

# franceauto Karting magazine

www.ffsa.org  
www.ffsa.tv  
LE MAGAZINE DES LICENCIÉS  
AVRIL 2012 - N° 98



**GPO FFSA 2012**

**VARENNES  
DONNE LE TON**



EFK

**PILOTAGE  
À L'ÉCOLE DU FREINAGE**

**IAME**

The heart of kart

**ALPHA**  
KARTING

châssis et karts de compétition



L'alliance de deux grands constructeurs

[www.alpha-karting.fr](http://www.alpha-karting.fr)





par

**Nicolas Deschaux**

Président de la Fédération Française  
du Sport Automobile

## PLACE AU SPORT

**C**hampion dans les catégories jeunes, membre du Programme 10-15, puis aujourd'hui titulaire de l'Équipe de France FFSA, Paolo Besancenez sera le représentant de la France dans le Trophée Académie de la CIK/FIA 2012. Un parcours sans faute pour Paolo qui a démontré une progression régulière tout au long de ces années en compagnie de l'encadrement fédéral. Nous le suivrons avec toute notre attention dans cette compétition internationale très attrayante dans laquelle les pilotes disposent d'un matériel identique.

À l'heure où j'entends parler de certains budgets pharaoniques dans les catégories internationales, il serait utile à ce titre faire preuve de bon sens que de réfléchir à un karting plus accessible et moins élitiste. Rien n'est plus beau qu'une grille de départ dont on a peine à deviner les dernières lignes tant celles-ci sont nombreuses. L'avenir de notre discipline ne passe pas par des règlements réduisant le champ des possibles à une poignée de pilotes. Ce serait condamner à terme sa visibilité et bafouer les efforts des clubs et des organisa-

teurs qui s'efforcent d'organiser et de proposer au plus grand nombre de beaux événements se déroulant sur des circuits magnifiques.

La technique a toujours été un paramètre important des sports mécaniques, mais elle ne doit pas être un frein au karting en devenant à chaque saison le prétexte à une envolée des coûts, à une remise en cause permanente du matériel, et à une exploitation toujours plus complexe. La performance fait bien sûr partie du plaisir, mais le prix exorbitant et exponentiel des derniers dixièmes ne peut se justifier au niveau de notre sport. En redonnant plus de place aux mérites du pilote qu'à celui de son matériel, nous rendrions le meilleur des services au karting qui doit plus que jamais revendiquer son titre de sport mécanique le plus accessible financièrement.



Avril 2012  
Photo de couverture :  
Composition Agence KSP  
(© KSP)

#### FRANCE AUTO KARTING

N°98

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

**Directeur de la publication :**

Nicolas Deschaux

**Rédacteur en Chef :**

Georges Colin

**Rédaction :**

Fabrice Connen, Georges Colin,  
René Martorell

**Direction artistique**

**et mise en page :**

MAYA press  
(www.mayapress.net)

**Crédits photos :**

Agence KSP, altispot.com, Agence  
DPPI, Jacky Foulatier, Eric Sévère,  
Xdr

**Ont également**

**collaboré à ce numéro :**

(textes et/ou photos) :

Paul Anselme, Auto Sport

Academy, Frédéric Billel,

Jean-Christophe Burlat, Tino

Cacopardo, Jean-Claude

Constans, Claire Didier,

Philippe Kalmes, Michel

Lemarié, Emmanuel Pander,

Éric Sévère, ASK Anceny, ASL  
Menton.

**Impression :**

Riccobono

**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 2012 : 24€/an

**Prochaine parution :**

Juin 2012

**Ce magazine a été tiré à :**

13 200 exemplaires

**Numéro ISSN : 1771-8503**

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

reflexnature

# SOMMAIRE

**ACTUALITÉS** ..... **P6**

**ÉVÉNEMENT GPO FFSA** ..... **P12**

GPO 2012, Varennes donne le ton

**PRÉSENTATION ASK** ..... **P16**

Ancénis, Menton

**CIRCUIT ES COURSE** ..... **P22**

Es Course à la rescousse

**TECHNIQUE PRODUIT** ..... **P24**

L'essence du karting

**PILOTAGE PÉDAGOGIE** ..... **P26**

À l'école du freinage

**HISTOIRE PILOTE** ..... **P28**

Une histoire de 30 ans, les années 2000 (partie 3)

**EXPÉRIENCE PILOTE** ..... **P32**

Julien Poncelet retour en force

**CALENDRIER 2012** ..... **P34**

Le calendrier de vos épreuves du 26/04 au 10/06

**JURIDIQUE DÉCISIONS** ..... **P38**





CHAMPIONNAT DE FRANCE

FFSA

GPO  
Karting



# ANGERVILLE (91) KARTING 2012

12/13 MAI + Coupe de France ROTAX Max & ROTAX Master

ENTRÉE GRATUITE  
Renseignements sur  
[www.gpokarting.com](http://www.gpokarting.com)



ISUZU



KARTCOM



ROTAX : BRIDGESTONE



## SÉMINAIRES OFFICIELS 2012 LES RÉSULTATS

Organisés en début d'année les séminaires qui ont rassemblé les Commissaires Sportifs, les Directeurs de Course et les Commissaires Techniques ont donné lieu aux résultats suivants. La mention figurant entre parenthèses symbolise le type de licence attribuée pour l'année 2012 : I pour Internationale, N pour Nationale et S pour Stagiaire, B ou C pour les grades des Commissaires Techniques.

**Commissaires Sportifs :** Nathalie Bernard (I), Philippe Cauvin (N), Jean-Claude Chehade (N), Jean-Paul Chétaïl (N), Christine Fayard (N), Jean-Gasperini (I), Jean-Christophe Gauthier (N), Pierre Halphen (N), Alain Joubert (N), Nathalie Letniowska (N), Éric Lhermitte (N), Étienne Magnand (N), Gérard Marchand (S), Daniel Montagne (N), Jean-François Olivari (N), Joël Ribeiro Dias (N), Philippe Seyer (S), Dominique Tardioli (S), Mickaël Tellier (N), Gérard Tosna (S), Patrick Vizatelle (I).

**Directeurs de course :** Daniel Bertin (N), Bernard Boidart (N), Mickaël Boone (S), Jean-François Badoret (N), Évelyne Comoglio (N), Stéphane Deschiens (N), Maeva Dubois (N), Christine Fayard (N), Chantal Jouanneau (S), Michel Lebrun (S), Pierre Levorato (S), Philippe Moulard (N), Maurice Pihain (S), Rémy Pouey (S), Frédéric Usureau (N), Franck Vasseaux (S).

**Commissaires Techniques :** Guy Berthelot (C), Christian Bouchere (B), Daniel Colin (B), Alexis De Oliveira (S), Jean-Charles Dumont (C), Annie Jacquemin (C), Jean-Marie Krypciak (B), Julien Le Sidanner (S), Jean-Pierre Leferme (B), René Nencioni (B), Benoît Pech de la Clause (S), Wilfried Poignant (S), Roland Schoor (C), Serge Terrasse (C).



## ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING TOUTES LES COORDONNÉES DES EFK

La rédaction de France Auto Karting vous propose de retrouver ci-dessous les coordonnées des 32 sites composant aujourd'hui le réseau national des Écoles Françaises de Karting.

CP	VILLE	TEL 1	TEL 2	MAIL
07170	Lavilledieu	04 75 94 20 19		contact@karting-lavilledieu.com
09600	Aigues Vives	05 61 01 31 89		sanchez.jean-claude@wanadoo.fr
22400	Lamballe	02 96 50 09 09	06 87 52 04 53	gp.circuit@wanadoo.fr
83330	Le Castellet	04 94 98 28 91	04 94 98 28 88	karting@circuitpaulricard.com
42390	Villars	"04 77 79 17 31	06 79 39 73 14	askvillars@wanadoo.fr
61500	Aunay les Bois	02 33 27 65 87	06 82 02 19 11	k61@club-internet.fr
69720	Saint Laurent de Mure	04 37 25 90 08	06 07 10 28 73	steph@actua-organisation.fr
71580	Frontenaud	03 85 76 76 76		infokart@circuitdebresse.fr
72100	Le Mans	02 43 40 24 90		e.ponsart@lemans.org
76380	Val de la Haye	02 35 34 98 16	06 74 15 26 53	contact@normandie-karting.fr
89100	Soucy	03 86 86 60 40	06 24 54 49 27	seb.sek@wanadoo.fr
93100	Montreuil	01 42 87 48 05		jpdeschamps@ffsa.org
95650	Boissy L'aillerie	01 30 73 28 00	06 70 71 63 40	commercial3@rkc.fr
25 270	Septfontaine	03 81 49 55 44	06 07 77 14 64	circuitdelenclos@worldonline.fr
21 370	Prenois	03 80 35 36 50	06 13 81 62 56	karting@circuit-dijon-prenois.com
63 190	Bort L'Étang	04 73 68 58 46	06 14 60 30 12	kartescala@wanadoo.fr
40 600	Biscarrosse	05 58 788 850	06 18 75 78 22	david@karting-biscarrosse.com
36 700	Clion Sur Indre	02 54 38 67 35	06 07 09 28 23	polekarting@wanadoo.fr
13 450	Grans	04 90 42 15 38		contact@scmd-karting.com
56 400	Ploemel	02 97 56 71 71	06 80 32 34 50	info@kart56.com
64140	Lons	05 59 72 94 75	06 78 08 83 50	huberhenry@henrykart.fr
50440	Greville-Hague	02 33 08 45 40	06 81 22 71 07	asklahague@orange.fr
26 600	La Roche de Glun	04 75 84 73 20	06 03 77 48 55	kartinglarohedeglun@orange.fr
60510	Rochy-Condé	03 44 07 63 03	06 07 14 15 84	rls.karting@orange.fr
85200	Fontenay-Le-Comte	02 51 52 94 45	06 33 78 81 46	ipacquier@bprdeveloppement.fr
44650	Corcoué sur Logne	02 40 05 54 84	06 37 39 50 93	contact@elmc.fr
41300	Salbris	02 54 97 28 40	06 80 61 42 17	mberteaux@sologne-karting.com
88500	Juvaincourt	03 29 37 60 60	06 70 78 01 36	damien@freekart88.com
74150	Rumilly	04 50 64 62 90	06 09 99 98 88	charlesgermain@circuitk.fr
34190	Brissac	04 67 73 75 00	06 64 79 37 13	direction@kartix-parc.com
17360	La Génétouze	05 46 04 98 62	06 03 54 11 11	jbelloise@circuitdhs.com
30520	Saint Martin de Valgalgues	04 66 30 87 72	06 84 79 81 58	sebastien.cabirou@gmail.com



## TROPHÉE ACADEMIE DE LA CIK-FIA 2012

### PAOLO BESANCENEZ RETENU PAR LA FFSA

Après avoir lancé un appel à candidatures, puis organisé un stage de sélection à l'Auto Sport Academy à l'attention des 13 meilleurs candidats qu'elle avait présélectionnés, la FFSA a décidé de confier à Paolo Besancenez le challenge qui consistera à porter les couleurs françaises dans le cadre du Trophée Académie 2012 ! « Organisée par la DTN, la sélection des candidats a une nouvelle fois mis en avant le talent et le potentiel des jeunes kartmen français », déclarait Nicolas Deschaux, le Président de la FFSA. « Paolo était passé très près l'an dernier. Il a cette fois convaincu le jury, sans aucun doute parce qu'il a gagné en maturité et profité pleinement des programmes de formation déclinés par la FFSA à l'attention

des espoirs. Je suis sûr qu'il succédera avec autant de brio et de détermination aux pilotes des promotions qui l'ont précédé ! ». Membre du Programme 10/15 depuis 2009, intégré au collectif Equipe de France Karting 2012, le Francilien aura pour suppléant Erwan Julé, lui aussi titulaire de l'Equipe de France Karting cette saison. Paolo, qui a fêté ses 15 ans le 15 avril dernier, représentera la France dans le cadre du Trophée Académie 2012, dont le deuxième rendez-vous se déroulera à Angerville fin août. Avant l'ouverture de la compétition, Paolo bénéficiera d'un programme de formation spécifique, mis en place par la FFSA et assuré par l'Auto Sport Academy.



# LPTENT

C'est 8 gammes de tentes à montage rapide :  
**ECO SLIGHT COLLECTI'V XP ZP STARFULL AIRTENT**



A tel point que le loup finit par s'y brûler et ne revint plus jamais !

# LPTENT

Le seul fabricant à proposer 8 gammes de tentes aux normes CTS avec bâches ignifugées M2 (et anti-loups)

## VOILÀ QUI EST RASSURANT !



breveté !

cable de tension spécial ZP



breveté !

mur coulissant sur jonc



breveté !

gachette de coin autobloquante brevetée



[www.lptent.com](http://www.lptent.com)



Tel : 04.74.94.08.50 // Fax : 04.74.94.07.07  
Email : [info@lptent.com](mailto:info@lptent.com)  
LPTENT 81-83 rue du Morellon // 38070 Saint-Quentin falavier





## ENTRETIEN JEAN-PIERRE DESCHAMPS, Président de la CNK

**La saison karting est à présent entamée, les premiers retours que vous en avez répondez-ils à vos attentes ?**

Nous avons perdu un peu de temps avec le plombage des moteurs Minikart, mais les premiers échos que nous avons de la nouvelle motorisation sont excellents. Tous les pilotes qui ont essayé ce moteur sont enchantés. Il est aussi performant que fiable. Au niveau des compétitions, la première épreuve des GPO à Varennes-sur-Allier qui, sur le plan sportif et de l'organisation, s'est parfaitement déroulée a montré deux choses. L'excellente santé d'une formule compétition-clients comme le X30, et la difficulté d'organiser à présent des courses nationales avec du matériel répondant aux normes des catégories internationales. Les catégories KF posent problème et ne concernent aujourd'hui plus assez de pilotes et d'équipes. Cela va nous obliger à réfléchir au format des GPO pour 2013, ainsi qu'à l'évolution des catégories.

**Quelles pourraient-être les pistes envisagées ?**

Il existe aujourd'hui des mécaniques type KF4 qui sont des moteurs plus simples d'exploitation que les KF2. Pourquoi ne pas envisager par exemple de proposer une motorisation unique à la location ? L'exemple du M18 et du Trophée Académie est intéressant à ce titre. Un principe tel que celui-là mettrait un coup d'arrêt aux budgets moteurs qui ont flambé tant la préparation, la maintenance et l'exploitation des KF semblent compliquées.

**On voit également une certaine défection pour le KZ2 alors que le KZ125 se porte bien.**

On voit certaines personnes se déchaîner à travers des blogs et des forums à propos de l'équipement des pneus en KZ, estimant que le KZ125 a des gommes trop dures. Pourtant nous ne les voyons pas en KZ2. Alors se pose la question de chercher à démocratiser la KZ2 avec ses pneus plus tendres et ses moteurs issus de la dernière homologation. Pourquoi ne pas la réintroduire dans les

Championnats de France et les Championnats régionaux ? Ainsi entre la KZ125 avec ses pneus durs et ses moteurs de la précédente homologation et les KZ2, chacun pourra faire son choix. Et concernant le débat sur l'équipement pneumatique en KZ125, nous allons très prochainement organiser une très importante séance d'essai avec Dunlop avec lequel nous sommes en contrat. Nous allons tester divers types de pneus, non pas sur dix tours, mais en reproduisant une course à blanc, avec essais, manches et finale pour vraiment juger de l'usure des gommes au fil du roulage. Nous allons faire appel à plusieurs pilotes pour cela, et pas seulement les plus experts afin de vraiment valider en toute connaissance de cause le choix des pneumatiques pour 2013.

**La refonte de la réglementation du Minime/Cadet pour 2013 fait aussi partie de votre programme, que peut-on en dire à ce stade de l'année ?**

Le moteur Minime/Cadet, on le sait, sera une évolution du type de mécanique du nouveau Minikart. Nous réfléchissons encore à sa définition technique définitive, tout en envisageant de prolonger pour deux ans en parallèle la motorisation actuelle des Minimes. Cette question ainsi que toutes les autres seront étudiées dans les prochains débats de la CNK.

**C'est le jeune Paolo Besancenez qui représentera la France en Trophée Académie, un pilote que vous connaissez bien.**

Il n'avait pas remporté la sélection l'an passé, mais a démontré ses progrès pour s'imposer cette fois-ci dans une sélection où rentrait en compte la performance bien sûr, mais aussi l'état d'esprit de nos jeunes champions. Paolo est un authentique produit de nos filières de détection puisqu'il a fait partie du programme 10-15, participe aux GPO et est également membre de l'Équipe de France. Erwan Julé sera notre pilote de réserve, mais je ne désespère pas qu'il puisse faire partie également de la compétition.



## INTERNET

**NOUVEAU SITE POUR L'EFK DU CIRCUIT DE L'ENCLOS**

L'EFK du circuit de l'Enclos vous invite à rejoindre son nouveau site Internet, disponible en tapant :

[www.circuitdelenclos.com](http://www.circuitdelenclos.com).

## ENDURANCE SARTHE-RTKF GARDE LE RYTHME

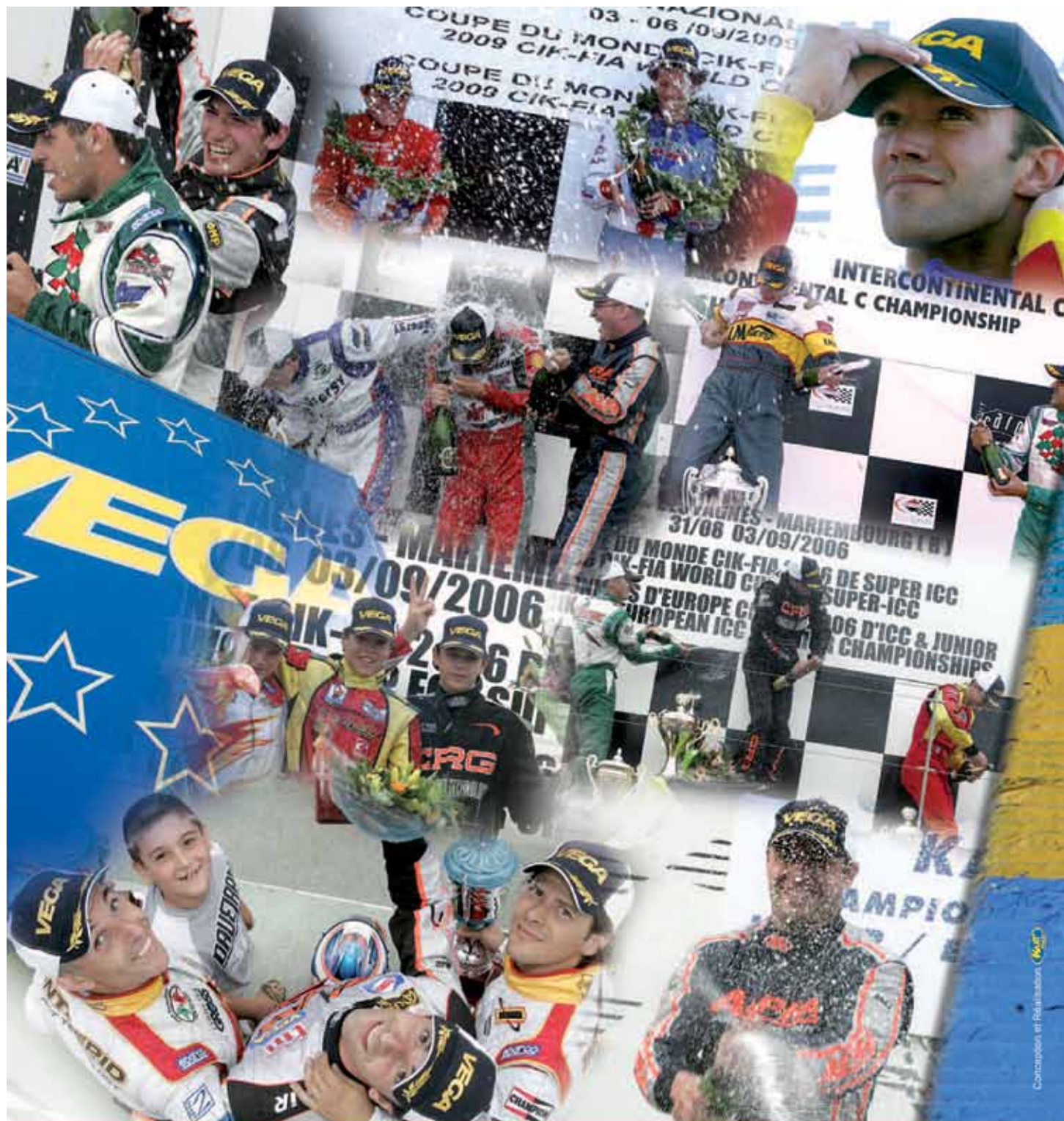
C'est à Abbeville, à quelques kilomètres des spéciales du rallye du Touquet se déroulant le même week-end, que s'est entamée la saison nationale avec l'ouverture du Championnat Euro-Endurance et les 6 Heures de Picardie. Après la pole-position de Nicolas Scelle sur Cotentin-Intermarché, c'est l'équipage Sarthe-RTKF qui va prendre la direction des opérations pour une domination sans partage jusqu'à l'arrivée. Ils devront cependant réitérer leur performance à l'avenir face à un peloton de KF où la bagarre fut serrée et se joua au temps passé au stand en fonction des avatars de chacun. C'est l'équipage la Manche-Kart Mag qui émergera de la bagarre pour le premier accessit, avec notamment Wilfrid Lecarpentier de retour dans le team normand devant l'autre équipe de l'ouest, Cotentin-Intermarché. Il s'en est fallu de peu qu'un kart du GP 2 ne monte sur le podium, avec l'excellent équipage Nantes-Technikart, quatrième devant leurs rivaux du GP2 Malevaut Sport motorisé par un Vortex SuperRok.

**Classement 6 Heures de Picardie à Abbeville :**

**1.** Anthony Abbasse / Charles Fiault / Antoine Lepesqueux / Antoine Poulain (Sodi-Parilla team Sarthe-RTKF), **2.** Wilfrid Lecarpentier / Julien Rabineau / Nicolas Granju / Matthieu Ponsart (Tony-Vortex team La Manche-Kart Mag), **3.** Nicolas Scelles / Pierre Couason / Charles Poncelet / Jean-Philippe Guignet (Birel-Parilla team Cotentin-Intermarché), **4.** Maxime Lemonnier / Arnaud Kankeldj / Jean Letard / Andrew Deberne (Kosmic-Rotax team Nantes-Technikart) – 1<sup>er</sup> GP2, **5.** Aurélien Aunis / Quentin Aunis / Florian Davail (Tony-Vortex team Malevaut Sport), etc.







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

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.**

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.

**VEGA**  
FRANCE

High Technology in Karting Tyres



Official Supplier  
2011 CIK-FIA  
Championships

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.vegatyres.com](http://www.vegatyres.com)



## PROGRAMME '10-15' LA PROMOTION 2012

Pour la 4<sup>e</sup> année consécutive, la FFSA a invité les pilotes les plus prometteurs à intégrer le Programme 10-15. Sept pilotes ont été retenus pour composer le collectif 2012. Jérémie Demarque, déjà présent en 2011, se voit rejoint par Gautier Becq, Jules Bollier, Paul Boutonnet, Émilien Carde, Arthur Lehoucq et Nathan Hedouin. Seul ce dernier évoluera en catégorie cadet alors que les six autres s'affronteront en KF3, que ce soit en France ou à l'international. Quatre regroupements nationaux sont organisés cette saison par le Pôle Haut Niveau de la FFSA, en collaboration avec l'Auto Sport Academy. Les pilotes disposeront des infrastructures de l'Auto Sport Academy et seront encadrés par des moniteurs diplômés. Par ailleurs, différents spécialistes (en préparation physique, média-training, informatique, diététique...) et un staff médical fédéral interviendront au cours des stages. Une psychologue du sport suivra les jeunes pilotes qui, lors des épreuves internationales, bénéficieront de l'encadrement sportif et médical mis en place pour l'Équipe de France. Lors de chaque stage, des séances de perfectionnement au pilotage seront organisées sur différents circuits français avec du matériel résolument moderne doté d'un système de vidéo-audio embarqué et d'acquisition de données. Lors des journées d'entraînement, les jeunes kartmen bénéficieront de l'expertise d'Art Grand Prix Karting, filiale d'Art Grand Prix, écurie impliquée en GP2 et GP3 Series et dirigée par Frédéric Vasseur et Nicolas Todt.

Le premier stage s'est déroulé du 10 au 13/04 derniers, le 2<sup>e</sup> aura lieu du 29/05 au 1<sup>er</sup>/06, le 3<sup>e</sup> du 24 au 27/07 et le 4<sup>e</sup> du 28 au 31/08 août.

L'intégralité de ce programme, ainsi que les coûts liés à la formation des pilotes lors des regroupements nationaux seront intégralement supportés par la FFSA. Souhaitant détecter l'élite, La FFSA et son centre de formation analyseront, à l'issue de chaque regroupement, le comportement, les résultats et l'évolution de chaque pilote afin de décider de son maintien au sein du Programme 10-15.



### MAXIME ROY

**Le jeune Maxime Roy (21 ans en décembre prochain) a véritablement marqué la manche d'ouverture des GPO Karting FFSA 2012. Au volant de son Tony, le pilote originaire du Loiret a tout raflé sur son passage en KZ2 ! Grâce à Olivier Liégeois, son mécanicien et Cédric Sport, son équipe, prend-il soin de préciser.**

#### Ton premier kart ?

C'était il y a six ans, un châssis minime.

#### Ta première course ?

En cadet, en Championnat Régional Ile-de-France. C'était en 2006.

#### Ta première victoire ?

Lors de mes débuts en KZ125 à Angerville cette année.

#### Ta première émotion ?

Notre troisième place lors des 24 Heures du Mans Karting 2010, avec l'équipe MRT et aux côtés de Stéphane Pic et Tristan Papavoine.

#### Ton premier regret ?

Ne pas avoir su choisir le bon team au bon moment à un certain moment de mon parcours...

#### Ton premier exploit ?

Notre troisième place lors du GPO d'Essay en 2011 en KZ2.

#### Ta première fierté ?

Lors du premier GPO de l'année à Varennes lorsque j'ai réussi à battre toutes les équipes rivales.

#### Ta première photo ou article ?

Elle est parue suite à une troisième place en KZ125, mais je ne sais plus ni dans quel magazine, ni suite à quel meeting.

### QUENTIN RONGIER

**Originaire du Lot et Garonne, Quentin Rongier (18 ans) a remporté, avec beaucoup de brio, la Coupe de France X30, organisée à Varennes-sur-Allier dans le cadre du premier GPO de la saison 2012. Un succès que notre étudiant en bac pro laboratoire qualité dédie à Sylvère Bouhet, son préparateur, son père Jean-Luc et ses partenaires.**

#### Ton dernier kart ?

Un Kosmic en X30.

#### Ta dernière course ?

Le GPO de Varennes en Coupe de France X30.

#### Ta dernière satisfaction ?

Ma victoire en Coupe de France au même endroit !

#### Ton dernier exploit ?

Idem.

#### Ton dernier regret ?

Je n'en ai aucun...

#### Ta dernière déception ?

À Zuera lorsque j'ai loupé de peu le podium en Championnat d'Europe X30.

#### Ta dernière photo ?

Dans Kart Mag l'an dernier, mais je ne sais plus à l'issue de quelle course...

#### Ton dernier objectif à ce jour ?

J'aimerais beaucoup rouler en monoplace un jour.

## SUPERKART 250 VINUALÈS PREND SES MARQUES

C'est sur le bien connu circuit d'Hockenheim qu'a eu lieu la première du championnat de France Open accueillant pour l'occasion une très forte délégation étrangère, trois semaines avant la première manche du Championnat d'Europe disputée ici même. Fer de lance de la délégation tricolore, le Champion de France et d'Europe Emmanuel Vidualès n'a pas failli à la tâche en remportant la Course 1. Il finira par la suite second de la Course 2 derrière Henrik Lilja concourant pour la German Superkart Series, après avoir pointé dixième au premier tour de course

suit à un contact en piste avec un pilote ayant raté une vitesse. Régulier aux avant-postes, Alexandre Sébastia signe deux tops 5 alors que l'on aura remarqué le retour en compétition de Damien Payart, aussi rapide que malchanceux avec sa mécanique. Avec 47 points à son compteur contre 41 au Britannique John Riley et 24 à Alexandre Sébastia, Vidualès arrivera en leader lors de la seconde épreuve du Championnat de France Open à Lédénon les 2 et 3 juin.





8<sup>ème</sup> édition

IL N'Y A PAS DE **PALMARÈS**  
SANS **GRANDE VICTOIRE**

**COURSE UNIQUE!**

**LAVAL**

**les 30 juin et 1er juillet 2012**

inscriptions sur  
[www.bridgestonecup.com](http://www.bridgestonecup.com)

**Catégories**

MINIME  
CADET  
ROTAX MAX  
ROTAX MAX MASTER  
DD2-DD2 MASTER

Épreuve inscrite au CNRF



Une organisation





# GPO 2012

## **VARENNES DONNE LE TON**

Comme en 2011, c'est le circuit de Varennes-sur-Allier qui a eu l'honneur d'ouvrir la saison des GPO Karting FFSA 2012. **Une compétition en cinq actes très attendue** qui, outre les catégories internationales que sont les KZ2, KF2 et KF3, accueillera les plus beaux plateaux des différentes formules nationales, comme ce fut le cas dans l'Allier avec les X30 et X30 Gentleman.

### **KZ2**

PLATEAU RESTREINT, MAIS PLATEAU DE QUALITÉ DANS LE TOP NIVEAU NATIONAL DE LA CATÉGORIE « BOÎTES À VITESSES ».

#### • Samedi

- Sur ses terres, Mathieu Gaillard signe la pole position du samedi, mais Maxime Roy très rapide depuis les essais libres s'impose en préfinale sous la menace de Gaillard.
- Roy profite bien de sa pole position et s'extrait le mieux de la grille de départ, au contraire de Gaillard qui a perdu plusieurs places. Revenu en seconde place, le pilote Energy tente en vain de réduire l'écart avec le leader tandis que Julien Poncelet, très en verve pour son retour à la

compétition, est à présent troisième devant Pierre Ragues et Cédric Goudant pour un classement qui ne variera plus jusqu'à l'arrivée.

#### • Dimanche

- Roy et son Tony-TM couvrent par l'équipe Cédric Sport s'adjugent cette fois le meilleur temps des essais deux centièmes devant Mathieu Gaillard.
- Victorieux en préfinale, Roy manque son départ au contraire de Cédric Goudant qui prend la tête des opérations devant Julien Poncelet et

Christophe Benoit. Poncelet et son Formula K-TM s'emparent de la tête, mais déjà l'incisif Mathieu Gaillard a effacé son laborieux envol pour s'emparer des rênes de la course.

- Si Roy a mis plus de temps à s'extirper du peloton, il est revenu à mi-course dans les roues de Gaillard. Le duel se précise avant que ce dernier ne soit lâché par son moteur, offrant sur un plateau une seconde victoire à Maxime Roy. Second, Julien Poncelet conclut de belle manière un week-end réussi devant Pierre Ragues.





## KF2

PLUSIEURS PILOTES HABITUÉS DES GRILLES DE DÉPART INTERNATIONALES SONT À L'AFFICHE DE LA KF2 « FRANÇAISE ».

### • Samedi

- Les favoris se révèlent de suite avec la pole position de **Charles Leclerc** sur son nouveau châssis Art GP.
- Vainqueur de la préfinale, Leclerc doit composer en finale avec la révélation du week-end **Paul Boutonnet**. Transfuge du Cadet, le jeune pilote Tony Kart a su très rapidement s'adapter à la puissance d'un KF2. Vincent Fraisse suit le duo au troisième rang, alors que plus loin le pilote de l'Équipe de France Pascal Belmaaziz emmène le peloton.
- Victoire logique de Leclerc devant Boutonnet et Fraisse.

### • Dimanche

- Paul Boutonnet continue d'étonner en signant le meilleur temps des essais devant Leclerc et **Valentin Moineault**.
- Tandis que Boutonnet chute au départ de la préfinale, Leclerc et Moineault entament un long duel qui s'achèvera sur un faible avantage de ce dernier sous le drapeau à damiers.
- Charles Leclerc réussit le meilleur départ en finale, mais le peloton s'accroche et une bagarre dantesque commence.
- Paul Boutonnet a perdu des places lorsque Valentin Moineault l'a dépassé, sort que Leclerc subit à son tour.
- Vincent Fraisse passe en tête, mais profitant de la bagarre, Moineault reprend les rênes de la course et creuse l'écart devant Charles Leclerc superbement revenu.
- En fin de course, Paul Boutonnet va parvenir à arracher une place sur le podium aux dépens de Pascal Belmaaziz et devant Rémy Deguffroy.



### • Samedi

C'est le tout jeune Arthur Lehouck, issu du Cadet, qui signe la première pole de l'année sur son Sodi-Parilla. Les deux demi-finales sont remportées l'une par le français François Bécamel, l'autre par le finlandais Alec Westrom. Amaury Bonduel, Bryan Elpitiya et Alexandre Guiod se relaient en tête, mais un duo de Sodi fond sur la tête de course avec Thomas Landais et **Paolo Besancenez** partis respectivement 15<sup>e</sup> et 22<sup>e</sup>. Landais et Besancenez s'adjugent les deux premières places devant Weckstrom.

## KF3

UN PLATEAU DE TRÈS GRANDE VALEUR EN KF3 RENFORCÉ DE LA PRÉSENCE DE PLUSIEURS PILOTES ÉTRANGERS VENUS S'ENTRAÎNER EN VUE DE LA PROCHAINE QUALIFICATION DU CHAMPIONNAT D'EUROPE SUR LE CIRCUIT DE L'ALLIER.

### • Dimanche

- Thomas Landais continue sur sa lancée en signant le meilleur temps des essais.
  - Place aux espoirs étrangers dans les demi-finales avec les victoires de l'espagnol Guillermo Russo et du finlandais Aatu Moilanen.
  - Le bouillant peloton de KF3 va dès le début de la finale perdre de nombreux éléments à la suite d'un gros accrochage.
  - Russo file en tête, suivi à distance par Besancenez tandis que Landais, retardé en début de course, doit renoncer.
- En lutte pour la troisième place, Charles Machado et Dorian Guldenfels s'accroche dans le dernier tour laissant la médaille de bronze à l'italien Matteo Raspatelli derrière Russo et Besancenez.

## X30

PAS MOINS DE 75 PILOTES ENGAGÉS DANS LA COUPE DE FRANCE X30, ET 23 COMPÉTITEURS EN X30 GENTLEMAN POUR CETTE COUPE DE FRANCE SUR UNE SEULE COURSE.



- Pascal Bielatowicz chez les Gentlemen et Sébastien Rambaud se signalent en réalisant la pole position dans leur catégorie.
- Jules Gounon prend la tête des opérations dans les manches avec deux victoires et une troisième place devant Sylver Garcia.
- David Chenillot est leader chez les X30 Gentleman devant l'expérimenté Thierry Raccamier.
- 44 pilotes en piste au départ de la préfinale X30 qui sonne la fin des espoirs pour Jules Gounon ou Bastien Leguay, tandis que Mathias Borgès Martins s'impose.
- Chez les X30 Gentleman, Thierry Raccamier monte en puissance et gagne la préfinale devant David Chenillot et l'ancien pilote international Frédéric Blin.
- Somptueuse, la finale X30 va mettre aux prises un peloton d'une dizaine de concurrents avec douze changements de leaders pour sept pilotes différents ! Hormis Sébastien Rambaud sorti en début de finale, le top ten du départ s'expliquera jusqu'à l'arrivée qui verra la victoire de Quentin Rongier d'un souffle devant Borgès Martins et Garcia.
- En X30 Gentleman, un long duel va opposer David Chenillot à Raccamier, les deux hommes étant rejoints en fin de course par Cyril Collinot. Chenillot attendra la fin de course pour porter son attaque, mais Raccamier répliquera dans le dernier tour pour s'imposer.



## MAXIME ROY « LE TRAVAIL ET LA FIDÉLITÉ ONT PAYÉ »

**Double vainqueur de ces premiers GPO, quel a été votre parcours jusqu'ici ?**

*J'ai 20 ans, et cela fait sept saisons que je fais du karting. Je suis passé très vite au 125 à boîte de vitesses, car c'était pour moi un rêve d'enfant. Les premiers résultats sont venus sur le plan régional, avec par contre peu de réussite lors des Championnats de France ou Coupes de France. Ma première performance notable à ce niveau fut lors d'une escapade en Endurance avec la troisième place aux 24 Heures du Mans.*

**On vous a remarqué avec un premier podium l'an passé à un GPO, et cette double victoire fait à présent de vous un des favoris pour le titre. Un objectif que vous vous étiez fixé en début de saison ?**

*C'est vrai que nous avons beaucoup travaillé en ce sens avec mon équipe, Cédric Sport, et mon préparateur moteur Olivier Liégeois, bien connu dans le milieu de la moto. Nous avons fait beaucoup de progrès pendant ces deux années, et cette saison je dispose d'un matériel*

*particulièrement au point ce qui me permet de viser le titre.*

**On remarque dans votre parcours une certaine fidélité technique depuis plusieurs saisons, c'est important pour vous ?**

*Absolument. On ne peut pas construire quelque chose de solide en changeant d'équipe et de préparateur toutes les trois courses. Moi ça fait trois ans que je suis avec les mêmes personnes, nous avons progressé ensemble, et à présent ça paye.*





## CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT

**KZ2** : 1. Roy (Tony-TM), 274 points, 2. Gaillard (Energy-Maxter), 191, 3. Poncelet (Formula K-TM), 191, etc.

**KF2** : 1. Leclerc (ART-Parilla), 254 points, 2. Boutonnet (Tony-Parilla), 219, 3. Moineault (Tony-Vortex), 209, etc.

**KF3** : 1. Weckstrom (Maranello-Vortex), 203 points, 2. Besancenez (Sodi-Parilla), 188, 3. Russo (FA Kart-Vortex), 165, etc.

**X30 (classement final) \*** : 1. Rongier (Kosmic), 2. Borges-Martins (Kosmic), Garcia (Intrepid), etc...

**X30 Master (classement final) \*** : 1. Raccamier (Tony), 2. Chenillot (Kosmic), 3. Collinot (Tony), etc.

\* Tous sur moteur Parilla

## PATRICK BERTIN (TKC)

### « UN SUPERBE WEEK-END SPORTIF »



**Patrick, vous êtes l'opérateur des championnats nationaux de karting, dont les GPO. Comment jugez-vous, cette première course de la saison ?**

*Nous sommes un des rares championnats nationaux à encore accueillir les catégories KF et KZ2. Ces formules, si elles ne drainent pas un grand nombre de compétiteurs de par leurs coûts et une certaine complexité technique, nous permettent cependant de voir évoluer du karting de haut niveau, pour un week-end passionnant sur le plan sportif. La présence de la Coupe de France X30 nous a également enchantés, avec un grand nombre de participants et surtout un spectacle en piste d'une rare intensité.*

**Comme souvent à Varennes-sur-Allier, les courses furent disputées jusqu'aux derniers mètres.**

*C'est exact ce qui nous a valu des courses vraiment haletantes. Tout le monde voulait marquer son territoire pour ce premier rendez-vous, à commencer par les KF3 où la présence de nombreux Cadets face aux Juniors sortants a occasionné un très grand nombre d'accrochages. Ce ne fut heureusement pas le cas dans les autres catégories où la hiérarchie fut très ouverte avec des surprises et des révélations.*

## PATRICE SABATIER

ORGANISATEUR DU CHALLENGE X30, PATRICE SABATIER, RESPONSABLE DE LA SOCIÉTÉ ALPHA KARTING, ÉTAIT UN OBSERVATEUR PRIVILÉGIÉ DE LA COUPE DE FRANCE X30 À VARENNES-SUR-ALLIER.

### « UN CHALLENGE PRÉSERVANT LES CHANCES DE CHACUN »

**Outre un plateau très fourni de pilotes, la X30 nous a offert des courses très serrées. Une habitude au niveau de la catégorie ?**

*Une des difficultés lors de la création d'une nouvelle catégorie, comme ici la coupe de marque X30, est de définir un règlement technique qui donne un maximum de chances à chacun. En limitant au maximum les interventions sur les moteurs qui sont fabriqués de leur côté avec une grande rigueur, cela permet d'aboutir à un niveau de performance très proche. Contrairement aux catégories de Championnat de France qui accueillent une grande variété de matériel et qui donc permettent de mettre en avant un pilote, mais aussi une marque lorsqu'elle gagne, ici, c'est avant tout le pilote qui compte. La façon dont a été rédigé le règlement technique permet aussi une lecture simple et claire de celui-ci et permet un contrôle aisé pour les commissaires techniques. Cela évite les débordements et préserve un bon état d'esprit.*

**Comment faire la différence quand tout se joue au dixième de seconde ?**

*C'est tout le sel de la course. Il faut alors savoir adapter les réglages de son matériel et son pilotage aux spécificités de chaque circuit. Cela veut dire régler son kart pour privilégier l'efficacité dans tel ou tel secteur. Le choix du rapport est par exemple important.*

**Si la bagarre en piste fut somptueuse, on a pu aussi admirer la sportivité des pilotes avec très peu d'accrochages.**

*C'est dû, je pense, à la philosophie de la catégorie. Le niveau est excellent, il y a de très bons pilotes, mais nous ne nous positionnons pas comme l'espoir d'un tremplin vers l'automobile. Nous sommes dans une catégorie compétition clients, et les enjeux ne sont pas les mêmes par exemple qu'en KF3 ou KF2.*



# AU CŒUR DES CLUBS

**Chevilles ouvrières incontournables** de notre sport, les Associations Sportives de Karting, ou ASK, permettent chaque week-end de répondre aux attentes des licenciés, notamment en terme d'organisation et de compétitions. Géographiquement opposées, l'ASK Menton dans les Alpes-Maritimes et l'ASK Ancenis dans la Loire-Atlantique sont à l'honneur dans ce numéro.



## ASK ANCENIS

**Président : Stéphane Grevet**

### HISTOIRE

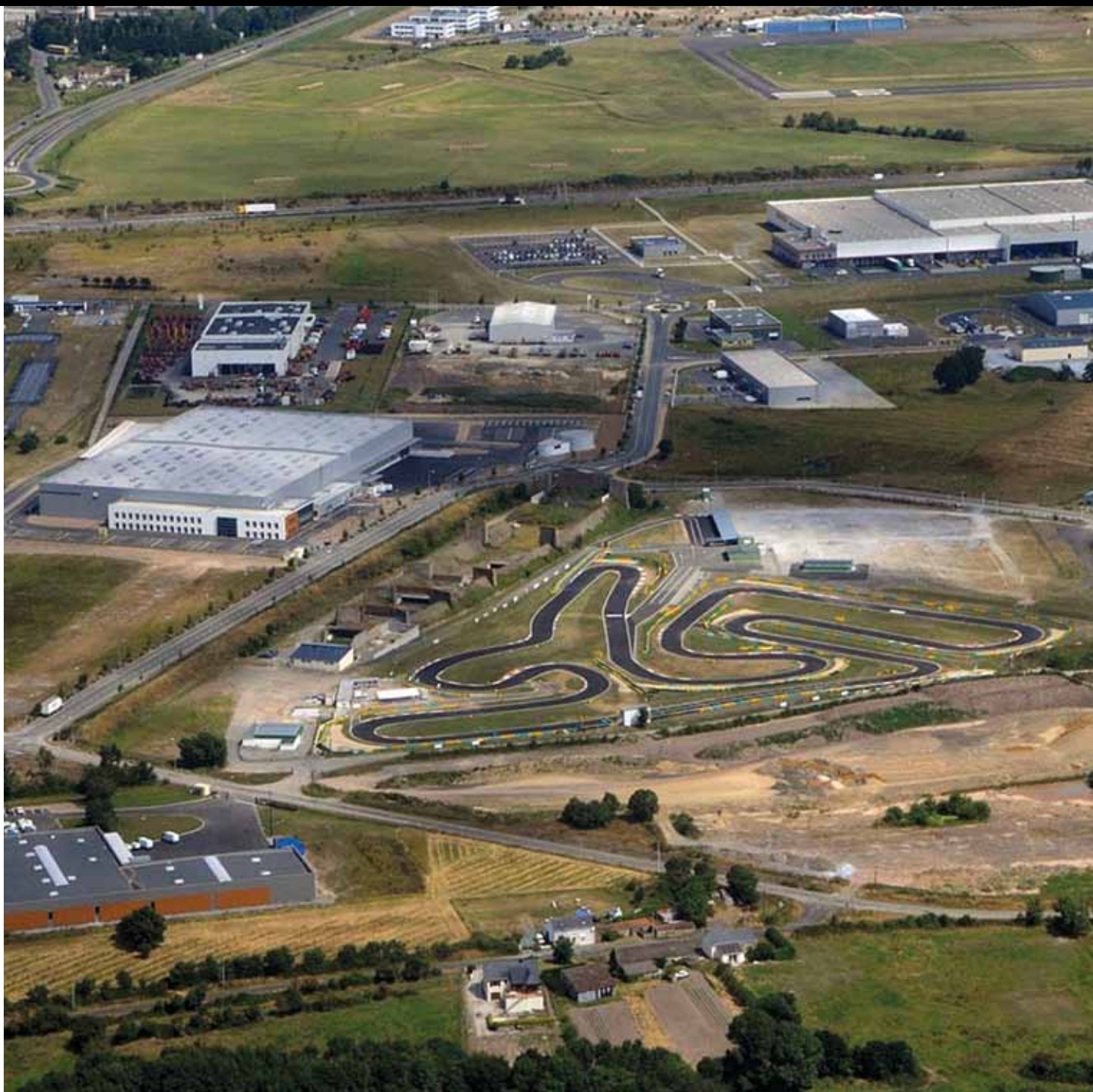
« Le club a fêté il y a deux ans ses cinquante ans. À peine deux années après la création du club, le circuit Roger Gaillard a été créé, l'ASK et la piste étant bien sûr indissociables dans leur histoire. L'ASK Ancenis est un locataire privilégié de la ville d'Ancenis afin de pouvoir exploiter les 75.000 mètres carrés destinés au karting, non loin d'un stand de tir. L'histoire de ce club que je préside depuis cinq ans est riche de nombreuses organisations de niveau national comme des championnats de France, des Coupes de France ainsi que le fameux Trophée Jérôme Bernard réservé aux Minimes et aux Cadets. Au fil de la quinzaine d'éditions de ce trophée, nous avons vu défiler quelques générations de jeunes et pas des moindres ! Depuis cinq ans, l'ASK et son important staff de bénévoles formés au fil de ces

cinquante années d'existence se sont attachés à une profonde remise à niveau du circuit. Un gros effort a été fait au niveau de l'accueil des pilotes avec de nouveaux stands, un nouveau paddock, des sanitaires, etc. La municipalité d'Ancenis aide beaucoup le mouvement associatif que représente le club qui compte aujourd'hui 280 licenciés, notamment depuis trois ans, ce qui nous permet de réfléchir à présent à l'homologation du circuit en catégorie Internationale C. »

### ORGANISATIONS

« Nous avons la chance d'être autonomes dans nos organisations, car le club compte dans ses rangs de nombreux officiels. Nous organisons une moyenne de six courses par an avec notamment le championnat régional, le Trophée de Bretagne-Pays





de Loire, les 3 Heures de l'Ouest et toujours au moins une compétition de niveau national. En 2011, nous en avons mis sur pied deux épreuves de ce type, avec une Coupe de France et la Bridgestone Cup, mais cette année nous soufflons un peu ».

## PILOTES DE RENOM

« La liste est très longue, avec notamment une génération prodige dans les années 80/90 composée de pilotes comme David Terrien bien sûr, mais aussi Frédéric Gaillard, Rodolphe et Guylain Landais, sans oublier les Balac, Visonneau et autre Laurence Gallon. Plus récemment, Alban Varutti a marqué les esprits, tout comme Franck Rouxel. Le team Sodi est également licencié chez nous. Nous formons une grande famille que ne manquent jamais de venir visiter nos glorieux anciens ! »

## L'ACTUALITÉ DU CLUB

« Elle est évidemment étroitement liée à celle du circuit. Nos projets tournent autour de la réalisation d'une tribune pour accueillir les spectateurs, et la possibilité de modéliser le circuit en 3D au lieu de plans papier, ce qui permettra son homologation au niveau international. Sur un plan sportif, nous attendons avec impatience la Finale X30 début octobre, pour une catégorie qui est très peu diffusée chez nous. Les voir à l'œuvre sera intéressant. »

### → Adresse

785 Rue des Coudrais  
44522 Mesanger  
Tél. : 02.40.83.12.30  
Web : [www.ask-ancenis.fr](http://www.ask-ancenis.fr)





Initié en 1964, le Grand Prix  
Menton fêtera en 2012 sa  
40ème édition.



## ASK MENTON

**Président : René Martiny**

### HISTOIRE

« Le Kart Club de Menton a été créé dans les années 1960/1961 faisant de lui un des clubs les plus anciens de France. La première course organisée par Menton eut lieu en 1964, à l'époque au niveau du quartier du Bourrigo. Après une autre édition en 1965, il y eut une coupure de dix ans sans épreuve avant que le Grand Prix de Menton n'ait de nouveau lieu, cette fois sans interruption depuis 1975. À partir de cette date, c'est sur le bord de mer, au sein du quartier Garavan que nous nous sommes installés. J'ai personnellement repris la présidence de l'ASK il y a six ans après la mort de mon prédécesseur Gérard Dattas qui fut à l'origine de la renaissance du Grand Prix en 1975. Étant amateur de statistiques, j'ai récemment consulté toutes les coupures de presse issues de Nice-Matin entre autres qui traitaient de notre course. Ce sont ainsi plus de 1800 pilotes différents qui y ont participé au fil des années ! »

### CIRCUIT DE RÉFÉRENCE

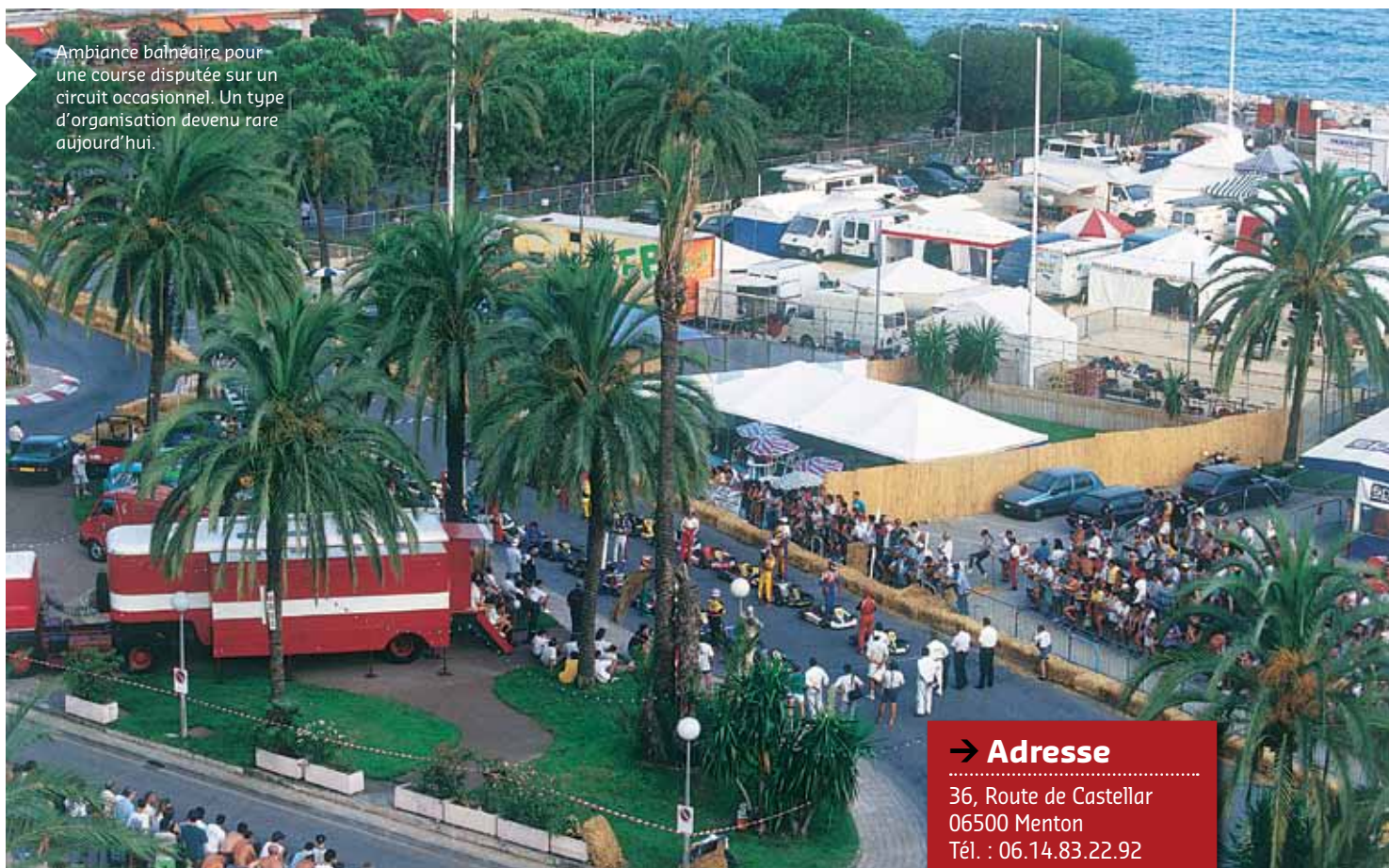
« Brignoles est notre circuit de référence. Il se trouve à une heure et demie de Menton, et c'est là que s'ouvre traditionnellement pour nos pilotes la saison de compétition ».

### ORGANISATIONS

« Le club n'organise pas d'autres courses que le Grand Prix qui nécessite un gros travail. Un mois après la fin d'une édition, je dépose déjà la demande



Ambiance balnéaire pour une course disputée sur un circuit occasionnel. Un type d'organisation devenu rare aujourd'hui.



### → Adresse

36, Route de Castellar  
06500 Menton  
Tél. : 06.14.83.22.92  
Web : [www.askmenton.com](http://www.askmenton.com)

d'autorisation pour l'année d'après. La mairie de Menton nous offre son concours au niveau de tout ce qui est logistique, et tous les travaux d'infrastructure comme par exemple la distribution de l'eau, de l'électricité, le montage de sanitaires sont réalisés par les équipes municipales. Des tribunes sont également installées, tout comme un podium entièrement décoré et fleuri par les services municipaux. Le cadre est évidemment superbe, car nous sommes en bord de mer et le tracé de 701 mètres tourne autour des palmiers. Nous avons à disposition un stade qui nous sert de paddock sur lequel nous délimitons les emplacements de chacun ».

## PILOTES DE RENOM

« Dominique Tiercelin qui est aujourd'hui l'organisateur du Trophée TTI Carbone fut le pilote le plus connu du club avec des titres à son actif. Par contre, des pilotes très renommés ont participé au Grand Prix comme Stefano Modena, Ivan Capelli, Pierre-Henri Raphanel, Éric Bernard ou Olivier Panis ».

## L'ACTUALITÉ DU CLUB

« La course qui jusqu'ici avait lieu en août sera cette fois organisée les 28 et 29 juillet. Comme chaque année, nous aurons une participation étrangère importante, notamment venue d'Italie. Cinq catégories sont au programme avec les KZ125 et KZ125 Gentleman, les KZ2, les TTI carbone et les Rotax. Pour fêter la 40<sup>e</sup> édition de notre Grand Prix, nous avons décidé d'accueillir un plateau de karts historiques allant de 1960 à 1985 que nous appelons Old'Kart et qui viendront faire une démonstration ».







Les pilotes Rotax et X30 enfin réunis !



# NSK

National Series Karting **2012**

## 3 DATES

27-29 avril 2012

Salbris

1-3 juin 2012

Lavelanet

31 août - 2 sept 2012

St-Amand Montrond

## 7 CATÉGORIES

1 catégorie fédérale: *Nationale*

3 catégories Rotax: *Rotax Max, Rotax Max Master, Rotax DD2/DD2 Master*

3 catégories X30: *X30 Premium, X30 Gentleman, X30 Shifter*

# 1 CHAMPIONNAT SUR 3 ÉPREUVES !





# DOTATIONS 2012 EXCEPTIONNELLES

À GAGNER CETTE ANNÉE SUR LES ÉPREUVES NSK

**12000€ DE BONS D'ACHATS!**

**NSK  
BON D'ACHAT  
50€**



**STAGES DE PILOTAGE  
EN MONOPLACE!**

**DES MOTEURS ROTAX ET X30!**

ROTAX

**X30**



**DES CHASSIS !!**

INSCRIPTION SUR :

**[ns-karting.com](http://ns-karting.com)**



Il y aura de l'animation dans la seconde moitié du mois de juillet sur le circuit d'Es Course.



# ES COURSE A LA RESCOUSSE

Sorti de terre il y a moins d'un an, le superbe site du circuit d'Escource se voit déjà récompensé par l'accueil d'un championnat de France. Une belle preuve de confiance pour cette **piste ultra moderne** qui replace la CRK Aquitaine au rang d'organisateur d'événements nationaux.

**24** janvier 2009. Une tempête baptisée Klaus venue de l'Atlantique nord balaye la France du sud-ouest. Les départements de la Gironde et des Landes notamment, subissent des vents soufflant jusqu'à 170 km/h. Les dégâts sur les massifs forestiers sont immenses, avec des milliers d'hectares d'arbres cassés ou arrachés. Un vaste espace ainsi déboisé se trouve de fait disponible au niveau de la commune d'Escource. Une opportunité que vont saisir Xavier et Catherine Berthelot pour proposer sur cet emplacement la création d'un circuit de karting. Les Berthelot ne sont pas des inconnus du milieu de notre sport, le couple ayant géré pendant plus de dix ans le circuit de Magescq, première piste de karting créée dans le département des Landes au milieu des années 1990. Après avoir vendu le complexe, le couple décide de s'expatrier au Canada, mais bien vite la nostalgie du pays et la passion du karting vont les ramener

en France. La catastrophe météorologique Klaus va bien involontairement servir leurs intérêts, et après deux années de turpitudes administratives, le circuit de la commune d'Escource peut alors voir le jour en juin 2011.

### ES COURSE À ESCOURCE

C'est un petit jeu de mots qui va donner son nom à la nouvelle piste des Landes, Escource, dans un petit clin d'œil aux sports mécaniques, devenant Es Course. Dès le mois de septembre, une première épreuve inaugure les 1400 mètres du tracé landais situé à une soixantaine de kilomètres de Mont-de-Marsan. Une volonté de mixer karting loisir comme nous l'explique Catherine Berthelot : « *L'un ne va pas sans l'autre. La plupart de nos clients s'achetant du matériel de compétition et participant à des compétitions viennent*



## CALENDRIER

**13 mai** : Coupe d'Aquitaine

**22 juillet** : GP Kart Mag

**29 juillet** : Championnat de France Minime/Cadet et Nationale

**X30 (classement final) \*** : 1. Rongier (Kosmic), 2. Borges-Martins (Kosmic), Garcia (Intrepid), etc...

**14 octobre** : Finale championnat régional d'Aquitaine



Les 1400 mètres du circuit s'étendent sur la plaine landaise.



Les premières compétitions ont très vite été organisées à Es Course.

« Il nous faudra faire appel à une cinquantaine de bénévoles pour chacune de ces deux grandes épreuves ce qui n'est jamais facile, car qui dit bénévole, dit temps disponible pour ces personnes sans lesquelles rien ne serait possible. »

du loisir. C'est un cheminement logique, car le loisir est là pour mettre le pied à l'étrier aux gens, avant qu'ils ne se décident ou non d'aller plus loin dans la pratique de ce sport ».

Les installations d'Es Course sont adaptées pour accueillir l'ensemble de ces publics avec un bâtiment de plus de 400 mètres carrés comprenant structure d'accueil, magasin, atelier, sanitaires, et espace de stockage. Les dix hectares du site permettent également d'accueillir confortablement jusqu'à 250 pilotes dans un vaste paddock où les concurrents et les accompagnateurs pourront profiter d'une aire de pique-nique, ainsi que d'une piste enfant d'un développé de 160 mètres. Des structures et un tracé autorisant l'homologation en Classe 1, et donnant bien évidemment des idées aux propriétaires des lieux dans une région où l'organisation de courses de niveau national s'est faite rare depuis de nombreuses années.

### À SUIVRE EN 2012

Une carence qui sera effacée en 2012 avec l'accueil de non pas une, mais deux importantes manifestations pour le premier anniversaire du circuit. Après une mise en bouche en mai avec la Coupe d'Aquitaine, Es Course et l'ASK Landes et Gascogne, transfuge de l'ASK Magescq, montent en puissance les 21 et 22 juillet avec le Grand Prix Kart Mag et son traditionnel plateau toujours très garni. À peine le temps de souffler qu'il sera temps d'accueillir

quatre jours plus tard la troisième et dernière manche du Championnat de France Minime/Cadet ainsi que le second des trois rounds du Championnat de France Nationale. Deux très importants événements qui mobiliseront l'intégralité des forces d'encadrement du club et du circuit : « Il nous faudra faire appel à une cinquantaine de bénévoles pour chacune de ces deux grandes épreuves ce qui n'est jamais facile, car qui dit bénévole, dit temps disponible pour ces personnes sans lesquelles rien ne serait possible. Nous profiterons de la présence de tous ces pilotes et de leurs accompagnants pour leur présenter les spécificités de la région comme les « Bandas », ces groupes musicaux du sud-ouest que l'on voit souvent à l'oeuvre sur les matchs de rugby, mais aussi en action, des échassiers ». À chaque fin de journée, une navette proposera à tout un chacun d'aller profiter des joies de la côte, histoire d'oublier quelques instants chronos et réglages, ou tout simplement pour découvrir la beauté des rivages landais, situés à seulement quinze minutes du circuit.

Une région prisée par les touristes et les vacanciers qui ne manque pas de structures d'accueil pour eux, mais qui période estivale oblige, exigera des concurrents qu'ils réservent leurs logements sans tarder !

### → Karting Es Course

Quartier « La Brûle »

40210 Escource

Web : <http://www.kartingescourse.fr>



# L'ESSENCE DU KARTING

Depuis la fin des années 1960, Elf a été un fidèle partenaire des sports mécaniques. Un soutien dont bénéficie également de longue date le karting, tandis que **les produits de la marque du groupe Total** font le bonheur de plusieurs championnats.

**A**u milieu des années 1990, les senteurs d'un paddock de karting sont en pleine évolution. Après les odeurs d'huile mélangée ressemblant à celle du ricin, des vapeurs étranges s'échappent à présent des tentes d'assistance. Fuite de gaz ? Alerte chimique ? De drôles de fûts et de bidons circulent dans les allées des stands, tandis que de secrets mélanges se font à l'arrière des camions ateliers. Le fantôme des essences spéciales est en plein essor. Une carburation optimisée et les chronos tombent aussi vite que serre le moteur du voisin, mal adapté à cette nouvelle alchimie.

Face à cette situation difficilement contrôlable, les instances fédérales vont peu à peu instaurer des partenariats avec les pétroliers tandis que se mettent en place, à l'instar des équipements

pneumatiques, les parcs fermés pour le carburant.

« *Elf a toujours eu une présence assez forte dans le karting, avec à l'époque les Masters Kart de Bercy, et aujourd'hui les championnats internationaux de la CIK* », rappelle en préambule Nicolas Mandra, ingénieur commercial en carburants spéciaux et chef de produit carburants et lubrifiants compétition. « *Aujourd'hui, le groupe Total et sa marque Elf sont présents dans deux catégories. L'objectif est d'assurer une totale équité entre les concurrents et de fournir un produit strictement identique et donc d'une qualité égale de course en course, le tout à un tarif maîtrisé. Cela concerne d'abord le Superkart 250, tant au niveau européen que national. C'est un facteur de stabilité pour les concurrents de savoir qu'ils auront le même type de produits qu'ils disputent le Championnat d'Europe ou le Championnat*





“ Assurer une totale équité entre les concurrents ”

**PARTENAIRES**

Le groupe Total et sa marque Elf sont présents dans deux catégories : le Superkart 250 et les GPO FFSA.

de France. Nous apprécions cette catégorie qui est intéressante techniquement. Elle met bien en avant la valeur ajoutée de nos carburants et de nos lubrifiants ».

**BRULEUR D'ESSENCE**

« Ici nous mettons en avant un carburant totalement spécial, développé autour d'une technologie très proche des motos 2 temps de Grand Prix. Ce produit se nomme SK 35 et bénéficie donc de la très grande expérience d'Elf au plus haut niveau du 2 temps moto. Le principe consiste en un carburant qui doit brûler aussi vite que la rotation du moteur. Les molécules sont choisies en ce sens, et le rendement obtenu est excellent, c'est une essence qui marche bien ! Outre le Superkart, Elf est aussi partenaire des GPO FFSA. Nous apportons notre soutien à ce championnat et en contrepartie nous avons de la visibilité sur les circuits. Pour une marque comme Elf, notre présence dans ce championnat est valorisante, car les épreuves des GPO sont bien organisées, la communication autour des

événements est bien faite, les circuits sont beaux, avec de gros efforts des organisateurs pour présenter des sites très propres et bien décorés. Dans le cadre de ces épreuves, nous proposons un autre type de carburant que celui du Superkart, avec le LMS. Là aussi, on parle bien d'un produit spécifique qui n'est pas celui que vous trouvez à la pompe essence sur le bord des routes. C'est une essence sans éthanol qui a la particularité d'être moins corrosive qu'un produit avec éthanol. Il est suffisamment volatile pour être utilisé par tous les temps, sans problème particulier ».

En choisissant d'assurer l'approvisionnement d'essence par un fournisseur unique, la FFSA et les organisateurs des GPO permettent ainsi de garantir un produit de qualité, dégageant ce paramètre de l'esprit des concurrents. « Les pilotes et les techniciens qui les entourent ont l'esprit libre avec l'essence. C'est un souci technique en moins. Ils ont déjà suffisamment à penser avec la mise au point de leur moteur et de leur châssis pour ne pas avoir à se tracasser avec le carburant. J'imagine tout à fait le genre de produits qui ont

pu être testés dans les années 1990, à l'époque où l'approvisionnement était libre. Il y avait des choses qui marchaient très bien, mais qui nécessitaient une mise au point des moteurs et de la carburation bien spécifique pour les exploiter correctement ». Avec les règles actuelles, impossible dès lors de jouer à l'apprenti chimiste sur les épreuves, la mise en parc fermé interdisant ces pratiques. « Le parc fermé essence fonctionne très bien. Le système est simple et très bien fait avec le pilote muni de son réservoir qui vient chercher dans le parc son tonnelet d'essence fourni par nos techniciens. Il n'y a de la sorte aucune ambiguïté. C'est un point très important pour nous dans un championnat où règne un haut niveau technique et sportif. Ainsi, Elf peut se concentrer sur sa volonté d'accompagner les développements techniques en étant à l'écoute des utilisateurs sur le terrain tout en étant attentif à la question sociétale. Si par exemple demain, il y a une demande pour un carburant plus vert et plus éco-responsable, nous serons alors ravis de proposer de nouveaux produits allant dans ce sens ».



## À L'ÉCOLE DU FREINAGE

Quoi de mieux que de faire appel à une école spécialisée pour réviser ses fondamentaux de la technique de pilotage ? Nous avons voulu savoir auprès des Écoles Françaises de Karting quels étaient les **principaux points sur lesquels portaient leurs conseils** auprès de leurs élèves petits ou grands. Et contrairement aux idées reçues, le freinage est le premier des enseignements à aborder.

« **Q**uand nos élèves arrivent chez nous, la caractéristique de l'immense majorité réside dans le fait qu'ils ne savent pas freiner », nous explique Marc Berteaux, en charge de l'EFK du circuit de Salbris en Sologne. « Ou plutôt qu'ils ne savent pas utiliser le frein pour piloter. C'est un constat classique qui est logique, car sur la route, on utilise les freins comme un ralentisseur. C'est aussi comme cela que l'on vous forme en auto-école afin d'aller sans trop d'encombres d'un point A à un point B. Le sujet du freinage d'urgence n'est pas abordé, alors que sur une piste, il va en être question ».

### PAS UN LÂCHE

Face à ce premier constat, les équipes de moniteurs vont s'attacher d'abord à démystifier cette notion de freinage afin de pouvoir l'intégrer dans le pilotage de leurs élèves.

« Nous avons une anecdote à ce sujet, avec un grand-père qui nous a amené son petit-fils pour des cours de pilotage. Il lui avait bien conseillé en amont que piloter voulait dire ne pas freiner ! Il a fallu que le grand-père quitte le circuit avant que l'on puisse corriger cette idée fausse auprès du jeune garçon ! L'expression "Si tu freines t'es un lâche" est tout sauf un bon conseil en fait ! Pour cela, le premier

de nos exercices va consister à faire freiner le plus fort possible nos élèves. Dans leur tête, freiner fort est source d'inquiétudes, ils se demandent s'ils ne vont pas sortir de la piste, ou faire des tonneaux. En freinant de toutes leurs forces, quitte à partir en tête à queue, ils se rendent compte qu'ils sont tout d'un coup capables de s'arrêter en quelques mètres, sans problèmes particuliers. Ils prennent ainsi conscience de la valeur d'un freinage efficace réalisé dans un laps de temps très court. Une fois cette valeur et cette sensation acquises, on peut passer à un vrai exercice de freinage.

Nous allons ici définir une zone faite de cônes dans laquelle l'élève devra freiner, avec un repère de début





## “Si tu freines t’es un lâche” est tout sauf un bon conseil !

d'exercice. Au passage de ce repère, il devra freiner le plus fort possible, mais cette fois en étant maître de son ralentissement et de sa machine. Il devra éviter que son kart ne parte en tête à queue ou trop en travers. La notion de contrôle et de contre-braquage s'acquiert assez vite, ce n'est pas un problème en général. Ensuite, l'élève a à sa disposition plusieurs repères au sol plus ou moins éloignés du cône de début de freinage. Avec ces marques, il pourra juger lui-même de l'efficacité de son ralentissement. »

### **FREINER, MAIS FREINER FORT**

« Après le premier exercice de freinage d'urgence, il va maintenant falloir inculquer à l'élève le contrôle

du comportement du kart qui passe aussi par le contrôle de la puissance du freinage. Ici, rentre en compte la fameuse théorie du freinage dégressif. À savoir une attaque des freins franche et puissante, puis une pression de moins en moins importante au fil de la décélération afin d'éviter le blocage des roues qui induit glissade et rallongement de la distance de freinage. Cet exercice pourra être transposé sur différentes portions du circuit, notamment dans le cas d'un freinage en appui qui va nécessiter une certaine sensibilité auprès de la commande du frein et un bon contrôle au volant. À ce stade, l'élève comprend que le frein va lui servir à aller vite en freinant certes tard, mais fort, et pendant une durée limitée pour pouvoir reprendre dès que possible l'accélérateur ».

## **EFK, DE NOUVELLES ADRESSES**

### ■ **EFK Charles Germain (74)**

Charles GERMAIN  
06.09.99.98.88  
contact@kartingderumilly.fr  
www.kartingderumilly.fr

### ■ **EFK Juvaincourt - Mirecourt (88)**

Damien LEVORATO  
06.70.78.01.36  
damien@freekart88.com  
www.freekart88.fr

### ■ **EFK Beltoise Haute Saintonge (17)**

Julien BELTOISE  
06.03.54.11.11  
jbeltoise@circuitdhs.com  
www.circuitdehautesaintonge.com

### ■ **EFK Ganges Brissac (34)**

Fabien LOPEZ  
04.67.73.75.00  
direction@kartixparc.com  
www.kartixparc.com

### ■ **EFK Pôle Mécanique Alès (30)**

Sébastien CABIROU  
06.84.79.81.58  
sebastien.cabirou@gmail.com  
www.alesracingsystem.com

C'est bien Arnaud Kozlinski et non Manuel Reanudie, comme marqué sur la combinaison, qui vient de s'imposer au championnat d'Europe Super ICC 2003.

1981 – 2011. France Auto profite de l'instant pour revenir **sur trois décennies de karting français**. Et pour évoquer les temps forts de cette période, rien de mieux que le témoignage d'un Champion du Monde. Ce mois-ci, Arnaud Kozlinski, titré à Macao en 2009, nous fait le récit des années 2000.



### PARTIE 3

# UNE HISTOIRE DE 30 ANS LES ANNÉES 2000

**B**on sang ne saurait mentir. Suivant les traces de son père Guy, Champion de France 125, Arnaud Kozlinski a fait ses armes dans les catégories jeunes avec en point d'orgue un titre de Champion de France Espoir en 1999. Fort de ce succès, le jeune Français va pouvoir bénéficier du soutien de l'usine Tony-Kart à travers les équipes PBM de Renato Merlin en Italie puis Atek Racing de Thierry Estre en France. Pourtant fin 2001, Arnaud se retrouve sans volant tandis qu'il s'occupe de la mécanique de Nelson Panciatici en Junior. Ses bons conseils permettent au jeune Nelson de rapidement progresser ce qui n'échappe pas à Pierre Gilbert du team PSM qui décide alors d'enrôler Arnaud dans les rangs de son ambitieuse équipe.

Il est d'abord question de mécanique, mais être au bon endroit au bon moment fait aussi partie des opportunités que réserve la vie. Il manque en effet un pilote d'expérience pour permettre à

l'équipe francilienne de vraiment se développer. D'abord prévu autour du 125cc, le programme d'Arnaud va s'étoffer. Le matériel 125cc n'est pas prêt, et prenant à l'occasion le volant des karts de l'écurie, les chronos de notre homme convainquent rapidement Pierre Gilbert et son réputé motoriste Bernard Mattana d'asseoir au plus vite ce pilote au chômage au volant d'un de leurs PCR à moteur TM.

### DE L'OMBRE A LA LUMIÈRE

Présenté en « avant-première » à l'épreuve du Championnat de France Elite à Lavelanet, le duo Kozlinski-PSM réalise le sans-faute avec la pole, assortie de la victoire en préfinale et en finale. Entre-temps, le 125 Super ICC est enfin prêt à faire ses débuts en course. Le premier rendez-vous n'est pas des plus faciles, puisqu'il s'agit de disputer le Championnat d'Europe qui se déroule à Varennes-sur-Allier, ce circuit qui

est devenu entre-temps un des tracés préférés de ce que l'Europe compte de pilotes 125cc à boîte de vitesses. Bousculant tous les pronostics dans une discipline qu'il découvre, Arnaud s'impose là encore au nez et à la barbe des favoris. En quelques semaines, la cote de Kozlinski est remontée du néant au zénith, ce qui n'échappe pas au fin dénicheur de talent qu'est le PDG de Sodikart, Gildas Mérian. Offre est très vite faite à Arnaud de vivre à présent de sa passion, derrière un volant et avec tout le soutien d'une usine. « C'est grâce à Pierre Gilbert et à Bernard Mattana si j'ai pu rebondir de la sorte. Ils m'ont remis le pied à l'étrier, et m'ont d'ailleurs suivi dans l'aventure Sodikart ».

Au contact de l'équipe nantaise, le néopilote d'usine découvre les séances de mise au point systématique et des périodes d'essai chaque semaine, un régime qu'il n'avait jamais connu jusqu'ici. « Je sentais derrière moi les moyens d'un





“ C’est grâce à Pierre Gilbert et à Bernard Mattana si j’ai pu rebondir de la sorte. Ils m’ont remis le pied à l’étrier.

Arnaud Kozlinski

En 2004, avec Sodi, Arnaud a failli devenir le numéro un mondial.

constructeur bien sûr, mais surtout une énorme envie de bien faire. Tout le monde était derrière moi et c’était très motivant ». Après une parenthèse avec la compétition de haut niveau, l’on a justement estimé chez Sodikart qu’il était l’heure de revenir côtoyer les meilleurs de la discipline afin de démontrer son savoir-faire. Le grand défi est pour bientôt avec les Championnats du Monde organisés en Italie, sur la piste de Sarno. Sodi et son pilote y gèrent habilement leurs pneus, sauvegardant des gommages fraîches pour la phase finale. La tactique est payante et permet contre toute attente à Kozlinski d’achever son parcours au rang de vice-Champion du Monde !

En pleine confiance, l’équipe nantaise et son pilote attaquent l’année 2004 avec une nouvelle arme secrète. Sodi a développé en grand secret un système de freinage inédit permettant d’actionner à la discrétion du pilote le frein avant

à l’aide d’une commande à la main. « Au tout début, cette trouvaille technique n’apportait pas de gain réel sur le plan de la performance, surtout si on ne savait pas l’exploiter. Il a fallu s’y habituer, adapter le matériel pour qu’aujourd’hui, avec l’importante prise de poids des karts, cet accessoire ne devienne indispensable ». Profitant à merveille de cette option technique, Kozlinski et Sodi vont empêcher les usines italiennes de dormir sur leurs deux oreilles, les freinages ultra-tardifs de « Koko » et de sa drôle de machine ayant tôt fait d’inquiéter les paddocks. À l’heure du Championnat du Monde sur la piste de La Conca, les pronostics ont changé, et l’on sait dorénavant qu’il faudra compter avec les Français. La preuve, ils seront huit de nos représentants en finale avec notamment Arnaud bien sûr, mais aussi son coéquipier chez Sodi Nelson Panciatici, sans oublier le très rapide Manuel Renaudie sur PCR. Parfaitement dans le coup en finale, Kozlinski est à la lutte

avec Davide Fore et Bas Lammers : « Lammers a fait une erreur tactique en voulant à tout prix me doubler à un moment de la course. Notre passe d’armes nous a fait perdre quelques mètres sur Fore. Comme nous roulions tous les trois exactement dans les mêmes temps, il a été impossible de combler ce petit écart en fin de course. C’est dommage, car avec mon frein avant à commande manuelle, j’avais prévu d’attendre tranquillement mon heure pour attaquer Fore en toute fin de course ». Sodi et son pilote se consolent avec une nouvelle place de vice-champion, deux rangs devant Renaudie, et le titre par équipe pour Sodi avec le renfort de Nelson Panciatici, onzième derrière Mathieu Arzeno.

## DE L’AUTRE CÔTÉ DES ALPES

Contre toute attente, le pilote français décide alors de voler vers d’autres cieux en signant auprès du nouveau constructeur Intrepid : « Ces deux années furent fantastiques chez Sodi, mais fin



Courquin, Breyse, Vergne, Abbasse, Berthon, Tambay, Varutti, Guignet, Kozlinski, Convers, Bianchi et Aurore Launay. L'Equipe de France 2006 emmenée par son capitaine Franck Lagorce a fière allure.

Volant d'or FFSA pour le champion du Monde 2009 !

L'heure de la délivrance a sonné sur le circuit de Macao.



2004, j'ai voulu saisir cette opportunité de retourner dans le pays du karting qu'est l'Italie, au sein d'une nouvelle équipe qui affichait de grandes ambitions ». Les résultats ne tardent pas à venir, et 2006 semble être partie pour être l'année Kozlinski. La Coupe du Monde à Suzuka tombe dans son escarcelle avec un doublé français au Japon, Jules Bianchi terminant dans le sillage de son aîné. Le Championnat d'Europe est également remporté sur la piste, mais perdu sur le tapis vert du fait de l'annulation du résultat d'une des courses du calendrier. « J'attendais avec impatience le grand rendez-vous du Championnat du Monde à Angerville, une piste que j'apprécie et que tous les Français connaissent par coeur. Tout marchait à la perfection le samedi, lorsque hélas, sans que j'en comprenne encore aujourd'hui la raison, je me suis retrouvé extraordinairement lent lors de la phase finale courue sous la pluie ». Une pluie qui aura également raison des espoirs de Jules Bianchi, pourtant en tête de la course, mais dont le moteur se noiera dans l'eau de la brutale averse ayant inondé la piste au moment du départ. Septième, Jean-Éric Vergne sauvera le palmarès tricolore après une belle remontée au volant de son Sodi, quelques mois avant de

passer à l'automobile et à la Formule Campus. « Au final, cela aurait pu être mon année, mais elle se conclut sur un bilan mitigé » regrette notre grand témoin.

2007 annonce l'arrivée de la révolution KF, ces nouveaux moteurs 125cc à embrayage, démarreur, valve à l'échappement et limiteur de régime. « J'ai alors quitté Intrepid qui ne me proposait qu'un programme en 125 alors que je voulais de mon côté rouler également en KF ». Un accord est trouvé avec l'usine CRG au sein de laquelle Arnaud va s'appliquer à développer le nouveau moteur TM. Après cette période de transition, c'est avec un appétit décuplé que le Français aborde la saison 2008 : « J'ai commencé la saison avec la seconde place à la Winter Cup, puis j'ai failli remporter la WSK sans une erreur de ma part lors de l'ultime course. Je perds également le Championnat d'Europe à six tours de la fin de la dernière course sur casse moteur ». Mais le pire est à venir lors du Championnat du Monde. Facile leader de la course, Arnaud voit à nouveau son moteur l'abandonner pour une année décidément noire : « Après avoir bien développé le matériel en 2007, nous avons la performance

en 2008, mais sans la fiabilité. Cette malchance tenace commençait à me peser, et il fallait que ça change en 2009 ».

## UN TITRE TANT ATTENDU

Les faits vont donner raison au pilote CRG qui va prendre une éclatante revanche en 2009, remportant la WSK et arrivant avec l'étiquette de favori lors des Championnats du Monde disputés exceptionnellement hors d'Europe, à Macao. Les Français avec Manuel Renaudie et Brandon Maisano se distinguent, mais cette course est pour Kozlinski. Une fine pluie tombe pour la finale, et en tête, ils ne sont plus que deux à pouvoir s'imposer sur une piste au revêtement à l'adhérence variable. Le Finlandais Aaro Vainio mène les débats, mais derrière notre homme qui, on ne le sait pas encore, a souffert en début de course sur une piste sèche d'une surchauffe de son moteur a profité des nouvelles conditions pour reprendre du poil de la bête. Moins sollicité du fait de la perte de grip de la piste, sa mécanique peine moins et Arnaud refait son retard tout en testant toutes les trajectoires possibles en fonction de l'adhérence variable de la piste. Enfin sûr



Doublé français à la Coupe du Monde 2006 pour Arnaud Kozlinski et Jules Bianchi.



de son fait, « Koko » passe à l'attaque à mi-course, fait l'effort et s'envole vers la première couronne remportée par un Français au sein de la catégorie reine. Un exploit dans un palmarès international où seule la famille Muller apparaissait avec Cathy et Yvan, tous deux Champions d'Europe à la fin des années 1970 et en 1986. « Après avoir tourné toutes ces années autour de ce titre, c'était tout d'un coup comme un caillou qui s'enlevait de ma chaussure et un poids qui tombait de mes épaules », témoigne le champion. Dans le paddock, autour de la petite colonie française, ce sacre tant attendu fait l'unanimité, tant le pilote tricolore avait fait preuve de manque de réussite sur les dernières éditions. Un événement que fêtera dignement la FFSA en réunissant en fin de saison une bien belle brochette de Champions du Monde lors de la remise des prix avec Arnaud Kozlinski, Sébastien Loeb et Yvan Muller.

Paradoxalement, ce titre va aussi marquer l'éloignement progressif d'Arnaud des catégories sans boîte de vitesses. « Après l'échec de la réglementation des moteurs à quatre temps que personne n'a voulu suivre, le KF est vite devenu trop compliqué et trop cher, ce qui a bénéficié à

“ Aujourd'hui le karting le plus pur comme je l'ai pratiqué dans la première partie des années 2000 me manque.

Arnaud Kozlinski

la catégorie KZ qui tout d'un coup est devenue le refuge des pilotes professionnels. J'aime piloter ces machines, mais aujourd'hui le karting le plus pur comme je l'ai pratiqué dans la première partie des années 2000 me manque. Si vous posez la question aux pilotes du paddock international, ils ne sont pas particulièrement fans des KF avec leur embrayage et leur limiteur de régime. Par contre, si vous leurs demandez ce qu'ils souhaiteraient vraiment piloter, alors sans hésitation tout le monde citera le kart 100cc, ses régimes à plus de 20.000 trs/minute et le poids contenu à 140 kilos alors qu'aujourd'hui, en accusant 160 kilos sur la bascule, les karts sont devenus très lourds. Sur le plan personnel, j'ai adoré également travailler au développement des pneus

spéciaux comme nous en avions là aussi au milieu des années 2000. Le grip était phénoménal, et il n'était pas facile d'extraire 100% du potentiel de ces gommages au volant. Aujourd'hui, les nouveaux composants des pneumatiques ne permettent plus cette adhérence incroyable, mais en contrepartie, ils sont plus respectueux de l'environnement. J'ai en tout cas eu la chance de vivre cette période et de revenir au plus haut niveau du karting en compagnie d'une marque comme Sodi qui a prouvé sa valeur face aux références italiennes. D'autres pilotes français ont eux aussi signé de belles performances pendant ces années qui resteront à titre personnel celles de la concrétisation de mon potentiel ».



# JULIEN PONCELET RETOUR EN FORCE

Julien Poncelet a retrouvé les grilles de départ. Par passion et pour démontrer qu'il possède toujours la **carrure internationale**.

Il possède l'un des plus beaux palmarès du karting français. Double champion d'Europe, vainqueur d'une Coupe du Monde, Julien Poncelet était au sommet il y a encore peu. Depuis, il s'est voué à l'enseignement du pilotage à l'Auto Sport Academy. Et fin 2010, il est revenu à ses premières amours. Un nouveau départ pour un pilote qui s'est encore fixé des objectifs ambitieux.

### Quand avez-vous débuté ?

En 1989, en minikart, j'avais sept ans et demi. À l'époque, il n'y avait pas encore de courses pour la catégorie, alors on passait en démonstration.

### Et la suite ?

J'ai commencé à courir en minimes, c'était en 1992 et j'ai été champion de Normandie. J'ai

beaucoup appris et je savais que ça marcherait bien, ensuite cadets et les autres catégories ont suivi. Pour mon premier Championnat d'Europe, j'étais pilote usine Swiss Hutless. En 1999, j'ai gagné la Coupe du Monde au Japon, sur le circuit de Suzuka.

### Qu'est-ce qui se passe dans la tête quand on décroche des titres aussi prestigieux ?

Beaucoup de fierté. On a gagné pour soi après beaucoup d'investissement. On se pose la question de passer à l'auto avec déjà une belle carte de visite.

### Avez-vous atteint tous vos objectifs ?

Quand j'ai débuté, je voulais arriver au plus haut niveau. Quand j'ai été double Champion d'Europe et que j'ai remporté la Coupe du Monde,

j'ai voulu réussir en Formule Super A. Mais le changement de réglementation technique survenu à ce moment-là ne nous a pas avantagés, et m'a décidé à bifurquer vers l'auto.

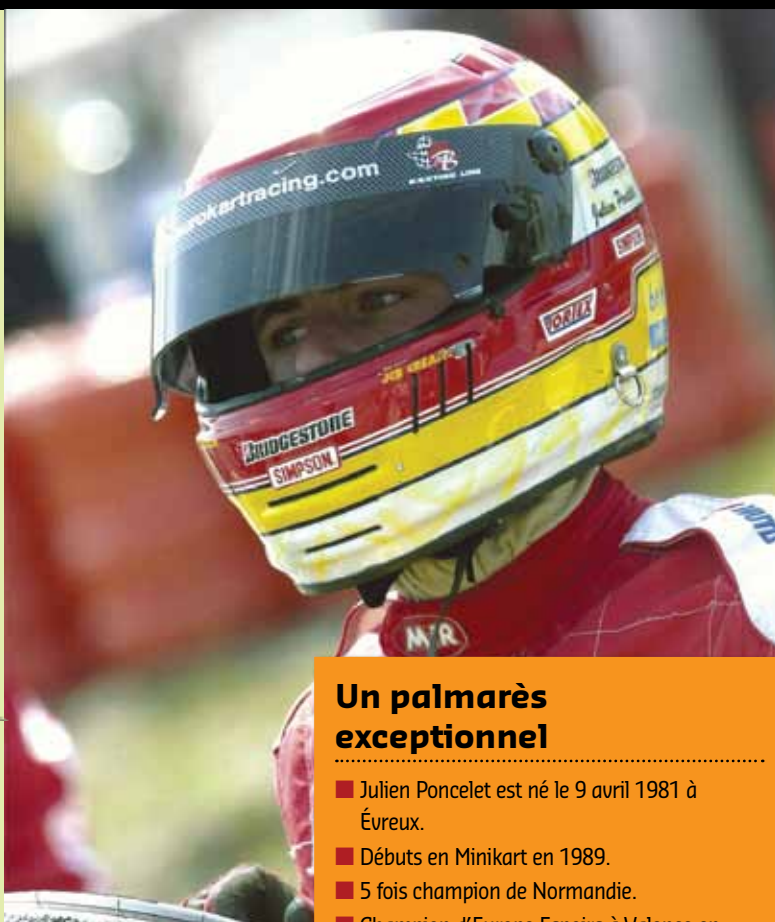
### Quels pilotes avez-vous côtoyés à l'international ?

Parmi mes adversaires réguliers, il y avait Lewis Hamilton, Robert Kubica ou Nico Rosberg. On luttait pour la victoire et je les ai battus à plusieurs reprises.

### Vous êtes passé par l'auto, qu'en retirez-vous ?

J'étais en équipe de France et j'ai bénéficié d'une bourse. Ce qui m'a permis de m'aligner en Formule Campus en 2002 où j'ai terminé vice-champion. L'année suivante, j'ai gagné la première course, mais je me suis retrouvé en panne





“ Il faut réunir de nombreux atouts à côté du pilotage.

de budget. Et en 2004, j'ai couru en Formule France, une série au volant de protos.

#### D'où vous est venue la passion du pilotage ?

Je suis né en Normandie, donc, et mon père était passionné de rallycross. Il n'a jamais piloté lui-même, mais il m'emmenait toujours avec lui, et on se déplaçait pour suivre les épreuves.

#### Vous transmettez désormais votre passion en tant qu'instructeur ?

Oui, je suis titulaire d'un BP JEPS pour le karting et le circuit, d'un Diplôme d'État pour le karting, et j'enseigne le pilotage à l'Auto Sport Academy à de très jeunes pilotes. Beaucoup sont issus des programmes de détection et de formation de la FFSA et je les suis tant en karting qu'en monoplace. Je m'occupe aussi de quelques pilotes dans le cadre de ma structure JPRC. Ce sigle est l'abréviation de Julien Poncelet Race Coaching.

#### Quelle est la motivation de votre retour au kart ?

La passion, l'envie de rouler. Et aussi, le fait qu'il soit quelque part un peu frustrant pour moi de faire rouler les autres en me contentant de les regarder. En 2010, j'ai roulé en GPO en KF2 à Lyon et Ostricourt. J'ai été l'an dernier assister au Championnat du Monde à Genk, en Belgique, et j'ai renoué des contacts. Ce qui m'a

permis de m'aligner sur un châssis Formula K. Parallèlement, je suis revendeur au Mans.

#### Comment avez-vous retrouvé le karting ?

Bien sûr, ce sport a beaucoup évolué, et je trouve surtout que les budgets sont de plus en plus importants. J'ai roulé en GPO en KZ, mais il existe aussi d'autres catégories intéressantes et plus accessibles, comme le Rotax Max ou le X30. Il est peut-être difficile, par ailleurs, pour le grand public de s'y retrouver parmi les nombreuses catégories. Mais au volant, le karting représente le pilotage à l'état pur.

#### Quels sont vos objectifs ?

J'ai roulé en GPO. J'ai l'intention maintenant de participer à des épreuves de Championnats d'Europe et du Monde. Pour le futur, j'aimerais bien mettre sur pied avec l'importateur une équipe Formula K France.

#### Quels conseils donnez-vous aux gamins qui se lancent dans le sport auto ?

D'abord et surtout de ne pas négliger les études. Il n'y a pas beaucoup de places de professionnels dans un sport qui demande au départ énormément d'investissement financier. Et il faut réunir de nombreux atouts à côté du pilotage. Pratiquer l'anglais couramment, et parfaire sa condition physique sont des notions importantes. On

### Un palmarès exceptionnel

- Julien Poncelet est né le 9 avril 1981 à Évreux.
- Début en Minikart en 1989.
- 5 fois champion de Normandie.
- Champion d'Europe Espoirs à Valence en 1998.
- Champion d'Europe Formule A en 1999.
- Vainqueur de la Coupe du Monde 1999 à Suzuka.
- Vainqueur à Bercy en 2000 de la Coupe des Nations en Équipe de France avec Sébastien Bourdais et Jean-Christophe Boullion.
- Pilote officiel Swiss-Hutless de 1999 à 2001.

travaille tout cela dans le cadre de l'Auto Sport Academy. Beaucoup d'éléments ont changé depuis que j'ai débuté, et c'est une bonne chose que de détecter très tôt les talents. Ils pourront ensuite gravir les échelons, aidés par un bagage technique suffisant.

#### Avez-vous d'autres domaines d'intérêt ?

C'est difficile, car mon métier et ma passion, qui nécessitent de fréquents déplacements, me prennent beaucoup de temps. J'aime le sport en général, je fais du footing. Je m'intéresse au cinéma. Et il y a surtout ma famille, avec mon fils Gabin, maintenant âgé de neuf mois.

#### Si plus tard, Gabin vous déclare qu'il veut être pilote ?

Je signe tout de suite !

On le constate, la transmission de la passion est plus qu'envisageable chez les Poncelet.

# VOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS

Le calendrier de vos épreuves du 26/04 au 10/06

DATE	MANIFESTATION	ASK ORGANISATRICE	TÉLÉPHONE	E-MAIL
<b>26 au 29 avril</b>	<b>National Series à Salbris (41)</b>	ASK Salbris	02 54 97 04 89	ask.salbris@wanadoo.fr
<b>27 au 29 avril</b>	<b>Chpt du Monde KF1 &amp; Chpt d'Europe KF3 à Varennes (03)</b>	ASK K Karting Varennes	04 70 45 09 70	secretariat-kartvar@orange.fr
<b>28 et 29 avril</b>	<b>Initiation Hap Hap Racing Cup (83)</b>	ASK du Var	06 72 74 71 31	desfosseh@yahoo.fr
<b>28 et 29 avril</b>	<b>2<sup>e</sup> journée Chpt Régional PACAC à Salon (13)</b>	Commission Karting PACA		askvillars-bogetto@live.fr
<b>28 avril</b>	<b>Course Club au Mans (72)</b>	ASK ACO	02 43 21 32 97	circuit.alainprost@lemans.org
<b>28 et 29 avril</b>	<b>3<sup>e</sup> journée Chpt Régional Normandie (76)</b>	ASK Rouen 76	06 79 45 85 88	claud.wallecan@renault.com
<b>29 avril</b>	<b>Chpt Régional Aquitaine - Trophée Bruno Garcia (47)</b>	ASK Karting Club Pays Agenais	05 53 67 02 00	pnoury@sofidem.fr
<b>29 avril</b>	<b>Challenge Minarelli à Angerville (91)</b>	ASK Bretigny	06 07 27 53 60	jeanpierre.langlois@gmail.com
<b>1er mai</b>	<b>Course Club à Arvillers (02)</b>	ASK St Quentin Haute-Picardie	03 23 63 35 68	jeanpierre.leferme@yahoo.fr
<b>4 au 6 mai</b>	<b>WSK Euro-Series au Val d'Argenton (85)</b>	ASK Val d'Argenton	05 49 65 73 15	bocaspeed@wanadoo.fr
<b>5 et 6 mai</b>	<b>Chpt Régional Rhône Alpes (69)</b>	ASK Lyon Kart Master Club	06 99 07 40 18	sdeschiens@lyonkartmasterclub.com
<b>5 et 6 mai</b>	<b>Chpt Régional de l'Ouest (53)</b>	ASK Laval	06 26 02 66 02	pnoury@sofidem.fr
<b>5 et 6 mai</b>	<b>Chpt Régional Bretagne Pays de la Loire La Michetterie (35)</b>	ASK Fontenay le Comte	02 51 69 14 20 06 07 02 04 66	ccrri.auger@orange.fr
<b>6 mai</b>	<b>Course Club Trophée de Printemps (51)</b>	ASK Reims KC	06 78 13 77 64 03 26 66 17 95	francois.dubois6@aliceadsl.fr
<b>6 mai</b>	<b>Epreuve qualificative Coupe de France Peugeot à Mulhouse (68)</b>	ASK Peugeot Mulhouse	06 80 78 68 75	acsprm@gmail.com
<b>6 mai</b>	<b>Course Club Amicale du Printemps à Soucy (89)</b>	ASK Sens	03 86 86 59 48	otawa.elodie@wanadoo.fr
<b>11 au 13 mai</b>	<b>GPO à Angerville (91)</b>	ASK Angerville	01 64 95 20 38	askangerville@wanadoo.fr
<b>12 et 13 mai</b>	<b>Chpt du Sud 4<sup>e</sup> manche</b>	CRK Midi Pyrénées		
<b>12 mai</b>	<b>2<sup>e</sup> manche du Chpt de Nouvelle Calédonie (98)</b>	ASK Calédonien	00 687 78 68 28	johann.pasquier@gmail.com
<b>13 mai</b>	<b>Course Club Douvrin (59)</b>	ASK Française de Mécanique	03 21 40 85 06	kil62@orange.fr
<b>13 mai</b>	<b>Coupe Aquitaine (33)</b>	ASK Landes et Gascogne	05 57 64 30 38 06 85 60 19 05	alainpons33@libertysurf.fr
<b>13 mai</b>	<b>Challenge Minarelli à Lohéac (35)</b>	ASK Lohéac	06 76 00 32 21	gerard.robilot@cegetel.net
<b>13 mai</b>	<b>Trophée de la Vallée de Seine (76)</b>	ASK Rouen 76	06 79 45 85 88	claud.wallecan@renault.com
<b>13 mai</b>	<b>Course Club à Montravel (42)</b>	ASK Villars	04 77 79 17 31	askvillars-bogetto@live.fr
<b>18 au 20 mai</b>	<b>Chpt de France Minime/Cadet et Coupe de France Féminine (13)</b>	ASK CKLM Salon	04 90 53 08 53 04 90 42 15 38	contact@scmd-karting.com
<b>20 mai</b>	<b>Course Club à Bucy le Long (02)</b>	ASK Soissons	03 23 73 24 54	j.madoux@free.fr
<b>20 mai</b>	<b>Course Club René Casset à Château Gaillard (69)</b>	ASK Lyon	06 21 23 91 23	claud.barbe1@free.fr
<b>20 mai</b>	<b>Coupe de Print'Ain (01)</b>	ASK Lyon	06 21 23 91 23	claud.barbe1@free.fr
<b>20 mai</b>	<b>Trophée de Normandie à la Hague (50)</b>	ASK Circuit de la Hague	02 33 03 35 82	bruno1958@wanadoo.fr
<b>26 et 27 mai</b>	<b>Chpt Régional Nord Picardie à Douvrin (59)</b>	ASK Française de Mécanique	03 21 40 85 06	kil62@orange.fr
<b>26 et 27 mai</b>	<b>3<sup>e</sup> manche du Chpt Régional Bourgogne FC au Creusot (71)</b>	ASK Le Creusot	03 85 80 20 21	askc0206@orange.fr
<b>26 et 27 mai</b>	<b>Chpt Régional PACAC</b>	CRK PACA		
<b>26 et 27 mai</b>	<b>Chpt Régional Normandie à Essay (61)</b>	ASK K61	02 33 36 88 10	K61@club-internet.fr
<b>26 mai</b>	<b>Chpt Régional IDF à Essay (61)</b>	ASK Rosny	01 42 87 48 05	askrosny93@wanadoo.fr
<b>26 et 27 mai</b>	<b>Chpt Régional Centre (41)</b>	ASK Karting Mer	02 54 81 39 02	askmer41@orange.fr
<b>26 et 27 mai</b>	<b>Chpt Régional d'Auvergne (03)</b>	ASK Marcillat	04 70 28 50 16	fernandval@aol.com
<b>27 mai</b>	<b>Trophée de Bretagne Pays de Loire à Ancenis (44)</b>	ASK Ancenis	02 40 83 12 30	stephane-grevet@club-internet.fr
<b>1 au 3 juin</b>	<b>National Série Rotax X30 (09)</b>	ASK Karting Club Pays d'Olmes	05 61 01 31 89 06 85 10 95 92	sanchez.jean-claude@wanadoo.fr
<b>2 et 3 juin</b>	<b>2<sup>e</sup> manche du Trophée Oscar Petit à Varennes (03)</b>	ASK Karting Varennes	04 70 45 09 70	secretariat-kartvar@orange.fr
<b>3 juin</b>	<b>Trophée de Normandie à Mortainais (50)</b>	ASK Cambremont	02 33 59 00 27	fossard-cc@orange.fr
<b>9 et 10 juin</b>	<b>Amical Sens Trophy 2 à Soucy (89)</b>	ASK Sens	03 86 86 59 48	otawa.elodie@wanadoo.fr
<b>9 et 10 juin</b>	<b>4<sup>e</sup> manche du Chpt Régional Rhône Alpes à Château Gaillard (69)</b>	ASK Lyon	06 21 23 91 23	claud.barbe1@free.fr
<b>9 et 10 juin</b>	<b>Démonstration d'Alès (30)</b>	ASK Cévenole	06 14 90 03 21	rene.flores@wanadoo.fr
<b>9 et 10 juin</b>	<b>Chpt Régional de l'Ouest à Lohéac (35)</b>	ASK Lohéac	06 76 00 32 21	gerard.robilot@cegetel.net
<b>9 juin</b>	<b>Course Club 300 km à Rouen (76)</b>	ASK Rouen 76	06 79 45 85 88	claud.wallecan@renault.com
<b>10 juin</b>	<b>Course Club à Lavaud (03)</b>	ASK Marcillat	04 70 28 50 16	fernandval@aol.com





**RENTAL**  
Sodi RTB 2012

# Sodi

**LA PASSION DE L'INNOVATION KARTING**

[www.sodikart.com](http://www.sodikart.com)



**RACING**  
Sodi FUTURA52 2012

Parc d'Activités des Hauts de Couéron  
44220 COUÉRON - FRANCE  
Tél. (33) 02 40 38 26 20 - Fax. (33) 02 40 38 26 21  
[sodikart@sodikart.com](mailto:sodikart@sodikart.com)

## TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DU 10 FÉVRIER 2012

Affaire FFSA c/ M. Éric Savard

**Le Tribunal d'Appel disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du 10/02/12, présidée par M. Jean-Christophe Leroy, assisté par Mmes Madeleine Denivelle et Sophie Le Borgne. Également présentes : Claire Migliorini, secrétaire de Séance – Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.**

### RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Durant les essais libres de la Coupe du Monde CIK FIA de KZ1/KZ2 se déroulant à Genk le 1<sup>er</sup> septembre 2011, M. Éric Savard, licencié français, entre dans le parc fermé sans autorisation. M. Mathieu Donne, en sa qualité de responsable des entrées au parc fermé, lui demande de lui montrer son pass. M. Éric Savard n'en ayant pas, il lui est demandé de quitter le parc. Lorsque M. Matthieu Donne veut raccompagner l'intéressé vers la sortie et qu'il informe par radio l'organisateur M. Boy Pijls de cet incident, M. Éric Savard devient très agressif et arrache violemment la radio des mains de M. Mathieu Donne.

M. Éric Savard perd complètement son calme, insulte les personnes présentes et menace de les frapper. Un officier de police présent au moment des faits est dans l'impossibilité de le calmer.

M. Boy Pijls arrive sur les lieux et tente d'intervenir, mais M. Éric Savard ne lui laisse pas l'occasion de s'exprimer et énonce :

- « *va chercher plus de muscles et je vais te frapper dans l'arrière du paddock,*
- *J'en ai rien à faire de ta foutue organisation, tu dois me fournir tous les pass pour entrer.*
- *Sais-tu seulement qui je suis, je suis le plus professionnel et vous êtes des idiots !*
- *Si quelqu'un me touche encore, je le colle à terre encore et encore .*

Malgré tout, M. Éric Savard est tellement agressif que M. Boy Pijls lui demande de partir. Cependant, M. Éric Savard retourne dans le paddock. M. Éric Savard est convoqué pour s'expliquer lors d'une réunion en présence de

M. Randolph Bath (CIK Event Coordinator), Mathieu Remmerie (RACB Karting Manager), M. Koen Lemmens (gestionnaire de la piste de Genk), M. Boy Pijls (organisateur) et M. Mathieu Donne (Responsable du Parc Fermé). Durant cette réunion, M. Éric Savard ne montre aucun signe de respect à l'égard des personnes présentes. En outre, il est d'une grande arrogance et minimise les faits. Il dit qu'il est le « big boss » et que les personnes présentes sont toutes « idiotes ». Il est même fier d'annoncer qu'il est capable de rester calme et que cela peut être bien pire s'il commence à se battre.

Après insistance de la part de M. Koen Lemmens, M. Éric Savard présente ses excuses à M. Mathieu Donne, mais sans aucun respect. Ensuite M. Éric Savard fait le commentaire suivant : « *je ne veux pas que ces personnes me touchent. On ne connaît pas les maladies qu'elles véhiculent* ».

Mrs Koen Lemmens, Mathieu Donne et Werner Stiers rédigent un rapport concernant cet incident qu'ils transmettent à la Commission internationale de Karting (CIK) à toutes fins utiles.

Par courriel en date du 5 septembre 2011, M. Vincent Caro, Secrétaire Exécutif de la CIK demande à la FFSA que des mesures soient prises à l'encontre de ce licencié français.

Le Président de la Commission de Discipline, par courrier en date du 3 octobre 2011 décide, conformément aux dispositions de l'article 7 du Règlement Disciplinaire FFSA, d'introduire une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de M. Éric Savard.

M. Éric Savard est donc entendu par la Commission de Discipline le 3 novembre 2011.

Celle-ci inflige à M. Éric Savard une suspension de toutes licences d'une durée de 5 ans assortie de 2 ans de sursis.

Cette décision est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à M. Éric Savard le 5 décembre 2011.

M. Éric Savard interjette appel de cette décision par un courrier recommandé du 8 décembre 2011.

M. Éric Savard est régulièrement convoqué à comparaître devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire par lettre recommandée avec accusé de réception le 13 décembre 2011, afin de soutenir son appel.

### LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE

Vu le guide licence en vigueur ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;

Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;

Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier ;

Après avoir constaté l'absence non excusée de Monsieur Éric Savard ;

Après avoir entendu la Représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure ;

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

### SUR CE,

Considérant que M. Éric Savard n'a produit aucun élément à l'appui de son appel ; qu'en outre, ce dernier ne s'est pas présenté devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire ;

Considérant, au vu du dossier, qu'il est avéré que M. Éric Savard :

- est entré dans le parc fermé sans autorisation ;

- a refusé d'obtenir lorsqu'un officiel lui a demandé de sortir ;

- a eu un comportement irrespectueux, menaçant et agressif.

Considérant que M. Éric Savard n'apporte aucun élément nouveau de nature à remettre en cause l'appréciation des faits opérée par la Commission de Discipline.

Considérant, dès lors, que la Commission de Discipline du 3 novembre 2011 a fait une juste qualification juridique et appréciation des faits en jugeant que :

- ces faits constituent un manquement grave à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile et plus particulièrement du karting ;

- qu'un tel comportement exercé par un licencié français lors d'une épreuve internationale nuit à l'image de la FFSA, de ses représentants et de l'ensemble de ses licenciés et que cela ne saurait être toléré ;

- que le fait pour un licencié d'adopter un comportement agressif et menaçant à l'occasion de l'exercice de l'activité sportive va à l'encontre des principes fondamentaux du sport qui en toutes circonstances font prédominer le respect de la règle et le contrôle de soi sur le recours à la violence comme mode de règlement des conflits ;

- que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. Éric Savard sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis 4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose : « *Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié (personne morale ou*



Toi aussi rejoint  
la grande famille  
des abonnés

# KARTMAG

NUMERO 150



## ABONNEMENT PRESTIGE : 99€ au lieu de 151€

9 numéros Kartmag + l'Année du Kart 2010  
+ Le Guide du Kart 2011  
+ Le Livre "les 50 ans de Karting"  
et en cadeau la casquette brodée Kartmag

### ABONNEMENT PRESTIGE

- 99 € France
- 119 € Europe
- 134 € DOM/TOM
- 139 € Autres Pays

## ABONNEMENT ORDINAIRE : 61€ au lieu de 91€

9 numéros Kartmag  
+ l'Année du Kart 2010  
+ Le Guide du Kart 2011

### ABONNEMENT ORDINAIRE

- 61 € France
- 79 € Europe
- 91 € Autres DOM/TOM

Je joins mon règlement de.....€ à l'ordre de JP Editions

Par chèque (banque française)     Par mandat postal     Par Swift     Par Carte Bancaire

N° de Carte Bancaire : ..... Date d'expiration : ..... / ..... + les 3 derniers n° au dos de la carte.....

Nos références bancaires : CREDIT AGRICOLE 16606 / 10028 / 02854376111 / 30 - SWIFT : AGRIFRPP866

Attention pour l'étranger, les chèques libellés en euros ne sont pas acceptés (Eurochèque uniquement)

Nom / Prénom : ..... Téléphone : .....

Adresse : ..... Code Postal : .....

Ville : ..... Pays : ..... Email : .....

Signature obligatoire

KNT150 Juin 2011

A remplir lisiblement en lettres capitales et à renvoyer à : **KARTmag / JP éditions - 17, rue Gambetta - BP 202  
93103 Montreuil Cedex - France - Tél. : +33 (0)1 48 58 90 90 - Fax : +33 (0)1 48 58 54 35 - Email : jpeditions@wanadoo.fr**

>>>

personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuit aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment :

- 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 ou à un tiers ; »

Considérant les circonstances de l'espèce,

## PAR CES MOTIFS :

Déclare l'appel interjeté par M. Éric Savard recevable en la forme ;  
Confirme la décision de la Commission de Discipline du 3 novembre 2011

dans toutes ses dispositions;

Condamne M. Éric Savard aux dépens liés à l'instruction des causes et à la réunion de la juridiction à hauteur de 350 euros en vertu de l'article 2 du Règlement Disciplinaire de la FFSA

Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;

Dit enfin que la présente décision est susceptible de recours devant les juridictions administratives dans un délai de deux mois à compter de sa notification, sous réserve du respect préalable de conciliation devant le CNOSF prévu aux articles L.141-4 et R.141-5 et suivants du Code du Sport.

## COMMISSION NATIONALE DE KARTING

### EXTRAITS DES DÉCISIONS DU BUREAU DU 28/02/12

**Le Bureau de la Commission Nationale de Karting s'est réuni le mardi 28 février 2012 au siège de la FFSA, 32, avenue de New York à Paris 75016 sous la Présidence de Jean-Pierre Deschamps.**

#### NOMINATION DES OFFICIELS SUR LES ÉPREUVES NATIONALES ET INTERNATIONALES

**GPO Varennes** : épreuve déjà organisée.

**GPO Angerville** : Gilbert Damon (Directeur de Course) – Michel Guignard (Prdt Collège Inter) – Michel Léonate (Prdt Collège National) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Christian Genty (délégué technique adjoint).

**GPO Ostricourt** : Gilbert Damon (Directeur de Course) – Michel Guignard (Prdt Collège Inter) – Nathalie Bernard (Prdt Collège National) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Jean-Pierre Avenel (délégué technique adjoint).

**GPO Essay** : Guillaume Langlais (Directeur de Course) – Jean-Marie Demondion (Prdt Collège Inter) – Jean Lenormand (Prdt Collège National) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Didier Rose (délégué technique adjoint).

**GPO Laval** : Guillaume Langlais (Directeur de Course) – Michel Guignard (Prdt Collège Inter) – Jean-Pierre Vosnier (Prdt Collège National) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Jean-Pierre Baudry (délégué technique adjoint).

**Championnat de France Minime/Cadet Salon de Provence** : Marc Contremoulin (Directeur de Course) – Jean-Claude Desciaux (Prdt du Collège) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Jean Roumeau (délégué technique adjoint).

**Championnat de France Minime/Cadet Soucy** : Paul Leclerc (Directeur de Course) – Patrick Vitazelle (Prdt du Collège) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Jean Roumeau (délégué technique adjoint).

**Championnat de France Minime/Cadet Escource** : Patrice Agnus (Directeur de Course) – Jean-Claude Sanchez (Prdt du Collège) – Jacques Jacquemin (délégué technique) – Jean Roumeau (délégué technique adjoint).

**Coupe de France Nationale et Coupe de France Minime/Cadet Le Mans** : Jean-Mary Demondion (Directeur de Course) – Patrick Vitazelle (Prdt du Collège) – Jacques Jacquemin et Alain Pauvert (délégués techniques).

**Championnat de France KZ125 et KZ125G Mirecourt** : Hervé Leménager (Directeur de Course) – Catherine Langlais (Prdt du Collège) – François Lauer (délégué technique).

**Championnat de France Nationale d'Endurance (Abbeville, Mer, Laval, Rouen et Angerville)** : Jean Pin (Directeur de Course) – Gérard Cordeuil (Prdt du Collège) – Jean-Pierre Baudry Jacquemin (délégué technique).

**Championnat de France Superkart (Lédenon, Nogaro, Dijon et Le Vigeant)** : Éric Sévère (coordinateur) – Christian Seroux (Prdt du Collège) – Jean Roumeau (délégué technique).

**Coupe de France Superkart (Lédenon, Croix et Le Vigeant)** : Éric Sévère (coordinateur) – Christian Seroux (Prdt du Collège) – Jean Roumeau (délégué technique).

**Championnat d'Europe de Superkart (Le Mans)** : Éric Sévère (coordinateur) – Michèle Crouzil (Prdt du Collège) – Jean Roumeau et Jean-Paul Puyrigaud (délégué technique).

**Championnat du Monde KF1 et Championnat d'Europe KF3 (Varennes)** : Gilbert Damon (Directeur de course) – Michel Guignard (commissaire sportif) – Jacques Jacquemin (commissaire technique en chef).

**Championnat du Monde M18 et Trophée Académie (Angerville)** : Hervé Leménager (Directeur de course) – Daniel Vast (commissaire sportif) – Jacques Jacquemin (commissaire technique en chef).

#### GRUPE DE TRAVAIL TECHNIQUE

##### SILENCIEUX

Le Bureau prend la décision suivante : « les silencieux Righetti-Ridolfi 'Nox' référence 16 SA 18 et 19 SA 18 sont autorisés dans les épreuves FFSA. Ces silencieux doivent correspondre à leur fiche d'homologation respective. »

##### MINIKART : PLOMBAGE

La proposition suivante est entérinée : « Plombage du moteur Rotax Micro Max. Un seul scellé, marqué FFSA avec un numéro consécutif, reliera culasse, cylindre, carter de pignonnerie, boîte à clapets. Ce moteur sera plombé avant la vente. »

**Nota** : Compte tenu des délais de mise à disposition des scellés spécifiques, les premiers moteurs commercialisés comporteront 2 scellés. Ces moteurs seront mis en conformité avec un seul scellé dès réception.

##### COURSE CLUB : ALLÈGEMENT DES CONTRÔLES TECHNIQUES

Le Bureau valide la proposition suivante : « alléger les contrôles techniques en course club, un seul commissaire technique sur ces épreuves. Contrôles à effectuer impérativement : sécurité, équipement pilote, feuille d'enregistrement du matériel, matériel correspondant à la feuille d'enregistrement, pesage, pneus utilisés. Contrôles aléatoires : carburateur, silencieux d'aspiration, échappement, allumage. Le contrôle du moteur n'est pas exclu, mais reste une vérification exceptionnelle. »



CHAMPIONNAT DE FRANCE

FFSA

SALON DE PROVENCE (13)

**KARTING** 2012

19/20 MAI • Championnat de France Minime/Cadet & Coupe de France Féminine



Création : www.comquest.fr • Crédits photo : KSP.fr



FÉMININE :



# BESOIN DE S'ÉQUIPER SANS CASQUER ?

casques, combinaisons, accessoires...  
tout pour le karting sur [ITAKASHOP.com](http://ITAKASHOP.com)



**LEADER EUROPÉEN  
DE LA VPC KARTING**