008.

### CIRCUITS

Cinq circuits organisent des compétitions avec Carcassonne, Alès, Ganges, Montpellier-Grabels et le circuit du Roussillon. Un nouveau circuit va bientôt voir le jour à Caussiniojols dans l'Hérault (voir encadré).

### CHAMPIONS

Deux anciens pilotes de la CRK accédèrent à la F1 en la personne de Pierre-Henri Raphanel et Stéphane Sarrazin. Romain Dumas s'est également largement distingué depuis sa période kart, sans oublier Franck Guibbert, père du pilote KF3 Enzo, ou encore Florian Alfano.



#### ► Stéphane Sarrazin.

Le poleman des dernières 24H du Mans a fait ses premières armes en karting, dans la CRK Languedoc-Roussillon.

### ESPOIRS

Andréa Pizzitola en X30, Ophélie Carlin chez les Féminines, Florian Delay et Guillaume Nicoleau en KFS sont des pilotes qui ont leur mot à dire lors de chacune de leurs apparitions en course.

### LES GRANDS MOMENTS DE LA CRK EN 2009

La course organisée en ville à la Grande-Motte avec, selon les estimations entre 20.000 et 30.000 spectateurs. La preuve que l'on peut encore faire des courses sur des circuits occasionnels.

### COMPÉTITIONS ORGANISÉES DANS L'ANNÉE

10 (Championnat de ligue, Trophée du Sud (4 courses), et divers amicales et trophées).

### SPÉCIFICITÉS DE LA CRK

Deux constructeurs sont implantés dans la région avec Alpha karting et Nowa Kart. Leur implication locale influe sur le succès des catégories comme le X30 ou le KFS à l'opposé du Rotax ou du Nationale qui n'existent pas en Languedoc-Roussillon.

### MEILLEUR SOUVENIR

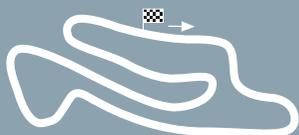
Chaque compétition est un bon souvenir. Mais la seconde place d'Ophélie Carlin à la Coupe de France Féminine en 2006 fut, il est vrai, un moment de grande joie.

### → Contact CRK

Georges Noto  
80, Avenue Emile  
Jeanbrau  
34090 Montpellier  
Tel : 04.67.52.45.55  
Fax : 04.67.52.45.77

#### MONTPELLIER-GRABELS ELCEKA

Longueur : 1103 m  
Responsable : Michel Blanc



Route de Bel Air - 34790 GRABELS  
Tél : 04 67 55 54 52 - contact@karting-elceka-montpellier.com  
www.elceka-1max2karting.com/

#### ROUSSILLON

Longueur : 1513 m  
Responsable : Pascal Riauté



Mas de la Garrigue - 66600 Rivesaltes  
Tél : 04 68 64 44 44 / contact@grand-circuit-roussillon.com  
www.grand-circuit-roussillon.com

## MICHEL BLANC

CIRCUIT ELCEKA DE GRABELS-MONTPELLIER

**Figure de la CRK Languedoc Roussillon, Michel Blanc gère et anime le circuit Elceka de Grabels-Montpellier, haut lieu du karting héraultais. Il témoigne du karting dans sa région.**

### Quel est votre rôle en tant qu'acteur important du karting en Languedoc Roussillon ?

« Je dirige en collaboration avec Fabienne Chicherit le circuit Elceka situé non loin de Montpellier à Grabels. Ce circuit fut créé en 1987 à l'initiative de ma sœur Agnès qui est tragiquement disparue par la suite. Après avoir organisé beaucoup de grandes compétitions telles que des championnats d'Europe ou des championnats de France, nous n'avons quasiment plus mis sur pied d'épreuves entre 2000 et 2005. Depuis nous avons repris notre rôle d'organisateur avec par exemple deux courses au programme en 2010. Si nous n'avons pas d'atelier de préparation ou d'équipe de course, nous sommes toutefois distributeurs des produits Alpha Karting ».

### Pourquoi ce retour à la compétition ?

« Outre une ambiance plus favorable au sein de la CRK, la crise économique a rendu en quelque sorte « service » aux licenciés, le nombre d'animations avec les groupes et comités d'entreprise étant en baisse, cela a libéré du temps de piste pour les licenciés. De là, le bouche à oreille fonctionnant bien, la fréquentation du circuit s'en est ressentie au niveau des karts de compétition. Il faut dire que notre tracé a une belle réputation, car avec son dénivelé important, il est très intéressant sur le plan du pilotage et représente aussi un certain challenge en terme de mise au point. De part sa topographie, le circuit permet aussi aux spectateurs d'avoir l'intégralité du tracé sous ses yeux ».

### Cela semble s'être traduit par une bonne santé du club ?

« Oui, avec ce retour vers la compétition, nous avons vu le nombre de licenciés augmenter au niveau de l'ASK Montpellier, ce qui est satisfaisant. Nous sommes également très contents de constater un certain retour des jeunes, avec une nette croissance du nombre de Minimes et de Cadets chez nous. Face à ce retour aux sources du karting, nous sommes également intéressés par le format des courses clubs qui permettent d'attirer un public de pilotes qui ne veut pas trop de contraintes. Ici, autour de Montpellier qui est une ville très étudiante, ne serait-ce qu'au niveau des loisirs-nautiques, il y a énormément d'activités proposées, souvent sur une durée d'une demi-journée. L'idée de limiter le timing d'une course-club à un seul jour est excellente, cela permet de libérer du temps pour faire autre chose de son week-end, tout en limitant au maximum les coûts d'organisation. Le 21 mars, nous ouvrons d'ailleurs la saison avec une course club chez nous. Le deuxième événement de la saison sera le Grand Prix de l'Amitié fin août qui est très renommé au niveau du Grand Sud et qui attire un large plateau. La remise des prix y est de qualité pour une course qui nous tient vraiment à cœur ».



## ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING FORMATION ACCÉLÉRÉE

**A**ccessibles dès l'âge de 7 ans, les Ecoles Françaises de Karting ont pour missions principales d'enseigner les bases du pilotage, de faciliter l'accès à la pratique du karting de compétition, mais aussi de sensibiliser les élèves au respect des règles de comportement et de sécurité qui s'imposent à tous en compétition, sur la route et plus généralement dans la vie de tous les jours.

Dispensé par des moniteurs de pilotage diplômés d'Etat (BPJEPS), le cursus pédagogique s'articule autour de cinq points (sécurité et réglementation circuit, sécurité et réglementation route, pilotage, atelier mécanique et évaluation) et donne lieu à l'attribution de trois niveaux de pilotage. A noter que ces évaluations sont dispensées au volant de vrais Minikarts de compétition dotés de leur moteur 4 temps, la FFSA dotant chaque EFK de six karts du type suivant.

---

**1 Le Volant de Bronze** réparti sur un stage de cinq demi-journées. L'élève y apprendra notamment les caractéristiques de son kart, les couleurs et les significations des drapeaux, à se mettre en tenue, à freiner sur une courte distance et à éviter un obstacle. Enfin, il devra être capable de réaliser trois tours chronométrés consécutifs dans les 110% du chrono de référence.

---

**2 Le Volant d'Argent** réparti sur trois demi-journées. Titulaire du volant de bronze, l'apprenti-pilote devra entre autre savoir gérer les distances de sécurité avec les autres pilotes en piste, emprunter les bonnes trajectoires, se retourner sans dévier de sa ligne et préparer son kart. Il devra être capable de réaliser trois tours chronométrés consécutifs dans les 105% du chrono de référence.

---

**3 Le Volant d'Or** accompli sur deux demi-journées. Titulaire du volant d'argent, cette session prépare réellement le pilote à l'autonomie et à la compétition. Il devra savoir adopter une trajectoire idéale sans l'aide de matérialisation au sol, dépasser ou se faire dépasser sans toucher ses adversaires, connaître les procédures de course et prendre un départ. Le défi du chronomètre se précise avec l'obligation de réaliser trois tours chronométrés consécutifs dans les 101% du chrono de référence !

---

## EFK KART-ESCALE L'ÉCOLE AUVERGNATE

**Le circuit Kart-Escale de Lezoux a de tout temps accueilli un grand nombre de jeunes afin de leur dispenser notions de pilotage et quête du chrono record. Patrick Damary et son équipe ont donc naturellement intégré depuis l'été 2009 le club des Ecoles Françaises de Karting.**

**Il existe une vraie tradition de formation à Kart-Escale.**

« Notre école de pilotage existe effectivement depuis fort longtemps. Mais nous réfléchissons à une évolution du contenu de nos stages, et le concept des stages EFK tombait à pic. Depuis le début de nos stages EFK, cet été, nous avons délivré quatre volants d'or, sept volant d'argent et douze de bronze. Les sessions de stages se passent sur trois demi-journées de trois heures, ou alors par séries de deux heures le mercredi ».

**Fort de votre expérience, comment jugez-vous le contenu des stages élaboré pour les EFK ?**

« La charte pédagogique est très bonne. Evidemment il peut arriver de la moduler selon les circonstances ou le niveau de l'enfant. Il faut également savoir interpréter le pourcentage d'écart du chrono de référence en fonction de l'état de la piste et de la saison, car sinon en plein hiver, même les meilleurs des meilleurs seraient incapables de décrocher le moindre diplôme ! Mais là, c'est juste une question de bon sens. Par ailleurs les trois niveaux correspondent bien à la tranche d'âge, et mes volants d'or ont par exemple tous 10 ans ».

**Quelle est la réaction des jeunes pilotes quand ils découvrent les Minikarts ?**

« Ils prennent vite conscience que c'est un vrai matériel de course. En piste, il nous faut faire attention à éviter les accrochages, car si les Minikarts sont très fiables ils sont en revanche assez fragiles, ce qui est normal, car ici on est plus sur des ensembles de location, mais de vraies petites machines de course. L'autre difficulté pour nous réside dans l'adaptation de ces karts aux différentes morphologies de pilotes, car on passe d'un grand avec les genoux dans le menton au petit gabarit qui voit la piste à travers les branches du volant ! »

**A l'issue de ces stages, avez-vous des demandes d'élèves pour franchir le cap vers la compétition ?**

« L'aspect extrêmement positif du concept EFK est d'offrir la possibilité de faire du kart de compétition à un prix très bas. Cela rend nos stages concurrentiels, avec l'équitation par exemple. Après, il est clair que la compétition fait un peu peur à nos élèves, et la réalité économique nous rattrape vite, d'autant que certaines personnes ont tendance à se vanter de dépenser des sommes folles dans la course, ce qui est très négatif pour notre sport. Par contre, nos stagiaires sont tout de suite partants lorsqu'on leur propose des courses inter-clubs ici sur la piste. Au vu de cette expérience, il serait peut-être judicieux de réfléchir à des stages dispensés sur des karts 2 temps pour les 12/14 ans ».



Créées en 2007, les Ecoles Françaises de Karting voient leur maillage **continuer de s'étendre**, et ce sont aujourd'hui 24 centres que l'on recense dans l'Hexagone. Voyage en Kart-Ecole !

## ESTEBAN OCON, MAÎTRE ES-TRAJECTOIRES

**Le jeune pilote de l'Equipe de France connaît les Ecoles Françaises de Karting pour y avoir lui-même montré l'exemple, volant en mains. Il nous raconte son expérience.**

« J'ai eu l'occasion de faire des démonstrations dans deux EFK. Celle d'Aunay les Bois à côté d'Essay, et celle d'Aunay-sous-Bois en région parisienne dont s'occupe l'ASK Rosny 93. A chaque fois, mon rôle fut de montrer aux élèves les différentes trajectoires et les points de freinage. Au début, ce n'est pas évident d'expliquer que c'est au freinage que tu gagnes du temps ! Mais je crois que comme j'avais à peu près le même âge qu'eux, ils m'ont bien écouté ! Je leur ai aussi montré jusqu'où l'on pouvait pousser le kart avant de franchir les limites de l'adhérence. En roulant

devant eux par exemple, je pense leur avoir montré comment ils pouvaient s'améliorer, et c'est vrai qu'à la fin, j'ai trouvé qu'à chaque fois ils avaient bien progressé et qu'ils exploitaient mieux leur matériel. Pour ma part, j'ai eu la chance de débiter en karting avec quelqu'un qui connaissait déjà ce sport, ce qui m'a permis d'évoluer assez rapidement. Mais il est évident qu'en suivant les stages d'une EFK, c'est la meilleure façon d'apprendre plus vite les bonnes bases du pilotage, d'autant que dans ces écoles, on roule au volant de Minikarts qui sont de vrais karts de course ».

## 1 EFK PLOEMEL

Kart 56 - ZA La Madeleine - 56400 Ploemel  
 → **Contact** NICOLAS COULON  
**Tél.** : 02 97 56 71 71 / 06 80 32 34 50  
**E-mail** : info@kart56.com

C'est au milieu des arbres et des bois que vous trouverez le très joli site du circuit du Pays d'Auray. Non loin des côtes de l'Atlantique en Bretagne sud, les 790 mètres d'un tracé très technique s'offriront à vous.

## 2 EFK GP CIRCUIT LAMBALLE

Zone de Sports Mécaniques - 22400 Lamballe  
 → **Contact** GUY PANSART  
**Tél.** : 02 96 50 09 09  
**Fax** : 02 96 50 06 48  
**E-mail** : gp.circuit@wanadoo.fr

L'immense expérience du karting de Guy Pansart qui évolue depuis plus de vingt ans à haut niveau est un plus indéniable pour les élèves de cette EFK bretonne, seule implantée dans la région.

## 3 EFK CIRCUIT DE LA HAGUE

La Lande Saint Nazaire - 50440 Gréville-Hague  
 → **Contact** BRUNO ELOI  
**Tél.** : 02 33 08 45 40 / 06 81 22 71 07  
**E-mail** : asklahague@orange.fr  
 bruno1958@orange.fr

Très beau tracé que celui de La Hague sur lequel s'est déroulée en 2009 la Coupe de France Nationale. Avec Anneville-Ambourville, les normands possèdent deux EFK de qualité.

## 4 EFK CIRCUIT DU GRAND OUEST

Pays d'Essay - 61500 Aunay les Bois  
 → **Contact** CLAUDE GRIPON  
**Tél.** : 02 33 36 88 10  
**Fax** : 02 33 36 88 10  
**E-mail** : k61@club-internet.fr

S'il est assez récent, le tracé d'Aunay les Bois a déjà connu le feu des plus grandes compétitions. Les compétences et la bonne humeur de l'équipe de Claude Gripon sont à la hauteur de ce très beau circuit.

## 5 EFK CIRCUIT ALAIN PROST

Route du chemin aux Boeufs - 72000 Le Mans  
 → **Contact** CYRIL DENIS  
**Tél.** : 02 43 21 32 97  
**Fax** : 02 43 21 32 99  
**E-mail** : efk.circuitalainprost@orange.fr

Créé en 1976, le circuit de Maison Blanche devenu Alain Prost est un tracé parmi les plus connus au monde. Les plus grands pilotes s'y sont produits, à commencer par le regretté Ayrton Senna. Au Mans, la légende du sport automobile et du karting est sous vos roues !

## 6 EFK CIRCUIT D'ANNEVILLE

Chemin d'Anneville - 76480 Anneville Ambourville  
 → **Contact** OLIVIER HUCHER  
**Tél.** : 02 76 95 29 22  
**Fax** : 02 32 80 29 23  
**E-mail** : contact@normandie-karting.fr

Niché non loin des boucles de Seine, le circuit d'Anneville-Ambourville propose une intéressante variété de virages lents et rapides. Un excellent site pour y apprendre l'ensemble des notions de pilotage.

## 7 RACING KART DE CORMEILLES

Aérodrome de Pontoise - 95650 Boissy l'Aillierie  
 → **Contact**  
**Tél.** : 01 30 73 28 00  
**Fax** : 01 30 32 62 59  
**E-mail** : rkc95@wanadoo.fr

Le fils de la maison, aujourd'hui grand espoir du sport automobile, Jean-Eric Vergne y a fait ses classes. Très professionnel, le personnel d'encadrement du RKC vous accueillera sur ses deux pistes.

## 8 ASK ROSNY

38, rue des Ricochets - 93100 Montreuil  
 → **Contact** MARIE-NOËLLE DESCHAMPS  
**Tél.** : 01 42 87 48 05  
**Fax** : 01 42 87 47 85  
**E-mail** : askrosny93@wanadoo.fr

C'est sur le site du groupe automobile PSA qu'a été construite la piste d'Aulnay-sous-Bois. Animé par la famille Deschamps et la très dynamique équipe de l'ASK Rosny 93, vous y recevrez les meilleurs conseils d'un club qui compte en son sein une multitude de champions.

## 9 EFK SENS ESPACES KARTING

Route de la Chapelle - 89100 Soucy  
 → **Contact** SÉBASTIEN BERTRAND  
**Tél.** : 03 86 86 64 40  
**Fax** : 03 86 86 60 51  
**E-mail** : seb.sek@wanadoo.fr

Le circuit de Soucy a été construit aux côtés d'une des plus vieilles pistes de l'histoire du karting en France. Cette tradition et cette expérience de notre sport a permis aux hommes de Sens Espaces Karting de proposer un ensemble très apprécié, qui accueille aujourd'hui un grand nombre de compétitions.

## 10 EFK CIRCUIT DU VAL D'ARGENTON

La Folie - 79150 Le Breuil Sous Argenton  
 → **Contact** JEAN-FRANÇOIS GIRARD  
**Tél.** : 05 49 65 73 15 / 06 18 09 29 35  
**E-mail** : bocaspeed@wanadoo.fr

2009/2010 marque le grand retour à la compétition du magnifique tracé du Val d'Argenton plébiscité par tous, y compris par Lewis Hamilton, venu y disputer un championnat d'Europe. De quoi ravir les élèves de cette nouvelle EFK

## 11 EFK PKS

Circuit de l'Indre RN143 - 36700 Clion sur Indre  
 → **Contact** ERIC BENES  
**Tél.** : 02 54 38 67 35  
**Fax** : 02 54 38 67 32  
**E-mail** : polekarting@wanadoo.fr

Figure reconnu du karting de compétition, Eric Benès veille à la destinée du circuit de l'Indre. Son expérience de la course générera à coup sûr l'envie d'aller en découdre, volant en mains, aux élèves.

## 12 EFK DE DIJON-PRENOIS

Circuit de Dijon-Prenois - 21370 Prenois  
 → **Contact** CATHERINE BRIFFA  
**Tél.** : 03 80 35 36 50  
**Fax** : 03 80 35 36 43  
**E-mail** : karting@circuit-dijon-prenois.com

Dijon-Prenois. Un nom évocateur de Formule 1, de Jabouille et Prost au volant de leur Renault Turbo. Les amateurs de karting y ont à présent leur circuit installé au bout de la ligne droite du fameux toboggan dijonnais.



## 13 EFK CIRCUIT DE L'ENCLOS À SEPTFONTAINE

Lieu-dit l'Enclos - 25270 Septfontaines

→ **Contact** MICKAEL GIRARDET

**Tél.** : 03 81 49 55 44

**Fax** : 03 81 49 53 69

**E-mail** : circuitdelenclos@worldonline.fr

Dans la verdure du département du Doubs, non loin de la Suisse, se dessine le circuit de l'Enclos sur la commune de Septfontaine. Vous découvrirez une piste intéressante et vallonnée qui a sacré quelques fameux champions de France.

## 14 EFK CIRCUIT DE BRESSE KARTING

Zone de Milleure - 71580 Frontenaud

Accès : Autoroute A39 Sortie 9

→ **Contact** MONSIEUR DEGOT-LONGHI

**Tél.** : 03 85 76 77 33

**Fax** : 03 85 74 85 37

**E-mail** : infokart@circuitdebresse.fr

Auto, moto, karting, le complexe de 45 hectares du circuit de la Bresse né en 2006, a de quoi satisfaire tous les passionnés de sports mécaniques. Virage de l'autoroute et des acacias, pif-paf des stands, autant de challenges à relever pour les élèves de l'EFK !

## 15 EFK KART ESCALE

La Gravière - 63190 Bort l'Étang

→ **Contact** PATRICK DAMARY

**Tél.** : 04 73 68 58 46

**Fax** : 04 73 68 99 50

**E-mail** : info@kartescale.com

Poursuivant une tradition de formation, le circuit Kart Escale de Patrick Damary a rejoint depuis peu les rangs des Écoles Françaises de Karting. Une très bonne nouvelle pour le karting en général et les jeunes auvergnats en particulier !

## 16 EFK PISTE DE VILLARS

Circuit de Montravail - 42390 Villars

→ **Contact** JEAN PAUL CHETAÏL

**Tél.** : 04 77 74 55 96 / 06 79 39 73 14

**Fax** : 04 77 74 55 96

**E-mail** : askvillars@orange.fr

L'Association Sportive de Karting de Villars fut l'une des premières structures retenue par la FFSA pour y implanter les Écoles Françaises de karting. Chaque mercredi, ils sont nombreux à aller suivre les cours du circuit de la Loire.

## 17 ACTUA ORGANISATION

Chemin de Fournéa - 69720 St Laurent de Mure

→ **Contact** CHRISTIAN DEMIGNEUX

**Tél.** : 04 37 25 90 08

**Fax** : 04 72 48 94 04

**E-mail** : contact@actua-kart.com

Implanté non loin de Lyon et de son aéroport, le circuit Actua Kart Métropole propose un magnifique complexe comprenant quatre circuits répartis sur seize hectares. Un des plus beaux endroits dédié au karting sur notre territoire.

## 18 EFK DE BISCAROSSE

Chemin d'en Hill - 40600 Biscarosse

→ **Contact** DAVID CRUZ

**Tél.** : 05 58 78 88 50

**Fax** : 05 58 78 88 50

Au cœur des Landes et à seulement 40 km de Bordeaux, le circuit de Biscarosse offre un tracé sélectif, mais très roulant, sécurisé par de larges dégagements tout au long du tracé. Une bonne alternative au surf !

## 19 EFK HENRY KART

58, avenue F et I Joliot Curie - 64140 Lons

→ **Contact** HUBERT HENRY

**Tél.** : 05 59 72 94 75 / 06 78 08 83 50

**E-mail** : huberthentry@henrykart.fr

Récemment construit, l'Espace Henry Kart, joli jeu de mots dans le département natif de l'ancien roi de France, abrite un circuit indoor, le seul de cette liste de 24 EFK.

## 20 EFK CIRCUIT DE LAVELANET

La Plano - 09600 Aigues-Vives

→ **Contact** JEAN-CLAUDE SANCHEZ

**Tél.** : 05 61 01 31 89

**Fax** : 05 61 01 00 49

**E-mail** : sanchez.jean-claude@wanadoo.fr

Bien connu des licenciés, le circuit de Lavelanet accueille depuis de nombreuses saisons des compétitions de haut niveau. L'EFK de la famille Sanchez est une des plus dynamiques en France.

## 21 EFK KARTING DE LAVILLEDIEU

Quartier Chance - 07170 Lavilledieu

→ **Contact** JEAN PIERRE VALLÉE

**Tél.** : 04 75 94 20 19

**Fax** : 04 75 94 24 18

**E-mail** : contact@karting-lavilledieu.com

Les 915 mètres du tracé vallonné de Lavilledieu n'auront plus de secrets pour vous lorsque Laurent Mazière, ex-champion de France et membre de l'équipe nationale, vous aura prodigué ses conseils dans le cadre des cours des Écoles Françaises de Karting.

## 22 EFK DRIV'KART

Route de Valence - 26600 La Roche de Glun

→ **Contact** GILBERT DANNONAY

**Tél.** : 04 75 84 73 20 / 06 03 77 48 55

**E-mail** : kartingvalence@wanadoo.fr

gilbert.dannonay@wanadoo.fr

Réhabilité il y a peu, le site du circuit Driv'Kart est situé aux portes du fameux circuit international de La Roche de Glun. Vous y trouverez en 650 mètres autant de virages que sur le grand circuit de 1250 mètres. Technique donc !

## 23 EFK CIRCUIT DU MISTRAL

Quartier de la Jaisse - 13300 Salon de Provence

→ **Contact** EMILIE CLARETON DEBENOÏT

et SÉBASTIEN CLARETON

**Tél.** : 04 90 42 15 38

**Fax** : 04 90 42 25 33

Loisir et compétition sont au programme du circuit de Salon de Provence. Sébastien Clareton, ancien champion de kart, anime ce très beau circuit de la région PACA, inauguré en 1989 et rénové en 2007.

## 24 EFK LE CASTELLET

Circuit Paul Ricard 2760,

Route des Hauts du Camp - 83330 Le Castellet

→ **Contact** FRÉDÉRIC JULIEN

**Tél.** : 04 94 98 28 88

**Fax** : 04 94 98 28 89

**E-mail** : karting@circuitpaulricard.com

Chant des cigales ou hurlements de V8, V10 ou V12 surpuissants, le cadre mythique du circuit du Castellet fera rêver jeunes pilotes et accompagnateurs. De quoi s'immerger totalement dans l'univers du pilotage et de la course !



## LES CHANGEMENTS 2010

Alors que l'hiver nous enveloppe toujours de sa rigueur, l'heure est pourtant **à la préparation et à la présentation de cette nouvelle année sportive**. Outre un tableau listant précisément les principales catégories françaises, nous avons résumé les différents changements et évolutions qui marqueront la saison karting 2010.



### TECHNIQUE

→ Dans un souci d'économie, les Minimes/Cadets adoptent un nouveau type de pneus plus durs avec les Bridgestone YDS.

→ Séparés en deux catégories en 2009, la Nationale n'en fait plus qu'une en 2010, le règlement technique retenant la définition des châssis norme CIK, sans freins avants.

→ Création du championnat du Monde M18 réservé à la tranche d'âge des 15-18 ans. Moteurs (Parolin) et pneus uniques (Dunlop) délivrés gratuitement aux pilotes. Ceux-ci devront par ailleurs choisir et acheter un châssis parmi les marques qui se seront inscrites avant le 22 mars. La finale de ce nouveau championnat du Monde aura lieu en France au Val d'Argenton (79) du 1<sup>er</sup> au 3 octobre.

### SPORTIF

→ Modification des âges, avec la mise en place d'années « pivots » dans les catégories Minikart, Minime, Cadet et Nationale à laquelle on peut accéder dès 13 ans désormais. Ces années « pivots » permettent soit de rester dans l'une de

ces catégories, soit de passer dans la suivante en terme de tranches d'âge. A titre d'exemple, le Minikart concerne à présent les 7/10 ans et le Minime les 9/12 ans. A noter qu'en Minikart, les titulaires d'un volant d'argent ou d'or décerné par une EFK pourront débiter dès 7 ans, au lieu de 8, en compétition.

→ Les tranches d'âge des coupes de marque ne changent pas. Elles restent accessibles à partir de 15 ans, à l'exception de la X30 Access et du KFS 100 où dès 13 ans la participation est acceptée.

→ Les licences « entraînement courses club » donnent le droit de participer à des courses club sans limitation du nombre.

→ Les catégories KZ125 et KZ125 Gentleman se voient attribuer un label championnat de France.

→ La catégorie Nationale se voit attribuer un label championnat de France.

→ Les challenges X30 et Rotax et leurs différentes catégories se voient attribuer un label Coupe de France.

### ENVIRONNEMENT

Dans un but bien évident de prise de conscience de l'impact de nos activités sur l'environnement, une charte a été édictée, en voici les éléments :

#### Obligations

- Installation d'un tapis absorbant sous le kart.
- Nettoyage du châssis dans une zone prévue à cet effet, à défaut récupération des liquides de nettoyage dans un bac de rétention.
- Recyclage des pneus selon des modalités à voir avec le vendeur.

#### Conseils et gestes utiles

- Pas d'essai sur chariot pendant la pause déjeuner.
- Surveillance de l'efficacité des silencieux d'échappement.
- Récupération de tous les déchets liquides (fûts d'essence, bidons d'huile...)
- Utilisation des sacs poubelle pour les déchets ménagers.
- Tri sélectif s'il est appliqué sur les circuits.
- Utilisation des conteneurs à déchets.



CHAMPIONNATS DE FRANCE - ENDURANCE - LONG CIRCUIT - SUPERKART  
CHAMPIONNATS RÉGIONAUX - EUROPE - COUPE DE FRANCE - WKC

# CALENDRIERS 2010

Plus de 200 rendez-vous composent le calendrier de cette nouvelle saison. **Du Minikart aux pilotes internationaux** en passant par les rares et donc précieux rendez-vous occasionnels de Menton et de la Grande Motte, se profilent les grandes heures de 2010 !

Après près de cinq mois de coupure, la compétition reprendra donc ses droits courant mars avec, en marge des traditionnelles amicales d'ouverture de saison, la première manche du championnat de France d'Endurance. Le bal des championnats régionaux sera lancé une semaine plus tard avant d'être suivi par le Superkart. A noter que si les premières compétitions internationales démarrent dès avril, il faudra attendre jusqu'à fin mai pour assister au grand choc des championnats de France KF2, KF3 et KZ2, accompagnés pour

l'occasion par le championnat de France Nationale. Les débats seront à coup sûr palpitants dans l'Allier. On saluera enfin début octobre le retour à très haut niveau du réputé tracé du Val d'Argenton qui recevra la finale du nouveau championnat du Monde des 15-18 ans, et les débuts en karting du circuit de Haute-Saintonge animé par la famille Beltoise et sur lequel seront accueillis les participants de la Coupe de France Long Circuit.

Fédération Française de Sport Automobile **FFSA**



## MARS



→ 13 / 14 mars  
**ENDURANCE**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Val d'Argenton (79)

→ 20 / 21 mars  
**CHAMPIONNATS RÉGIONAUX**  
1<sup>ÈRE</sup> JOURNÉE

→ 27 / 28 mars  
**SUPERKART**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Dijon (21)

## AVRIL

→ 3 / 4 avril  
**SUPERKART**  
CHAMPIONNAT D'EUROPE  
Silverstone (Angleterre)

**KART MAG PREM'S**  
Ancenis (44)

→ 8 / 11 avril  
**SKF/KZ1/KZ2**  
CHAMPIONNAT D'EUROPE  
Sarno (Italie)

→ 10 / 11 avril  
**CHAMPIONNATS RÉGIONAUX**  
2<sup>ÈME</sup> JOURNÉE



→ 17 / 18 avril  
**BRIDGESTONE CUP**  
QUALIFICATION  
St-Amand (18)

## MAI

→ 29 avril / 2 mai  
**KF2/KF3**  
QUALIFICATIONS EUROPE  
PF Int'1 (GB)  
Thy Hanstholm (Danemark)  
Wackersdorf (Allemagne)

→ 1 / 2 mai  
**CHALLENGE ROTAX**  
QUALIFICATION  
Soucy (89)

**KART CUP**  
La Grande Motte (34)

→ 8 / 9 mai  
**CHAMPIONNATS RÉGIONAUX**  
3<sup>ÈME</sup> JOURNÉE

**SUPERKART**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Albi (81)

→ 15 / 16 mai  
**MINIME/CADET**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Saint-Amand (18)

→ 20 / 23 mai  
**SKF**  
COUPE DU MONDE  
**KF2**  
CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE  
Suzuka (Japon)

→ 22 / 23 mai  
**ENDURANCE**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Arvilliers (80)

**BRIDGESTONE CUP**  
QUALIFICATION  
Angerville (91)

→ 29 / 30 mai  
**KZ2/KF2/KF3**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
**NATIONALE**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Varennes (03)

**SUPERKART**  
MEETING INTERNATIONAL  
"FRENCH CUP"  
Magny-Cours (58)

## JUIN

→ 5 / 6 juin  
**LONG CIRCUIT**  
COUPE DE FRANCE  
Circuit Carole (93)

**CHALLENGE ROTAX**  
QUALIFICATION  
Ancenis (44)

→ 11 / 13 juin  
**VIKING TROPHY**  
Lidköping (Suède)

→ 12 / 13 juin  
**BRUNO GRANA IMAE X30**  
CHALLENGE  
Lavelanet (09)



→ 19 / 20 juin  
**KZ2/KF2/KF3**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
**ROTAX MAX**  
COUPE DE FRANCE  
Angerville (91)

**SUPERKART**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Nogaro (32)

→ 24 / 27 juin  
**SKF/KZ1/KZ2**  
CHAMPIONNAT D'EUROPE  
Varennes (France)



## JUILLET

→ 3 / 4 juillet  
**ENDURANCE**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Essay (61)

**SUPERKART**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
**LONG CIRCUIT**  
COUPE DE FRANCE  
Croix-en-Ternois (62)

**BRIDGESTONE CUP**  
FINALE  
Laval (53)

→ 5 / 6 juillet  
**WKC**  
TEST DAYS

→ 8 / 11 juillet  
**SKF/KF2/KF3**  
CHAMPIONNAT D'EUROPE  
Genk (Belgique)

→ 10 / 11 juillet  
**FEMININE**  
COUPE DE FRANCE  
**MINIKART**  
RASSEMBLEMENT  
Soucy (89)

→ 17 / 18 juillet  
**KART MAG**  
Val d'Argenton (79)

**KFS/KFS 125**  
FINALE  
Layrac (47)

→ 23 / 25 juillet  
**WKC - 1**  
Wackersdorf (Allemagne)

→ 24 / 25 juillet  
**MINIME/CADET**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
La Hague (50)

→ 31 juillet / 1<sup>er</sup> août  
**KZ2/KF2/KF3**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
**X30**  
COUPE DE FRANCE  
Lyon (69)



## AOÛT



→ 7 / 8 août

### **SUPERKART**

CHAMPIONNAT D'EUROPE  
Assen (Hollande)

### **GRAND PRIX DE MENTON**

Menton (06)



→ 27 / 29 août

### **WKC - 2**

Alcaniz (Espagne)

→ 28 / 29 août

### **24 HEURES DU MANS**

EURO ENDURANCE  
Le Mans (72)

## SEPTEMBRE



→ 9 / 12 septembre

### **KZ1/KF3**

COUPE DU MONDE  
Braga (Portugal)

→ 11 / 12 septembre

### **CHALLENGE ROTAX**

QUALIFICATION  
Salon de Provence (13)

→ 16 / 19 septembre

### **SKF**

CHAMPIONNAT DU MONDE

### **KF2**

COUPE DU MONDE  
Zuera (Espagne)

→ 18 / 19 septembre

### **KZ125/ KZ125 GENTLEMAN**

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Lavelanet (09)

### **SUPERKART**

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Alès (30)

→ 25 / 26 septembre

### **KZ2/KF2/KF3**

CHAMPIONNAT DE FRANCE

### **ROTAX MASTER**

COUPE DE FRANCE  
Ostricourt (59)

## OCTOBRE

→ 1<sup>er</sup> / 3 octobre

### **M18**

CHAMPIONNAT DU MONDE (FINALE)  
Val d'Argenton (79)

→ 2 / 3 octobre

### **CHALLENGE ROTAX**

FINALE  
Salbris (41)

→ 7 / 10 octobre

### **SKF/KF3**

CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE  
Coloane (Macau)

→ 9 / 10 octobre

### **ENDURANCE**

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Soucy (89)

### **X30**

FINALE  
St-Amand (18)

### **SUPERKART**

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Le Vigean

→ 15 / 17 octobre

### **KF3/KZ2**

MONACO KART CUP  
Monaco

→ 16 / 17 octobre

### **LONG CIRCUIT**

COUPE DE FRANCE  
Haute Saintonge (17)

→ 23 / 24 octobre

### **SUPERKART**

CHAMPIONNAT D'EUROPE  
Le Mans (72)

→ 30 / 31 octobre

### **KZ2/KF2/KF3**

CHAMPIONNAT DE FRANCE

### **MINIME/CADET**

COUPE DE FRANCE  
Laval (53)

## NOVEMBRE

→ 6 / 7 novembre

### **ENDURANCE**

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
Angerville (91)



→ 20 / 21 novembre

### **LONG CIRCUIT**

COUPE DE FRANCE  
Lyon (69)





# LES 17 COMMISSIONS RÉGIONALES DE KARTING

17 CRK composent le paysage du karting hexagonal. Elles sont avec les ASK qu'elles chapeautent **le relais entre les licenciés et la FFSA**, et organisent chaque année les championnats régionaux.

## CRK NORD PICARDIE

**Franck ALLART**

2 ter, rue d'Ercourt  
80210 TOURS EN VIMEU  
Tél. : 03 22 26 51 96  
[franck.allart@wanadoo.fr](mailto:franck.allart@wanadoo.fr)

## CRK CHAMPAGNE ARDENNE

**Jean-Luc KLONOWSKI**

6, rue de la Fédération  
51700 DORMANS  
Tél. : 09 77 87 23 53  
[champ.kart@orange.fr](mailto:champ.kart@orange.fr)

## CRK LORRAINE ALSACE

**Dominique BONDANT**

2, rue Principale  
57340 CHÂTEAU BREHAIN  
Tél. : 03 87 01 93 93  
[dbondant@gmail.com](mailto:dbondant@gmail.com)

## CRK BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

**Didier HAMELIN**

28, allée des Arcadres  
89100 PARON  
Tél. : 06 14 93 14 99  
[pvizatelle@wanadoo.fr](mailto:pvizatelle@wanadoo.fr)

## CRK RHONE ALPES

**Michel CAGNON**

3, Chemin du Four  
73100 BRISON ST INNOCENT  
Tél. : 04 79 54 97 99  
[sav.chrono@wanadoo.fr](mailto:sav.chrono@wanadoo.fr)

## CRK PROVENCE ALPES COTE D'AZUR CORSE

**Alain BACHELET**

La Bastide - 160, rue du gendarme Veïlex  
83600 FREJUS  
Tél. : 06 84 38 54 17  
[ctibachelet@orange.fr](mailto:ctibachelet@orange.fr)

## CRK LANGUEDOC ROUSSILLON

**Georges NOTO**

80, avenue Emile Jeanbrau  
34090 MONTPELLIER  
Tél. : 04 67 52 45 55  
[bureautique-noto@wanadoo.fr](mailto:bureautique-noto@wanadoo.fr)

## CRK MIDI PYRENEES

**Jean-Claude SANCHEZ**

"La Plano"  
09600 AIGUES VIVES  
Tél. : 05 61 01 31 89  
[sanchez.jean-claude@wanadoo.fr](mailto:sanchez.jean-claude@wanadoo.fr)

## CRK AQUITAINE

**Yves BLANC**

17, chemin de Canon  
33270 FLOIRAC  
Tél. : 06 72 15 34 26  
[yves.blanc996@orange.fr](mailto:yves.blanc996@orange.fr)

## CRK POITOU CHARENTES

**Madeleine DENIVELLE**

1, rue Gaspard Monge - B.P.  
3 17053 LA ROCHELLE CEDEX 09  
Tél. : 05 46 44 17 77  
[m.denivelle@wanadoo.fr](mailto:m.denivelle@wanadoo.fr)

## CRK BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

**Michel IMBERT**

Le Landier  
35330 LA CHAPELLE BOUEXIC  
Tél. : 02 99 92 01 85  
[karting.bplo@wanadoo.fr](mailto:karting.bplo@wanadoo.fr)

## CRK NORMANDIE

**Paul PICAN**

10, avenue du Roi de Serbie  
14390 CABOURG  
Tél. : 02 31 91 14 12  
[paul-pican@wanadoo.fr](mailto:paul-pican@wanadoo.fr)

## CRK ILE-DE-FRANCE

**Jean-Pierre DESCHAMPS**

8, rue des Ricochets  
93100 MONTREUIL  
Tél. : 01 42 87 48 05  
[askrosny93@wanadoo.fr](mailto:askrosny93@wanadoo.fr)

## CRK CENTRE

**Martine RAYNAUD**

231, route de la Chapelle  
18000 BOURGES  
Tél. : 09 71 31 72 82  
[crk.centre@wanadoo.fr](mailto:crk.centre@wanadoo.fr)

## CRK AUVERGNE

**Gérard DESCHAMP**

10, rue du Pont Chinard  
03000 NEUVY  
Tél. : 06 20 15 86 96  
[crkauvergne@aol.com](mailto:crkauvergne@aol.com)

## CRK LIMOUSIN

**Georges CHARBONNIER**

2, rue du Bas Leycuras  
87110 LE VIGEN  
Tél. : 05 55 30 59 36  
[crklimousin@wanadoo.fr](mailto:crklimousin@wanadoo.fr)

## CRK DE LA REUNION

**Philippe CIMBARO**

Circuit de la Jamaïque  
97490 SAINTE CLOTILDE  
Tél. : 02 62 98 08 08  
[crkreunion.president@orange.fr](mailto:crkreunion.president@orange.fr)

# REJOINS-NOUS !

World  
Series  
by RENAULT

La Formula Renault 1.6  
la formule idéale pour gagner  
en monoplace dès 14 ans

## NOUVELLE SÉRIE INTERNATIONALE **F4 Eurocup 1.6**

disputée dans le cadre des  
World Series by Renault  
dès 2010

- Une série internationale
- 7 épreuves dans le cadre des World Series by Renault
- Plus de 100 000 spectateurs "cumulés" par week-end
- 12 à 14 courses en France et à l'étranger
- Des circuits prestigieux
- Une couverture médiatique importante
- Une monoplace à la pointe de la technologie
- Châssis tiré au sort avant chaque épreuve
- Une saison "clés en main"

MOINS DE 80 000 EUROS LA SAISON,  
PLUS DE 200 000 EUROS DE DOTATION !  
Possibilité d'engagement à la course.  
Inscris-toi vite !

 **AUTO SPORT  
ACADEMY**  
BY **FFSAI**

Sélections et renseignements :  
Auto Sport Academy - Tel. +33 243 436 100 - info@asacad.com  
[www.autosportacademy.com](http://www.autosportacademy.com)

 **TOTAL**  **RENAULT SPORT**  **h6**  **MICHELIN**



# RÈGLEMENT TOUTES LES CATÉGORIES 2010

	CONDITION D'ADMISSION	MATÉRIEL
MINIKART	<b>Catégorie fédérale réservée aux 7/9* ans (à partir de 8 ans en compétition)</b>	Châssis économique avec dessin du cadre unique. Freins mécaniques. Pneus Vega Cadetti étroits. Pneus pluie interdits. Moteur Honda GX 120cc 4 temps de 5,5 ch avec lanceur et embrayage. Préparation interdite. Rapport de transmission unique 16X68. Poids minimum avec le pilote: 95 kg.
MINIME	<b>Catégorie fédérale réservée aux 9/12 ans*</b>	Châssis économique de construction française dont certaines pièces homologuées ne peuvent être ni modifiées ni changées. Freins mécaniques. Fusées, roues avants. Pneus Bridgestone YDS. Pneus pluie interdits. Moteur Parilla Puma 85cc 2 temps de 13 ch avec démarreur et embrayage. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote: 120 kg.
CADET	<b>Catégorie fédérale réservée aux 11/14 ans*</b>	Châssis économique de construction française dont certaines pièces homologuées ne peuvent être ni modifiées ni changées. Freins mécaniques. Pneus Bridgestone YDS. Pneus pluie interdits. Moteur Parilla Puma 100cc 2 temps de 15 ch avec démarreur et embrayage. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 130 kg.
NATIONALE	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 13 ans*</b>	Châssis homologué international CIK, normes CIK actuelles, et avant 2002. Freins hydrauliques (freins avants interdits). Pneus Dunlop SL3 à gomme médium. Pneus pluie interdits. Moteur Rotax 125cc 2 temps de 21,5 ch avec démarreur et embrayage. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 150 kg.
OPEN	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*</b>	Châssis homologué international CIK, normes CIK actuelles et avant 2002. Pneus homologues CIK soft ou medium. Moteur libre 2 temps atmosphérique, 125cc maxi. Moteur libre 4 temps atmosphérique, 250cc maxi. Poids minimum avec le pilote : 155 kg.
KZ125	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*. KZ125 Gentleman réservée aux plus de 32 ans</b>	Châssis homologué international CIK. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus Vega FH à gomme médium. Pneus pluie Vega W5. Moteur 125cc 2 temps de 41 ch homologué CIK accouplé à une boîte de vitesses à six rapports et embrayage (homologations 2010 interdites). Préparation autorisée avec volume de chambre de combustion minimum. Poids minimum avec le pilote : 175 kg – (180 kg en Gentleman).
KF3	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 13 ans* et jusqu'à 15 ans</b>	Châssis homologué international CIK groupe 2. Freins hydrauliques. Pneus Bridgestone YKC à gomme tendre. Pneus pluie Bridgestone YKP. Moteur 125cc 2 temps de 28 ch homologué CIK avec démarreur et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote : 145 kg.
KF2	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*</b>	Châssis homologué international CIK groupe 2. Freins hydrauliques. Pneus Bridgestone YKB à gomme tendre. Pneus pluie Bridgestone YKP. Moteurs 125cc 2 temps de 36 ch homologués CIK avec démarreur et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote : 158 kg.
KF1/Super KF	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*</b>	Châssis homologué international CIK groupe 1. Freins hydrauliques. Pneus cinq pouces libres homologués CIK extra tendres. Moteurs 125cc 2 temps de 38 ch homologués CIK avec démarreur et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote : 160 kg.
KZ2	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*</b>	Châssis homologué international CIK. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus Bridgestone YKB à gomme tendre. Pneus pluie Bridgestone YKP. Moteur 125cc 2 temps de 42 ch homologué CIK accouplé à une boîte de vitesses à six rapports et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote : 175 kg.
ENDURANCE	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*</b>	Matériel issu des catégories fédérales type FA ou KF2 pour le G.1, des coupes de marque X30 ou Rotax pour le G.2, et KFS ou Nationale pour le G.3. Pneus Dunlop SL3 à gomme médium. Pneus pluie Dunlop KT10 W10. Préparation autorisée selon les règlements en vigueur dans les différentes catégories. Poids minimum avec le pilote : 160 kg (FA), 165 kg (Coupes de marque), 165 kg (KF2), 150 kg (G.3).
SUPERKART	<b>Catégorie fédérale accessible à partir de 18 ans révolus</b>	Châssis libre homologué international CIK avec baquet équipé d'un repose tête. Carrosserie intégrale obligatoire. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus six pouces libres homologués CIK. Moteur 250cc 2 temps mono ou bicylindre de 90 ch homologué CIK accouplé à une boîte de vitesses à six rapports et embrayage. Préparation libre. Poids minimum avec le pilote : 215 kg.
CHALLENGES X30	<b>Challenges et coupes de marque accessibles à partir de 15 ans*. Catégorie X30 Access accessible à partir de 13 ans* et X30 Gentleman réservée aux plus de 32 ans.</b>	Châssis homologués international CIK en fonction des marques agréés dans ce challenge. Pneus à gomme médium. Pneus pluie autorisés. Moteur Parilla X30 125cc 2 temps de 29 ch avec embrayage et démarreur. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 160 kg. X30 Access équipée du même moteur bridé à 21ch, et X30 Shifter équipée du X30 Shifter 125cc à boîte de vitesses.
CHALLENGES ROTAX	<b>Challenges et coupes de marque accessibles à partir de 15 ans*. Rotax Master ou X30 Gentleman réservées aux plus de 32 ans.</b>	Châssis homologués international CIK en fonction des marques agréés dans ce challenge. Pneus à gomme médium. Pneus pluie autorisés. Moteurs Rotax 125cc 2 temps de 29 ch avec embrayage et démarreur. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 160 kg.
KFS	<b>Challenges et coupes de marque accessibles à partir de 15 ans*, et 13 ans en KFS 100 Jeune.</b>	Châssis économique monotype de construction française (KFS 100). Au-delà de 75 kg de poids de corps, un pilote KFS 100 Jeune peut demander à être surclassé en KFS 100. Freins mécanique. Pneus Vega FF à gomme dure. Pneus pluie interdits. Moteur IAME 100cc 2 temps de 18 ch avec démarreur et embrayage. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 155 kg (150kg en Jeune).

\* Âge révolu ou atteint dans l'année.

COMPÉTITIONS	COMMENTAIRES	
Amicales, championnats régionaux et un grand rassemblement national à mi-saison.	Un matériel simple et fiable pour une découverte aisée du karting et de la compétition pour les tout jeunes pilotes.	
Amicales, championnats régionaux, championnat de France courus sur deux épreuves + une Coupe de France sur une course.	Un véritable kart de compétition pour une catégorie déjà très compétitive.	
Amicales, championnats régionaux, championnat de France courus sur deux épreuves + une Coupe de France sur une course.	La catégorie des champions du futur qui peuvent pleinement s'exprimer au volant d'un matériel fiable et performant.	
Amicales, championnats régionaux et un championnat de France sur une course.	Définition technique retenue pour la Coupe de France Féminines.	
Amicales, championnats régionaux et courses club.	Catégorie dédiée à la pratique du karting au sens large, l'Open accueille un large éventail de matériel actuel ou d'homologations précédentes.	
Amicales, championnats régionaux et un championnat de France sur une course. Coupe de France Long Circuit organisée sur trois courses.	Différent et passionnant à piloter avec sa boîte de vitesses, le KZ125 connaît un grand succès en raison de ses performances, de sa fiabilité et de la stabilité de son règlement technique.	
Championnat de France/Grand Prix Karting FFSA réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end).	Suite logique des catégories Minime, Cadet, voire Nationale, la KF3 est la ligne directe vers les catégories internationales.	
Championnat de France/Grand Prix Karting FFSA réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end).	Antichambre du haut niveau du karting, la KF2 est une catégorie où se révèle les jeunes loups avant l'ultime étape de la Super KF.	
Calendrier exclusivement international.	Elle est la Formule 1 du karting tant par sa technicité que par le niveau de pilotage atteint par des pilotes souvent professionnels, alliant talent et grande expérience.	
Championnat de France/Grand Prix Karting FFSA réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end).	Évolution de la KZ125, la KZ2 et ses puissants moteurs à boîte de vitesses nécessite doigté et expérience pour exploiter au maximum ce matériel à hautes performances.	
Championnat de France réparti en cinq épreuves.	Une alternative intéressante aux championnats de vitesse. La découverte de la course en équipage et de l'effort prolongé. Un excellent rapport prix/temps de roulage par pilote. Hors championnat, les 24 heures du Mans sont un « must » de la saison.	
Championnat de France réparti sur 6 épreuves (2 courses par week-end) organisées sur circuits automobile.	A mi-chemin entre le kart et l'automobile, le Superkart 250 offre un niveau de performance époustoufflant proche de celui d'une Formule 3.	
Amicales, championnats régionaux, sélections régionales et coupes organisées par les constructeurs avec une grande Finale nationale.		
Amicales, championnats régionaux, sélections régionales et coupes organisées par les constructeurs avec une grande Finale nationale.	Avec un règlement technique restrictif et figé, les coupes de marque offrent des compétitions de qualité adaptées à tous les budgets. Ces championnats d'initiative privée sont souvent accompagnés de dotations intéressantes.	
Amicales, championnats régionaux et une Finale Nationale disputée sur une course.		



# GRANDS PRIX 2010 BIENTÔT EN PISTE

Les Grands Prix FFSA ne commenceront leur saison qu'à la fin du mois de mai. C'est avec une certaine impatience que sera attendu cet **événement majeur de la saison** réparti en cinq épreuves. Trois catégories qui sont les KF2, KF3 et KZ2 s'y affronteront pour le gain du titre de champion de France.

Le haut niveau aura encore une fois droit de cité en France en 2010 à travers les Grand Prix mis sur pied par la FFSA. Le format reprend un schéma qui a fait ses preuves avec l'organisation de deux courses par week-end donnant droit chacune à une attribution de points distincte. Dix occasions de marquer... ou de chuter seront proposées aux compétiteurs qui ne devront pas perdre de vue la dernière épreuve où, comme au Loto, une super cagnotte sera mise en jeu sous la forme d'un barème de points multiplié par deux pour cette ultime rencontre. De quoi

repousser jusqu'à fin octobre le suspense quant à la succession de messieurs Belmaaziz (KF3), Bailly (KF2) et Nato (KZ2).

Après un ajustement de calendrier, ce sera donc le circuit Jean Brun de Varennes-sur-Allier qui ouvrira cette brillante série. Régala pour les 125 à boîte de vitesses, le tracé auvergnat devrait connaître la grande foule fin mai, et cela pour deux bonnes raisons. Quatre semaines après le championnat de France s'y déroulera la seconde manche des championnats d'Europe Super KF,

KZ1 et KZ2, offrant donc à ces deux dernières catégories l'opportunité de venir s'entraîner en conditions de course sur la piste. Outre cet attrait international, Varennes devrait également être le point de convergence des meilleurs pilotes de la catégorie Nationale en vue de leur championnat de France. Des échos venus des différentes régions de l'Hexagone tendent à prouver que la Nationale, aujourd'hui accessible à 13 ans, recueille de nombreux suffrages. Autant d'éléments qui devraient faire de cette ouverture du championnat une grande fête du karting.



## Outre les pilotes, les constructeurs pourront eux aussi se mesurer au sein de leur propre championnat.

### ENJEUX

Mathias Gallepe, Pascal Belmaaziz, Pierre Gasly ou Thomas Mich, autant de sérieux clients que l'on devrait retrouver dans les Grand Prix 2010 en KF3, KF2 et KZ1, catégories auxquelles se joindront les principales catégories tricolores, avec en point de mire championnat et coupes nationales.

### JUGES DE PAIX

Après l'Auvergne c'est l'Île-de-France et Angerville qui recevront les Grand Prix avec cette fois la présence de la Coupe de France Rotax Max sur le circuit qui, rappelons-le, a accueilli en 2006 les championnats du Monde. C'est à Lyon que sera sifflée la mi-parcours début août, avec cette fois-ci la nouvelle Coupe de France X30, garante là encore d'un intéressant taux de participation. La rentrée se fera vers le nord du côté d'Ostricourt, avec pour ce quatrième rendez-vous, la Coupe de France Rotax Max Master réservée aux pilotes de plus de 32 ans. Le bouquet final aura lieu dans la Mayenne, avec le très apprécié retour de la célèbre piste de Laval au calendrier des grandes rencontres nationales. Agrandis, rénovés, le site et la piste lavalloise seront un rendez-vous à ne pas manquer pour un épilogue à grand spectacle sur un circuit ayant toujours favorisé les dépassements. Ce sont cette fois les Minime/Cadet qui seront conviés pour disputer leur Coupe de France et mettre un point final à une saison de Grand Prix où chacun aura

dû affronter quelques uns des plus beaux mais aussi des plus sélectifs tracé français.

### DOTATION POUR TOUS

Outre les pilotes, les constructeurs pourront eux aussi se mesurer au sein de leur propre championnat. Après l'effort, le réconfort, un point que ne néglige pas la FFSA avec une réflexion menée au niveau des gains sur chacune des épreuves. Une dotation générale en matière d'équipements en lieu et place des traditionnelles primes de course réservées aux premiers pourrait en effet être retenue afin de démocratiser au maximum cet effort financier consenti par l'organisateur et ses partenaires. Sur le terrain, le confort des uns et des autres ne sera pas non plus négligé avec la présence systématique d'une vaste structure d'accueil où chacun pourra venir se retrouver, s'informer et échanger. Chaque Grand Prix fera l'objet d'une production spécifique d'images afin d'alimenter bien entendu la web TV FFSA, mais aussi une chaîne de la TNT intéressée par un contenu karting dans

ses programmes. Pilotes de haut niveau, circuits de référence, convivialité, médias, participation étrangère attendue, autant d'ingrédients faisant des Grand Prix un vrai pôle d'attraction de cette saison 2010 !

### RENDEZ-VOUS

29/30 mai - Varennes sur Allier

19/20 juin - Angerville

31/1<sup>er</sup> août - Lyon

25-26 septembre - Ostricourt

30/31 octobre - Laval

### → Contact TCK

Patrick Bertin  
20, rue des Fosses Rouges  
77580 Bois Le Roi  
Tel : 06.85.13.29.26  
E-mail : contact.tkc@free.fr

## LES CONSEILS DE **JULES BIANCHI** **CONCENTRATION** **ET PETIT DÉJEUNER**

Une course, c'est trois jours de concentration. **Jules nous dévoile ses trucs** pour passer les week-ends de compétition dans les meilleures conditions.

Jules Bianchi est une sorte de sociétaire permanent des équipes de France de la FFSA : karting de 2005 à 2007, et circuit depuis 2008, série en cours. A vingt ans, il est donc déjà un pilote d'expérience, apte à dispenser son savoir au profit des (encore !) plus jeunes. A commencer par la façon de vivre un week-end de course.

### **CONCENTRATION**

« Avant et pendant les courses, je reste très concentré. En karting, j'aidais mon mécano. Pas en lui donnant des directives, non, simplement en l'aidant dans ses opérations. J'aimais bien toucher à la mécanique. Pendant trois jours, j'étais pratiquement en permanence à côté de mon kart. Bien sûr, le soir je me relâçais, mais pas à l'excès. J'ai vu des pilotes qui sortaient... mais le lendemain, ça n'était pas toujours brillant, au contraire. En tous cas, je ne retrouvais les copains que lorsqu'il n'y avait plus rien à faire sur le kart ».

### **ALIMENTATION MAÎTRISÉE**

« L'alimentation est une chose importante. En permanence, bien sûr, mais tout particulièrement en période de compétition. Je conseille de prendre un petit déjeuner très léger, car les warm up sont souvent matinaux. Et il faut savoir que notre corps contient sept litres de sang, dont cinq sont occupés par le travail de digestion après un vrai repas. On peut donc conseiller à ceux qui ont l'habitude de commencer leurs journées par un petit déjeuner copieux de faire exception pendant les week-ends de course. Pour ma part, je grignote ensuite tout au long de la journée, sans jamais arriver à une sensation d'alourdissement ».

### **AUTRES SPORTS**

« Dans la mesure du possible, pour parvenir à un bon niveau, il faut beaucoup rouler. On approfondit constamment la pratique de son activité favorite. Mais pratiquer un autre sport à côté du karting n'est pas plus mal. Dans les stages en équipes de France organisés par la FFSA, le travail physique est vraiment très poussé, surtout en équipe circuit. En janvier, à Chamonix, on a pratiqué ski de fond, raquette, badminton, football, squash (mon préféré), musculation, patinage, piscine, sans oublier trente minutes de réveil musculaire

quotidien. Il n'y a donc pas que le pilotage et le matériel qui ont leur importance. Le degré de forme physique est aussi une notion non négligeable ».

### **PILOTE ET MATÉRIEL**

« En minimes et cadets, j'ai vu des parents dépenser des fortunes dans le matériel, sûrement en prenant des risques financiers pour certaines familles. A ces âges-là, c'est une erreur. C'est le pilotage que l'on doit travailler avant tout, quelles que soient les circonstances. Il ne faut pas oublier que ce sont des années d'apprentissage et que gagner deux dixièmes par un meilleur matériel ne préfigure pas une carrière. Mes parents m'ont d'abord fait courir « comme ça », et ils n'ont vraiment investi dans la course que lorsque j'ai eu treize ou quatorze ans ».

### **LES AVANT-BRAS**

« Le sport auto exige un travail spécifique de certains muscles peu sollicités dans d'autres disciplines. Notamment ceux du cou et du haut du dos. En karting, il y a aussi une grande exigence sur les muscles des avant-bras. J'ai un truc pour cela : il faut rouler à l'entraînement avec beaucoup de chasse sur le train avant, ce qui rend la direction très dure. Evidemment, on ne s'occupe alors plus du chrono. Mais si on n'a pas la possibilité de rouler beaucoup, un travail avec des haltères convient très bien ».

### **OBJECTIFS RAISONNABLES**

« Quand on commence le kart tout jeune, on a des rêves d'enfant, c'est normal. Et on se voit déjà au volant d'une Formule 1. Mais il y a beaucoup de marches à franchir. Heureusement, la Fédération est bien présente pour nous et nous conseille au mieux. J'ai la chance d'avoir accès à Jean Alesi, le capitaine de l'équipe de France Circuit, et c'est une mine de conseils inestimables. Les jeunes de l'équipe de France Karting ne sont pas en reste avec Yvan Muller comme capitaine !. J'ai très vite appris à tenir compte en premier lieu du prochain objectif. Gagner dans sa catégorie. Ensuite être bon dans celle qui suit, avant de penser à gagner, etc. Si on regarde toujours trop loin, on peut vite se décourager ».



“ C’est le pilotage que l’on doit travailler avant tout, quelles que soient les circonstances.



## VIVRE « CHEZ » FERRARI

« Depuis le début de l’année, je passe beaucoup de temps à Maranello. Cela représente toujours beaucoup d’émotion que d’aller dans le fief de la marque. Je suis un programme de préparation physique très intensif, et des cours d’anglais qui le sont tout autant. Je débute une autre vie. J’ai vraiment l’impression de

commencer un métier. Mais je suis entouré par des professionnels et je n’ai aucun sentiment d’isolement. Et puis, l’Italie je connais bien puisque c’est la patrie du kart. Je conseillerai d’ailleurs aux pilotes qui ont atteint un très bon niveau et qui sont ambitieux de venir y courir. Là-bas, les baquets d’usine sont beaucoup plus

nombreux, chaque marque aligne plusieurs pilotes dans les grandes courses. Sur trente pilotes en grille, vingt-cinq sont aidés et cinq sont des indépendants, soit la proportion inverse par rapport à la France. C’est en allant disputer la Winter Cup en 2003 que j’ai été remarqué et que j’ai pu courir pour Maranello, puis Intrepid ».

## MONTAGNY, L’EXEMPLE

« Quand mes parents ont repris l’exploitation du circuit de Brignoles, j’avais un exemple : Franck Montagny, qui lui aussi a grandi et fait ses premiers tours de roue très jeune ici. Je m’en suis fait un modèle. En gravissant les échelons en kart, je pensais souvent à lui. Jusqu’ici, je suis dans les traces, non ? ».

## FIDÈLE AU KARTING

Le parcours de Jules Bianchi en karting est impressionnant. Plusieurs fois champion de France, champion Asie-Pacifique, vainqueur de la WSK et de nombreux podium dans les plus grandes courses internationales. En auto, c’est déjà tout aussi prestigieux : Champion de France de Formule Renault, vainqueur du Master F3 de Zolder, et vainqueur de la F3 Euro Séries. Cette saison, il est aligné par l’écurie ART Grand Prix en GP2 Séries, la dernière marche avant la Formule 1. Le kart reste pour ce garçon longiligne de 1,78 mètre pour 68 kilos un loisir important, et il ne se prive jamais d’une bonne séance d’entraînement comme ici sur la piste familiale de Brignoles.

## KARTING EN FRANCE

# 50 ANS DÉJÀ !

29 février 1960. **Le Comité National de Karting présidé par Jean-Marie Balestre vient de voir le jour.** Rattaché à la FFSA, le nouvel organisme sportif va permettre de développer et d'organiser un sport qui, après les USA puis l'Angleterre, fait beaucoup parler de lui dans l'Hexagone. L'Histoire est en marche.

La légende veut que le premier karting ait vu le jour sur une base aérienne, élaboré par des GI's en mal d'activités. Il n'en est rien, et c'est bel et bien dans l'univers de la course automobile que cette machine qui deviendra bientôt une catégorie à part entière va voir le jour. Technicien chez Kurtis, fabricant de midgets et de monoplaces disputant notamment les 500 Miles d'Indianapolis, Art Ingels, aidé d'un ami nommé Lou Borelli, va avoir en 1956 l'idée simplissime d'assembler quelques bouts de tubes prolongées par quatre roues de chariots, le tout « propulsé » par un petit moteur servant à certaines tondeuses ou autres débroussailleuses. Chaque démonstration du petit engin tourne à l'attraction locale. Des premières rencontres informelles sont bien vite organisées, et devant leur succès, un trio d'amateurs de ce nouveau sport va créer la première fabrique de karting baptisée Go-Kart. Le

mouvement est lancé, et ce sont bientôt plusieurs dizaines de milliers d'ensembles châssis et moteurs qui seront assemblés avant la fin des fifties. L'épidémie ne pouvait en rester là, et l'Atlantique est bientôt franchie lorsqu'un aviateur US emmène dans ses bagages un de ces karts en direction d'une base aérienne militaire située en Angleterre. L'histoire rejoint alors la légende, et c'est à partir de ces hangars et de ces pistes pour avions que se propagera dans toute l'Europe le mouvement karting.

### NAUTISME ET KARTING

En France, après quelques échos dans la presse, la nouveauté va faire sa première apparition en public lors du salon nautique. Le motoriste McCulloch, spécialiste des petits moteurs multi-usages, est le grand bénéficiaire du « boom » du karting, la majorité des châssis étant équipée d'une mécanique « Mac ». Fournisseur également de moteurs

de bateaux, la marque a décidé de profiter du salon nautique de Paris pour y envoyer sur son stand deux exemplaires de ces inédits karting. Sorti de ses caisses, ce matériel inédit ne passe pas inaperçu et va notamment séduire la rédaction de l'Auto-Journal, magazine qui jouit alors d'un très grand succès dans l'Hexagone. L'A.J. décide de prendre faits et causes pour ces go-kart et en fait une rubrique à part entière dans ses pages. Cet inattendu support promotionnel va largement participer au succès de la discipline, la rédaction organisant sous forme de coupons/réponses

diverses séances d'essai/découverte pour tous les amateurs.

Vendu à peine plus cher qu'un vélo, le kart représente tout d'un coup l'opportunité de goûter aux sensations des sports mécaniques à un coût très faible. L'argument est de taille, car si pour l'heure les karts ne dépassent guère les 70 km/h, leurs performances sont parfaitement adaptées aux équipements de l'époque. Les pneumatiques sont le plus souvent prélevés sur des machines industrielles comme par exemple des chariots élévateurs, tandis que les freins, à patins ou à câbles agissant parfois directement

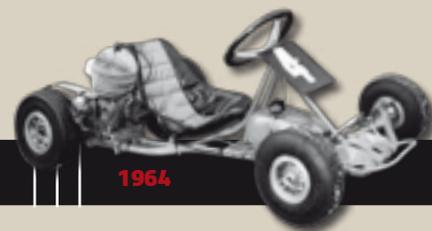
“ L'épidémie ne pouvait en rester là, et l'Atlantique est bientôt franchie lorsqu'un aviateur US emmène dans ses bagages un de ces karts.



1961 (Schuurman)



1962



1964

1<sup>er</sup> Juillet 1960

N° 1

*Spécial*

# KARTING

UN SPORT DE PRATIQUANTS 100 % AMATEUR

Organe Officiel du Comité National de Karting. Rédaction et Publicité, 94, rue Doudeauville - Paris (18<sup>e</sup>) - Tél. ORN. 59-39



## LA COUPE DE FRANCE 1960



1968 (Hines)



1973 (Prost)



1980 (Goldstein)

**Demi-siècle.**  
La couverture du N°1 de Spécial Karting, le glorieux ancêtre de France Auto Karting. C'était en 1960...



**Salon de Genève.** Le tout premier kart de 1956 d'Argenteuil que s'est déroulée la toute première compétition de karts. Pour l'occasion, une série de Lesko-kart (voir encadré) a été réquisitionnée. Motorisée par des moteurs Lavalette français, ce rendez-vous prouve qu'après seulement quelques semaines de présence en France, un karting 100% français existe déjà ! Après une démonstration orchestrée par les élèves de l'École Technique, le volant est laissé à une pléiade de journalistes du monde de l'automobile conviés pour juger volant et classements en mains, des qualités de ces petites machines dont tout le monde parle. Habités à maîtriser l'une ou l'autre puissantes automobiles sportives, ces essayeurs chevronnés sont confrontés d'emblée au caractère très survivant des karts. Multipliant travers et glissades sur la piste en terre d'Argenteuil, ils vont alors prendre conscience que, au ras du sol, même à 40 km/h l'on peut ressentir des sensations dignes des plus racés modèles automobile. L'histoire ne retiendra pas le classement de cet épreuve échevelée, mais ce fut surtout le karting qui sorti grand vainqueur de cette très efficace opération de promotion.



## PREMIÈRE COURSE

C'est le 12 décembre 1959 sur le terrain de l'École Technique d'Argenteuil que s'est déroulée la toute première compétition de karts. Pour l'occasion, une série de Lesko-kart (voir encadré) a été réquisitionnée. Motorisée par des moteurs Lavalette français, ce rendez-vous prouve qu'après seulement quelques semaines de présence en France, un karting 100% français existe déjà ! Après une démonstration orchestrée par les élèves de l'École Technique, le volant est laissé à une pléiade de journalistes du monde de l'automobile conviés pour juger volant et classements en mains, des qualités de ces petites machines dont tout le monde parle. Habités à maîtriser l'une ou l'autre puissantes automobiles sportives, ces essayeurs chevronnés sont confrontés d'emblée au caractère très survivant des karts. Multipliant travers et glissades sur la piste en terre d'Argenteuil, ils vont alors prendre conscience que, au ras du sol, même à 40 km/h l'on peut ressentir des sensations dignes des plus racés modèles automobile. L'histoire ne retiendra pas le classement de cet épreuve échevelée, mais ce fut surtout le karting qui sorti grand vainqueur de cette très efficace opération de promotion.

sur le pneu, sont assez rudimentaires. Côté infrastructure, places de village et halles de marchés font le bonheur des nouveaux kartmen, mais bien vite nombre de municipalités vont se doter de circuits permanents.

## SPÉCIAL KARTING

Début 1960, après Argenteuil (c.f. encadré) une autre manifestation va faire grand bruit du côté du Jardin d'Acclimatation. Une quarantaine de karts conduits par des pilotes, des journalistes mais aussi des vedettes de tous les horizons se sont affrontés aux portes de Paris, attirant pour l'occasion une foule de curieux. Face à cet engouement, il est temps d'organiser ce nouveau sport, et le 29 février 1960 une commission autonome présidée par Jean-Marie Balestre est créée au sein

de la FFSA sous le nom de Comité National de Karting. La discipline peut dès lors se développer et s'organiser, avec, dès l'été 1960, les premières éliminatoires de la Coupe de France disputée sur tout le territoire. Sur un plan médiatique, après l'Auto-Journal, le Journal de Spirou ou de Tintin, le karting peut aussi compter sur un vrai magazine 100% dédié, avec la publication au 1er juillet 1960 du premier numéro de Spécial Karting, revue fédérale qui deviendra quelques quarante ans plus tard France Auto Karting. Devant l'afflux d'informations et de compétitions tels que la fameuse Coupe de France, mais aussi des épreuves de 24 Heures, des records de distance divers et variés ou encore les 6 Heures de Paris courues sur le circuit d'Orly, Spécial Karting

verra sa parution passer bientôt à un rythme bimensuel. La fin de saison 1960 va voir le déroulement de la Finale de la Coupe de France qui oppose les deux meilleurs clubs de l'Hexagone, à savoir l'Association Sportive St-Martial de Limoges pour le sud et le Kart Club du Nord de Paris pour la moitié nord. C'est le circuit du Mans, à l'époque tracé derrière les stands du circuit automobile qui accueille l'événement. A noter que cette piste fut le premier site permanent homologué pour la pratique du karting. Rusés, les parisiens se sont préparés au mieux, prenant par exemple soin de reproduire à l'identique le tracé manseau sur une piste d'un aérodrome parisien. Et si Limoges signe le meilleur temps aux essais,



1983 (Muller)



1985 (Fabre)

## LESKO-KART

Ayant découvert le kart lors d'un voyage aux USA, Georges Lescovac est comme bien d'autres séduit par ces nouvelles machines. De retour en France, cet amateur de sports mécaniques se décide à lancer la fabrication d'une petite série de châssis inspirés des réalisations américaines. Les Lesko-Kart élaborés à Saint-Ouen en région parisienne sont nés. A noter que son concepteur les dénomme alors non pas kart mais midget-kart. Le très fin volant monobranché façon Citroën DS est en acier, tandis que le siège est en plastique moulé. Ultra-compact, ce premier kart français oblige le pilote à rouler à la fois genoux et nez dans le volant ! La transmission s'effectue sur la seule roue arrière droite entraînée par un galet qui est en prise directe avec le pneu. La roue arrière gauche a quant à elle la mission de freiner le kart à l'aide d'une d'une commande qui actionne une sangle métallique. Vendu avec un petit moteur Lavalette 50cc dans sa version Junior, le Lesko-Kart ne coûte alors que 950 Francs !



**Michel Fabre**, un des leaders de l'Équipe de France, en 1961 lors d'une course internationale, au volant d'un châssis français Tip-Top, devant le futur champion du Monde italien Guido Sala.

le KC Nord de Paris prend très vite les choses en mains avec un matériel parfaitement adapté au circuit, et pour cause ! Le titre est donc acquis pour l'équipe de Paris composée de messieurs Fabre, Devillers, Hallier, Avarre et Braun, ainsi que pour le constructeur de châssis Tip-Top. Le fameux Trophée Sigrand en argent massif prend donc la direction de la capitale. Un an plus tard, c'est le Karting Club d'Alger (l'Algérie n'est pas encore indépendante), qui créera la surprise à Thiverval en s'imposant dans une Coupe de France qui aura mobilisé pas moins de 253 clubs au cours de la saison !

### 1960/2010, 50 ANNÉES DE PASSION

Alors que la France se mobilise pour le karting avec déjà plus de

10.000 licenciés recensés, le CNK et son président décident de créer la première équipe de France de l'histoire du karting. Absente d'un match triangulaire ayant opposé les USA, l'Angleterre et l'Italie, la France n'a cependant pas perdu de temps en écrasant successivement l'Allemagne, la Suisse et la Belgique au cours de courses inter-pays et par équipes comme l'on en pratiquait tant à l'époque. L'Angleterre subira également peu après le même sort. Pionniers dans l'élaboration de sportives légères, les anglais n'ont pas retenu les mêmes recettes pour la création de leurs kartings qui, comme ceux des allemands, apparaissent bien lourds et volumineux face à ceux des pilotes français. En effet, prenant un chemin opposé, les constructeurs

français Tanchaud et Lépine ont conçu des châssis extrêmement dépouillés donnant un ensemble aussi compact qu'ultra-léger. Des caractéristiques qui permettront à la France de s'imposer dans son match face à la redoutable Italie en 1962. L'empoignade sera cependant serrée, la très compétitive équipe de France ayant à faire à des rivaux autant affûtés que leurs moteurs. Habités à leurs McCulloch, les tricolores vont découvrir à cette occasion les brillantes mécaniques Parilla et Saetta des Transalpins. Fins techniciens, les Italiens ont retenu la leçon, et vont à leur tour se pencher sur des châssis beaucoup plus légers, préparant ainsi au mieux le match-retour contre la France prévu à Rome. Après une lutte à très haut niveau, cette dernière connaîtra là-bas sa

première défaite internationale avec 2 manches remportées contre 3 aux Italiens. Revanche sera prise en 1963 avec la création par la toute récente Commission Internationale de Karting d'un championnat d'Europe par équipes. Le quatuor composé de Michel Fabre, Jean-Michel Guillard, Serge Bougnoteau et Robert Asselbur s'y imposera brillamment, toujours au volant des rapides châssis tricolores Tanchaud et Lépine. Organismes fédéraux, clubs, championnats nationaux et internationaux, constructeurs, médias, en quelques courtes années, le karting s'est doté de solides infrastructures réunissant un large public de passionnés qui vont permettre à ce jeune sport de s'inscrire dans la durée. Longue vie à lui !



1986 (Hines)



1994 (Fisichella)



2009 (Kozlinski)

# SÉMINAIRES OFFICIELS KARTING 2010 AU CŒUR DE L'ACTION

Indispensables garants du bon déroulement des épreuves, les officiels ont pour mission **l'encadrement d'une épreuve en termes de sécurité et de respect de la sécurité**. Une autre façon de vivre sa passion, à travers une formation continue assurée lors de séminaires de formation.

**P**our devenir officiel, il faut tout comme un pilote être titulaire d'une licence délivrée par son ASK, celle-ci comprenant une assurance individuelle couvrant le licencié. Cette première licence comporte la mention « stagiaire » sur son libellé, ce qui correspond au premier niveau de responsabilité en tant qu'officiel. Elle est obtenue à l'issue d'un stage de formation ou d'un entretien individuel par le biais d'une Commission Régionale de Karting. Cinq grandes familles composent le statut d'officiel avec les directeurs de course, les commissaires sportifs, les commissaires techniques, les chronométreurs et les commissaires. En terme de responsabilités les tâches sont réparties comme suit (à droite).

- **Les directeurs de course** assurent la conduite sportive des épreuves conformément aux programmes officiels. Leur rôle est de la plus haute importance dans le schéma d'organisation des épreuves.
- **Les commissaires sportifs** constituent le « Collège des commissaires sportifs », instance qui veille notamment au respect de la réglementation sportive. Le collège a toute autorité pour trancher les cas de litiges et de réclamations pendant les compétitions.
- **Les commissaires techniques** sont chargés de l'application des règlements techniques et sont habilités à exercer des contrôles à divers moments de l'épreuve.
- **Les chronométreurs** sont placés sous l'autorité du directeur de course et ont pour mission la mise en oeuvre des outils de chronométrage et le relevé des temps des concurrents.
- **Les commissaires** assurent la sécurité des concurrents. La fonction de commissaire permet d'accéder au rang de chef de poste qui manage une équipe de commissaires.

## CYCLE DE FORMATION

Les titulaires de licences d'officiels doivent suivre tous les deux ans une formation sous la forme d'un séminaire. Les participants issus de diverses CRK sont répartis en quatre zones, avec la nord-est, la nord-ouest, la sud-est et la sud-ouest. Ce suivi leur permettra de continuer à exercer le rôle d'officiels ou de passer les différents grades. Après un an, le licencié stagiaire peut alors changer de licence et passer au rang de titulaire. Le commissaire sportif et le directeur de course peuvent passer du niveau national au niveau international, le commissaire technique pouvant quant à lui recevoir le grade C, B ou A, ce dernier stade représentant le plus haut niveau.

Ces séminaires se déroulent sur une journée et se décomposent comme suit :

- **Présentation des orientations karting de l'année.**
- **Présentation des licences.**
- **Présentation des règles fondamentales au niveau des officiels.**
- **Présentation de la charte environnementale.**

Les directeurs de course et les commissaires sportifs se voient présenter les modifications du règlement sportif national en cours, ainsi que les principales modifications du règlement technique de l'année.

Les commissaires techniques suivent un programme spécifique au cours duquel leur sont présentées les modifications du règlement sportif national en cours, ainsi que les détails des changements du règlement technique de l'année.

La seconde partie de la formation consiste en des études de cas à traiter en groupe. Ces sujets relatifs à des faits pouvant se produire sur une manifestation doivent être traités en 20 minutes maximum. Chaque groupe nomme un rapporteur qui devra expliquer la façon dont le sujet a été traité. Entre six et huit études de cas seront ainsi abordées et corrigées. La fin du stage comporte un contrôle des connaissances facultatif, réservé à ceux qui souhaitent changer de niveau de licence. Cet examen se déroule sur 30 minutes.



## OFFICIELS LES PROMUS 2010

### Commissaires techniques B

- Gérard Duchatelle
- Laurent Facon
- Henri Layat
- Eric Massat
- Patrick Raso
- Yvan Souvay

### Commissaires techniques C

- Pierre Cornuche
- Claude Dagostino
- Alain Dupin
- Yann Lavigne
- Benjamin Lenoir
- Pascal Nicolino
- Michael-Roger Ollier
- Pascal Ozeau
- Jérôme Pautard
- Eric Revirault
- Nolwen Voltigeur

### Commissaires sportifs nationaux

- Yves Blanc
- Eric Giner
- Dominique Jouin
- Dominique Lafarge
- Alain Montheuil
- Mélanie Rosu
- Jacques Schaefer

### Commissaires sportifs internationaux

- Patrice Agnus
- Alain Frot
- Michel Guignard
- Hervé Leménager
- Jean-Claude Sanchez

### Directeur de course nationaux

- François Cardon
- Eric Chappard
- Thomas de Carlos
- Franck Dominiec
- Jean-Pierre Giordano
- Elisabeth Halopé
- Martine Raynaud
- Pierre Tardieu

### Directeur de course internationaux

- Sylvie Bussi
- Jean-Charles Gasperini
- Michel Guignard
- Emilie Prospero

# DÉCISIONS

## COMMISSION NATIONALE DE KARTING

### Extrait des décisions de la CNK du 14/12/09

La Commission Nationale de Karting s'est réunie le lundi 14/12/09 sous la présidence de Jean-Pierre Deschamps.

#### ■ GROUPE DE TRAVAIL TECHNIQUE

Le Groupe de Travail Technique est ainsi composé : Michel Captus (Président), Jean-Pierre Avenel, Jean-Pierre Baudry, Gérard Duchatelle, Jacques Jacquemin, François Lauer, René Nencioni, Jean-Antoine Veyries.

Les autres membres (Mrs Christian Boucherel, Georges Charbonnier, John Lai Hu, Gilles Payart, Jacques Perrin, Patrick Pitois, Hervé Ripolli et Emmanuel Robin) seront intégrés en qualité de Consultants techniques dans les autres Commissions et Groupes de Travail.

#### ■ SÉMINAIRES DE FORMATON 2010

Les animateurs suivants sont désignés :

**Séminaires Commissaires Sportifs et Directeurs de Course**

**Le Mans** : Christian Séroux et Gilbert Damon - **Reims** : Laurent Poulter et Gilbert Damon - **Orange** : Marc Contremoulin et Jean-Claude Sanchez - **Agen** : Joël Blanc et Jean-Claude Sanchez.

**Séminaires Techniques**

**Le Mans** : Jean-Pierre Baudry et Didier Rose - **Reims** : François Lauer et Franck Allart - **Orange** : René Nencioni et Jacques Jacquemin - **Agen** : Jacques Jacquemin et Jean-Pierre Baudry.

#### ■ GROUPE DE TRAVAIL SUPERKART

Le Groupe de Travail Superkart est constitué de : Eric Sévère (Président et coordinateur du Championnat de France) - Didier Hamelin (élu référent) - Michel Fabre (Directeur de Course) - Michèle Crouzil (Commissaire Sportif) - Jean Roumeaux (Commissaire Technique) - Serge Picard (pilote) - Pierre Focque (pilote) et Serge Michaux (constructeur).

#### ■ FRENCH CUP SUPERKART (29 ET 30/05 A MAGNY-COURS)

Une French Cup inscrite au calendrier CIK et pouvant accueillir les pilotes étrangers en partenariat avec les Pays Bas sera organisée les 29 et 30/05 à Magny Cours

#### ■ GROUPE DE TRAVAIL ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le pole karting de la FFSA étudiera la possibilité d'un règlement slalom/loisir électrique, pour une application dès la saison 2010.

La CNK décide de l'adoption d'une charte environnementale qui sera adressée aux licenciés lors de l'envoi de toutes les licences de karting 2010 (voir en page 24).

## COMMISSION DE DISCIPLINE DU

# 24/11/09

### Affaire FFSA c/ M. Joseph Santoni

**La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 24/11/09, présidée par M. Etienne Forget, assisté par Mme Patricia Castets et M. Thierry Garbi en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance, Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.**

#### ■ RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Lors de la 4<sup>e</sup> journée du Championnat Régional PACAC 2009, catégorie Rotax Max, organisé les 5 et 6/09/09 à Carpentras (84), M. Joseph Santoni, père et tuteur du pilote n°16, M. François Santoni, agresse M. James Fighiera, pilote n°27 dans le parc d'arrivée. En effet, après l'avoir interpellé verbalement, M. Joseph Santoni assène plusieurs coups de poings à M. James Fighiera. Les deux pilotes sont immédiatement séparés et M. James Fighiera ne riposte pas à cette agression.

Le Collège des Commissaires Sportifs décide alors d'exclure M. François Santoni de la manifestation, d'introduire une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de son père et tuteur, M. Joseph Santoni, afin qu'il soit jugé pour les faits commis. Après avoir instruit le dossier, la FFSA convoque par lettre recommandée avec accusé de réception en date du 5/11/09 M. Joseph Santoni à comparaître par devant la Commission de Discipline le 24/11/09. A également été appelé à comparaître, M. James Fighiera, pilote n°27 victime des faits.

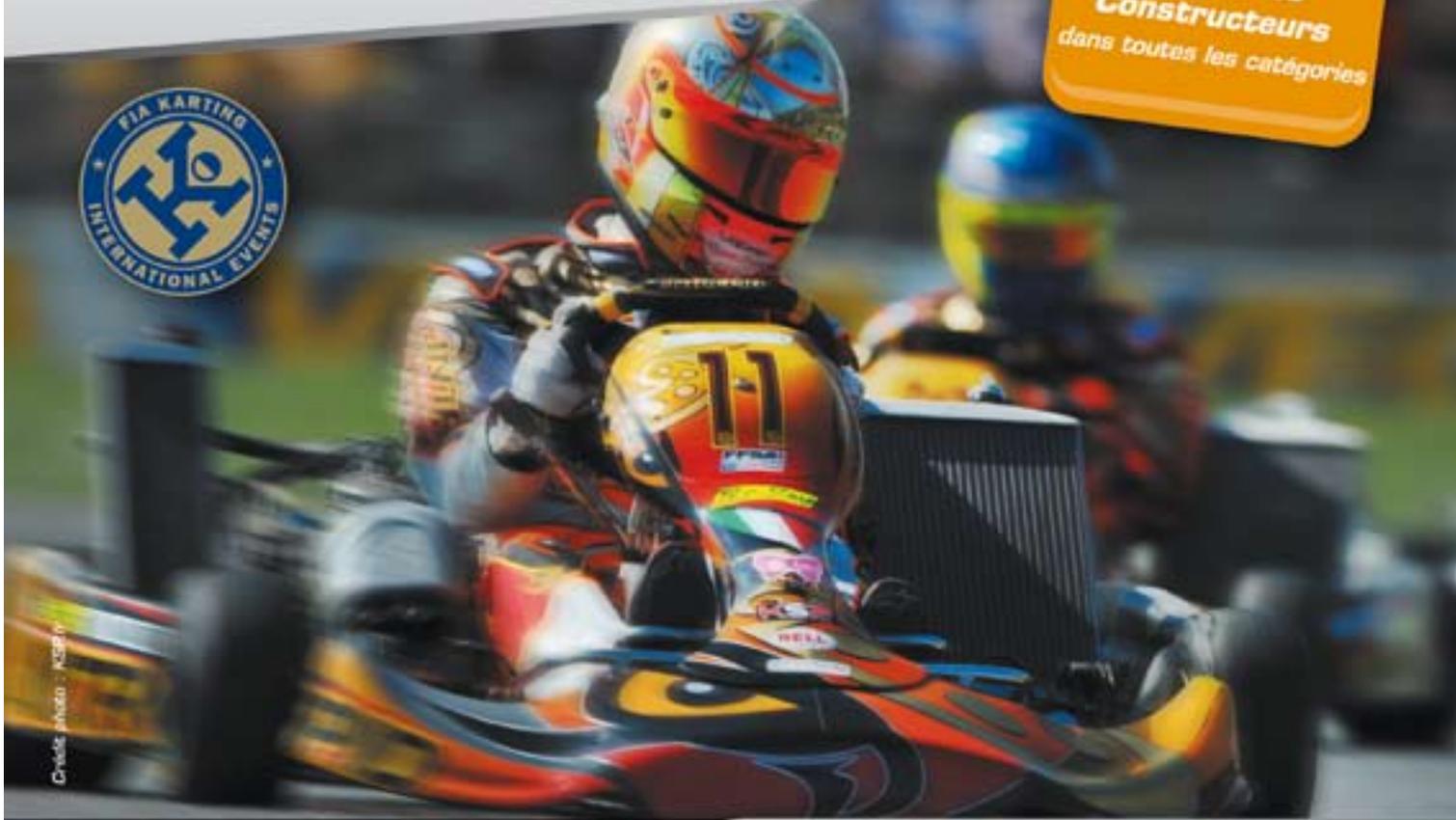
# FFSA

## GRAND PRIX OPEN KARTING

www.ffsa.tv

présenté par la  
**FFSA**

Championnat de France des Constructeurs dans toutes les catégories



Credit photo : KSA/TV

Renseignements sur  
[www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)

# CHAMPIONNAT DE FRANCE 2010

## Grands Prix Open KF2 - KF3 - KZ2

**Varenes/Allier** : 29 et 30 mai 2010

Epreuve préparatoire aux Championnats d'Europe SKF - KF1 - KZ1 - KZ2 - KF2-KF3-KZ2 + Championnat de France Nationale

**Angerville** : 19 et 20 juin 2010

Théâtre du Championnat du Monde 2006 et de nombreux Championnats d'Europe - KF2-KF3-KZ2 + Coupe de France Rotax

**Lyon** : 31 juillet et 1<sup>er</sup> août 2010

Le plus grand complexe de karting en Europe - KF2-KF3-KZ2 + Coupe de France X30

**Ostricourt** : 25 et 26 septembre 2010

KF2-KF3-KZ2 + Coupe de France Rotax Master

**Laval** : 24 et 25 avril 2010

Super Finale coef 2

Découvrez le tout nouveau tracé de cette légendaire piste qui a accueilli le Championnat du Monde - KF2-KF3-KZ2 + Coupe de France Minime/Cadet

Contact TKC : +33 (0)6 85 13 29 26

E-mail : [contact.tkc@free.fr](mailto:contact.tkc@free.fr)



>>>

### LA COMMISSION DE DISCIPLINE

Vu les Prescriptions Générales de la Réglementation Générale FFSA 2009 ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA 2009 ;

Vu la Réglementation Karting FFSA 2009 ;

Après avoir pris connaissance du rapport de clôture et des pièces versées au dossier et notamment du témoignage de M. Joseph Santoni en date du 16/11/09 dans lequel **il reconnaît avoir agressé verbalement M. James Fighiera mais fait valoir pour sa défense :**

- Qu'il n'a pas porté de coups de poings sur M. James Fighiera, qu'il n'a d'ailleurs « même pas effleuré » ;
- Que son fils et M. James Fighiera ont eu un accrochage sur la piste; qu'aucun commissaire n'a vu ce fait de course et n'est venu constaté les dégâts occasionnés sur les deux karts ;
- Que, par conséquent, M. Joseph Santoni est allé dans le parc fermé expliquer à M. James Fighiera sa « façon de penser » ;
- Qu'aucun des pilotes et mécaniciens présents dans le parc fermé ne pourrait confirmer une quelconque agression physique de la part de M. Joseph Santoni sur la personne de M. James Fighiera ;

Après avoir pris acte cependant de l'absence de pièces produites par M. Joseph Santoni pour étayer sa version ;

Après avoir pris connaissance du témoignage de M. James Fighiera qui explique dans un courriel du 23/11/09 que :

- Son altercation avec M. Joseph Santoni fait suite à un accrochage sur la piste avec le fils de ce dernier, M. François Santoni ;
- Que M. Joseph Santoni est venu le retrouver dans le parc fermé et l'a bousculé mais que les Commissaires présents sont immédiatement intervenus ;
- Que, suite à cette dispute, M. François Santoni a été sanctionné par une exclusion de la manifestation ;
- Que dans les jours qui ont suivi, il a revu M. Joseph Santoni sur un autre circuit ; que ce dernier lui a présenté ses excuses qu'il a alors acceptées en lui précisant « qu'il n'y avait pas de souci et que son geste était sur le coup des nerfs » ;

Après avoir pris acte des absences excusées de M. Joseph Santoni et de M. James Fighiera ;

Après avoir entendu la représentante de la FFSA en son rapport ;

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

### SUR CE,

Considérant qu'il est reproché à M. Joseph Santoni, père et tuteur du pilote M. François Santoni, d'avoir été l'auteur d'une agression verbale et physique à l'encontre d'un autre pilote,

M. James Fighiera, en lui portant plusieurs coups de poings dans le parc arrivée du Championnat Régional PACAC 2009, catégorie Rotax Max des 5 et 6/09 ;

Considérant que M. Joseph Santoni reconnaît avoir agressé verbalement M. James Fighiera mais nie lui avoir asséné des coups de poings ;

Considérant que M. Joseph Santoni fait valoir pour sa défense que M. James Fighiera et son fils ont eu un accrochage sur la piste ; que cependant aucun commissaire n'a vu ce fait de course et n'est venu en constater les conséquences sur les deux karts ; qu'il est alors allé rencontrer M. James Fighiera afin de lui expliquer sa « façon de penser » et que cela constitue son seul tort ;

Considérant, par ailleurs que M. James Fighiera confirme son accrochage sur la piste avec

M. François Santoni ; que M. Joseph Santoni l'a bousculé dans le parc fermé mais que les commissaires sont immédiatement intervenus ;

**Considérant, en outre, que M. Joseph Santoni a présenté ses excuses à M. James Fighiera lors d'une compétition postérieure ; que ce dernier les a acceptées et ne lui tient pas rigueur de cette bousculade ;**

Considérant, cependant, que les arguments avancés par M. Joseph Santoni ne sauraient en aucun cas constituer un fait justificatif exonérateur de culpabilité ;

Considérant dès lors que la matérialité des faits est avérée et non contestée concernant l'agression verbale à l'encontre de M. James Fighiera ;

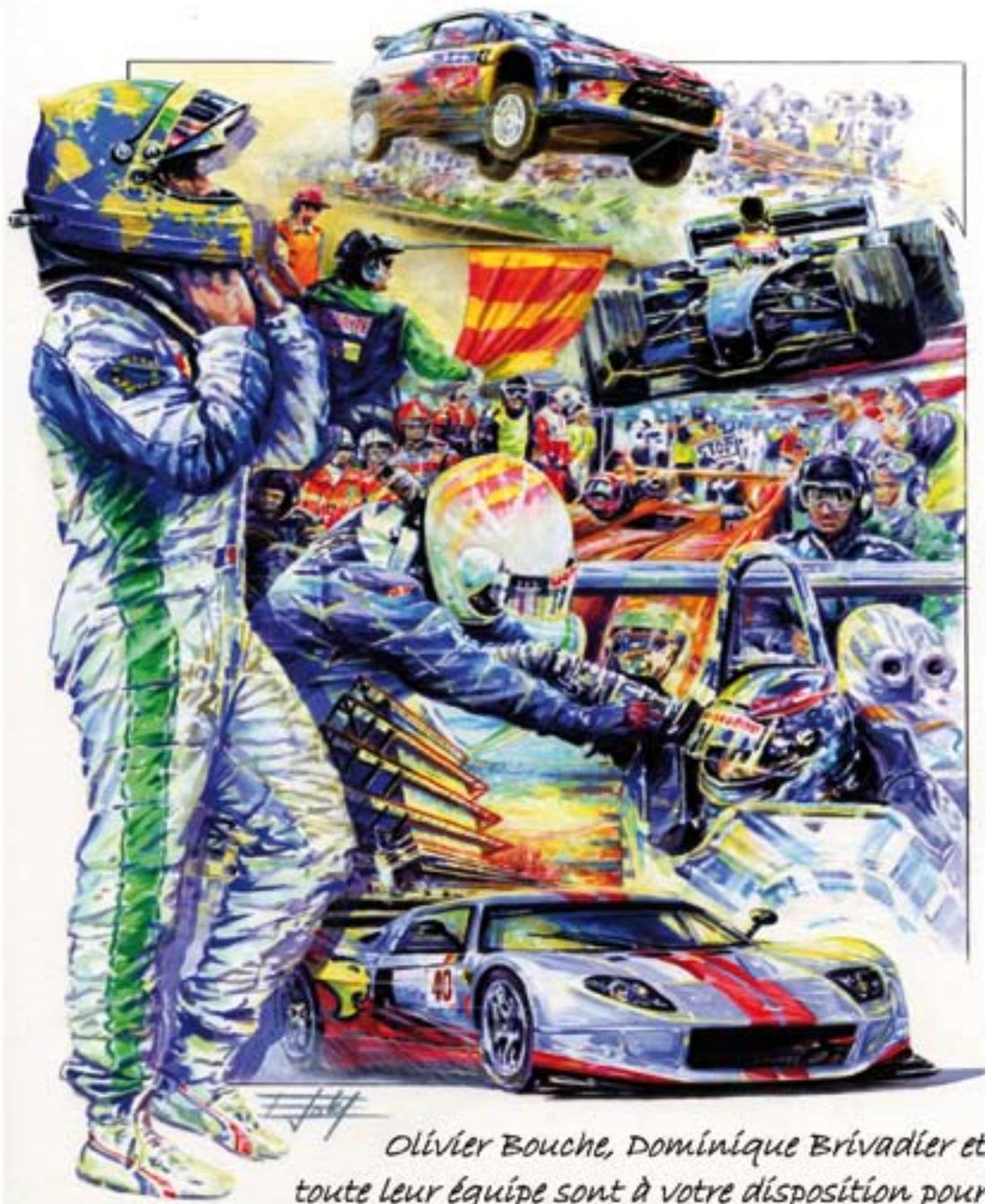
Considérant, enfin, que ce type d'agissements est de nature à porter atteinte à l'éthique sportive et à l'image de la FFSA et du Sport Automobile en général ;

Considérant que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. Joseph Santoni sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose : « 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, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (...) 4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés (...) » ;

Considérant les circonstances de l'espèce ;

### PAR CES MOTIFS,

**Décide de suspendre de licence M. Joseph Santoni pour une durée de 6 mois avec sursis.**



*Olivier Bouche, Dominique Brivadier et  
toute leur équipe sont à votre disposition pour  
répondre à tous vos besoins d'assurance liés au sport automobile*



**GRAS SAVOYE**  
*« Pôle Sport Automobile »*

**Pôle Sport Automobile - Département SPORT EVENEMENTS RISQUES SPECIAUX**  
**Bureau régional de Lyon - Danica 17/19 Avenue Georges Pompidou 69486 Lyon cedex 03**  
**Tél 04 72 12 49 10 - Télécopie 04 72 12 49 19 - Email : sportautomobile@grassavoie.com**

Société de courtage d'assurance et de réassurance

Siège social : 2 à 8 rue Anceille, BP 129, 92202 Neuilly-sur-Seine Cedex, Tél. 01 41 43 50 00, Télécopie 01 41 43 55 55 <http://www.grassavoie.com>.  
S.A au capital de 1.432.600 euros.311 248 637 RCS Nanterre, N° FR 61311248637, Intermédiaire immatriculé à l'ORIAS sous le N° 07.001.707. (<http://www.orias.fr>)  
sous le contrôle de l'ACAM, Autorité de Contrôle des Assurances et Mutuelles, 61 rue Talbot 75009 Paris

# ITAKA.FR

- 👉 Leader de la VPC karting
- 👉 Plus de 6000 références

## NOUVEAU SITE

Un Leader Mondial  
à votre service!



**KARTING** [www.itaka.fr](http://www.itaka.fr)

## NOUVEAU CATALOGUE

**ITAKA.FR**

[www.itaka.fr](http://www.itaka.fr)  
Parc d'Activités des Hauts de Couëron - BP 60  
44220 COUËRON - France  
Tél. : 02 40 38 26 20