

EXPÉRIENCE PILOTE : NICOLAS MINASSIAN

france**auto**

Karting

magazine

www.ffsa.org

www.ffsa.tv

LE MAGAZINE DES LICENCIÉS

OCTOBRE 2012 - N° 100



KART JEUNES FFSA

BEAUNE DONNE LE TON POUR
LE MONDIAL DE L'AUTOMOBILE



CHAMPIONNATS DU MONDE

M18 & TROPHÉE ACADEMIE

Fédération Française du Sport Automobile **FFSA**

Nous brisons la loi du silence!

De nombreux fabricants de moteurs parlent de couple et de vitesse...
Qui parle de la garantie?



6 MOIS DE GARANTIE SUR LES MOTEURS ROTAX :
125 MI, 125 MAX, J125 MAX, MAX, MAX DD2



Plus d'informations sur
www.clubrotaxfrance.com



par

Nicolas Deschaux

Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

100% KARTING

France Auto Karting fête son 100^e numéro. Émanation de l'ancien magazine fédéral Spécial Karting, il a symbolisé fin 1999 une nouvelle gestion du karting par la FFSA. Parmi ses objectifs de l'époque, la FFSA s'était fixé trois axes. La création d'une série vitrine de notre sport, le développement de catégories nationales, et un vrai souci de communication.

D'abord avec les Grands Prix FFSA puis ensuite avec les GPO Karting FFSA, nous avons mis sur pied une série d'épreuves de haut niveau accueillant également dans ses rangs des pilotes étrangers. Ces championnats ont au fil des années pleinement joué leur rôle de série-phare, permettant à de nombreux pilotes de s'aguerrir avant de découvrir les championnats internationaux. En parallèle à ce développement du haut niveau de notre discipline, nous avons toujours eu le souci de mettre en oeuvre un karting plus simple et plus accessible. La création de la Nationale et la récente refonte des catégories jeunes tendent vers cet objectif avec le leitmotiv de formules aux coûts d'exploitation le plus bas possible. Ces catégories sont créées dans le but de répondre aux attentes de nos licenciés en France et dans les régions, que ce soit pour les concurrents d'une Coupe de France ou ceux d'une course-club.

Enfin, la communication et la promotion de notre sport ont toujours été et seront au cœur de notre action. À travers ces pages d'abord dans lesquelles nous donnons la parole aux acteurs de notre sport qu'ils soient présidents de club, de CRK, ou dirigeants d'EFK, pilotes, chefs d'entreprise et bénévoles, indispensables courroies de transmission entre la Commission Nationale de Karting et le terrain. À travers nos actions ensuite, et, je pense, ici à la création, en 2007, des Écoles Françaises de Karting, chaînon indispensable dans la promotion de notre sport. Aujourd'hui, nous avons le plaisir de voir de nombreux jeunes pilotes ayant fréquenté ces écoles venir garnir nos grilles de départ et briguer des podiums.

Nous ne perdons cependant pas de vue que toutes ces actions passées et présentes doivent en permanence tenir compte de la situation du moment. Dans notre sport comme ailleurs rien, n'est définitivement gravé dans le marbre, c'est pour cela que notre devoir reste encore et toujours d'écouter les besoins et d'anticiper les tendances afin de conserver et de développer toute son attractivité au karting.



Octobre 2012
Photo de couverture :
Kart Jeunes FFSA
(© A. Guillaumot)

FRANCE AUTO KARTING

N°100
est édité par la FFSA
32, avenue de New-York
75016 Paris
Directeur de la publication :
Nicolas Deschaux
Rédacteur en Chef :
Georges Colin
Rédaction :
Fabrice Connen, Georges Colin,
René Martorell
**Direction artistique
et mise en page :**
MAYA press
(www.mayapress.net)

Crédits photos :
Agence KSP, Agence DPPI,
Jacky Foulatier,
Éric Sévère, Xdr
**Ont également
collaboré à ce numéro :**
(textes et/ou photos) :
Paul Anselme, Auto Sport
Academy, Frédéric Bilet,
Jean-Christophe Burlat, Tino
Cacopardo, Jean-Claude
Constans, Claire Didier,
Philippe Kalmes, Michel
Lemarié, Emmanuel Pander,
Éric Sévère.

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 :
15 Novembre 2012
Ce magazine a été tiré à :
15 000 exemplaires
Numéro ISSN : 1771-8503

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

reflex@nature

SOMMAIRE

ACTUALITÉS	P6
CHAMPIONNAT DU MONDE M18	P10
Angerville en bleu-blanc-rouge	
CHAMPIONNAT DE FRANCE	P16
Minimes/Cadets Hedouin/Venturi : les têtes de classe	
CHAMPIONNAT DE FRANCE	P18
Minikart	
PRÉSENTATION ASK	P20
Au cœur des clubs : ASK Laval et Aurillac	
ÉVÉNEMENT KART JEUNES FFSA	P22
Beaune donne le ton pour le Mondial de l'Automobile	
TECHNIQUE PILOTAGE	P24
À l'école de la vitesse	
EXPÉRIENCE PILOTE	P26
Nicolas Minassian	
ÉVÉNEMENT EFK	P28
Rassemblement National des Écoles Françaises de Karting : Grande première à Salbris le 31 octobre !	
HISTOIRE KARTING	P30
Les grandes heures de Valence	
JURIDIQUE DÉCISIONS	P32
CALENDRIER 2012	P38
Le calendrier de vos épreuves du 22/09 au 04/11	



10



18



20



22



24



26



28



30

CIK-FIA INTERNATIONAL PHOTO CONTEST "BEST PHOTOGRAPH OF THE YEAR"



Rejoignez-nous

Best photograph of the year 2007, 2008 & 2011
PHOTO AGENCY DEDICATED TO KARTING



WWW.KSP-PHOTO-AGENCY.COM

CHAMPIONNAT DE FRANCE UNIVERSITAIRE TOP NIVEAU !



16 équipages présentés par 14 établissements de l'enseignement supérieur hexagonal ont participé à la cinquième édition du Championnat de France Universitaire de Karting sur le circuit d'Aunay, dans l'Orne. La manifestation a rencontré un très vif succès. Sportivement parlant d'abord avec la victoire du trio présenté par le Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles devant un aréopage de très bon niveau. Et surtout humainement parlant en étant à nouveau un théâtre unique d'échange et de partage ! Avec le concours de leurs structures régionales respectives, la FFSA et son homologue en charge du Sport Universitaire ont décidé de mettre les petits plats dans les grands pour célébrer les cinq premiers printemps d'un rendez-vous de plus en plus prisé par le monde étudiant. Sans aucun doute sensible au phénomène, le Conseil Général de l'Orne n'a pas hésité non plus à soutenir le Championnat de France Universitaire 2012. Au terme d'une confrontation des plus animées et au bout d'affrontements réguliers (musclés parfois, mais toujours irréprochables sur le plan sportif), le Pôle Universitaire Léonard de Vinci prenait petit à petit ses distances sur un autre équipage versaillais, présenté par l'École Supérieure d'Ostéopathie. L'ESPEME de Lille s'adjuge la médaille de bronze d'une courte tête devant les Rouennais de l'EISIGELEC et l'équipe 2 de l'EIGSI de La Rochelle.

Classement du Championnat de France Universitaire de Karting 2012

1. Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles 1 (78),
2. ESO Sporting Club de Créteil (94),
3. ESPEME Lille (59),
4. EISIGELEC de Rouen (76),
5. EIGSI de La Rochelle 2 (17),
6. EIGSI de La Rochelle 1 (17),
7. SCI Paris (75),
8. Université de Lorraine de Nancy (54),
9. Université de Caen 1 (14),
10. IUT de Blagnac Toulouse (31),
11. ENS Cachan de Rennes (35),
12. Université de Caen 2 (14),
13. IPAG Paris (75),
14. ENTPE de Lyon (69),
15. HEI Lille (59),
16. Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles 2 (78).

24 HEURES DU MANS

LA DER SUR LE CIRCUIT ALAIN PROST

Le mythique circuit Alain Prost devrait accueillir les 24 Heures du Mans Internationales de Karting pour la dernière fois, avant de que ceux-ci se déroulent sur la toute nouvelle piste prévue pour 2013. Ce circuit a organisé trois Championnats du Monde (1978, 1983 et 1991), plusieurs Coupes du Monde et de multiples Championnats d'Europe et de France. De grands noms du sport auto ont marqué leur passage comme Schumacher, Kristensen, Trulli, Fisichella, Verstappen, Bourdais, McNish, Dumas, Tréluyer, etc. Après la disparition des célèbres 24H de Brignoles, il a fallu attendre plus de cinq ans pour assister à la naissance en 1986 de l'épreuve reine de l'endurance au Mans. Les 29 et 30 septembre, la 27^e édition des 24 Heures du Mans refermera une page de l'histoire de ce circuit.

ENDURANCE

LA FÊTE DU MANS

Le week-end des 29 et 30 septembre est à cocher sur vos agendas. Auto, moto, mais aussi karting seront fêtés sur le mythique circuit de la Sarthe. Ce sera également l'ultime double tour d'horloge sur le circuit Alain Prost qui va, dès cet hiver, laisser sa place de circuit de compétition à une future piste au programme ambitieux. Pour l'occasion, outre la démonstration des machines historiques de Kart Legend, 29 équipages de quatre pilotes se donneront rendez-vous avec au passage la présence de 7 karts du type le plus puissant, les KF. S'inspirant du Tour de France cycliste, l'organisateur KMO a imaginé un classement avec

répartition de points à chaque 8 heures de course. Une triple dotation qui pourrait bien bouleverser le classement général du championnat que domine actuellement Sarthe-RTKF / Sodikart 1 après trois courses ponctuées d'un podium et de deux victoires. Les adversaires d'Anthony Abbasse, Charles Fiault, Antoine Lepesqueux et Antoine Poulain sont prévenus !

Classement provisoire du Championnat : 1. Sarthe-RTKF / Sodikart 1, 132 points, 2. Calvados-Technikart, 100, 3. La Manche-Kart Mag, 91, 4. Cotentin-Intermarché, 79, 5. Eure-Technikart (1^{er} GP2), 65, 6. Belinois-Jac Kart / Sodikart, 53...





SUPERKART 250

FRANÇOIS VINUALÈS CHAMPION !

Pilotes français et pilotes allemands avaient uni leur force en ce week-end de septembre pour réunir un très beau plateau de 35 pilotes. Concentré depuis plus d'un an sur le développement technique et ses clients, le multiple Champion de France Damien Payart se rappelle au bon souvenir de tous pour signer une inaccessible pole position. Parti en tête de la course 1, il doit cependant bientôt renoncer laissant la victoire à l'Allemand Guido Kleinemeyer devant Emmanuel Vinualès qui marque de gros points dans la perspective du Championnat de France, face à son plus sérieux rival, Cyril Vayssié, cinquième de cette rencontre.

Une nouvelle bagarre s'engage en course 2 avec une succession de leaders nommés Payart, Vayssié puis Kleinemeyer. Vayssié puis John Riley

renoncent victime de leurs pneus usagés. Patient, Payart a attendu son heure pour porter son attaque. Il double successivement Alexandre Sébastia et Emmanuel Vinualès pour s'en prendre au leader Kleinemeyer. Il le déboitera à l'aspiration à quelques mètres de l'arrivée pour arracher une superbe victoire. La troisième place de Vinualès suffit à son bonheur. Il est le nouveau Champion de France Superkart 2012, avant même l'ultime épreuve au Vigant.

Classement provisoire du Championnat de France :

1. Emmanuel Vinualès (Anderson-DEA), 179 points (champion), 2. C. Vayssié (PVP-DEA), 94, 3. J. Riley (Anderson-FPE), 88, 4. Lethinen (Anderson-DEA), 80, 5. Sebastia (Anderson-FPE), 79, 6. D. Harvey (Anderson-FPE), 77...

CATEGORIES JEUNES

LE ROTAX MINI MAX 125 RETENU POUR ÉQUIPER LA CATÉGORIE JEUNES

Suite à l'appel à concurrence lancé fin mai dernier, la FFSA a décidé de retenir le modèle Mini Max 125 pour l'équipement de la catégorie Jeunes lors des trois années à venir (2013, 2014 et 2015). Fabriqué par Rotax et distribué par ses centres de service, ce moteur 2 temps développant 16,5 CV sera installé sur les karts de la catégorie Jeunes destinée, par excellence, à l'apprentissage de la discipline.

Accessible à partir de 11 ans jusqu'à 15 ans, la catégorie Jeunes vient en remplacement de la catégorie Cadet et permettra également aux pilotes issus de la catégorie Mini Kart d'accéder directement à cette catégorie.

Moteur de nouvelle génération, le Mini Max 125 est déjà implanté dans de très nombreux pays. Pour répondre au caractère évolutif voulu par la FFSA, la suppression de deux brides permet d'accéder à la catégorie Nationale avec le même moteur et sans frais.

Le moteur Mini Max 125, commercialisé au prix de 2 550 € TTC, bénéficiera d'un réseau de distribution en France composé de 78 centres de service et d'une garantie de 6 mois, délivrée par le constructeur.

Rotax accentuera ses efforts en matière de promotion de la catégorie Jeunes en mettant à disposition des Commissions Régionales de Karting 15 Mini Max 125 neufs et une dotation exceptionnelle pour la catégorie et ses compétitions nationales.





ACTUALITÉS

ENTRETIEN

JEAN-PIERRE DESCHAMPS, Président de la CNK

Président l'été s'est ponctué de nombreuses compétitions, dont le Championnat du Monde M18 à Angerville. Quel bilan en tirez-vous ?

« Je voudrais une nouvelle fois saluer la qualité d'organisation du club d'Angerville qui a plus que largement répondu à nos attentes. Nous avons eu les félicitations du président de la CIK, le cheikh Abdulla et de son vice-président, Kees Van der Grint. Nous avons ainsi démontré une nouvelle fois la qualité de nos organisations nationales. À ce titre, je vous informe que deux circuits ont d'ores et déjà été choisis par la CIK pour l'organisation de championnats internationaux, avec la Coupe du Monde KZ1 pour Varennes-sur-Allier qui a pâti cette année de la défection des usines en KF1, et qui mérite amplement de recevoir une nouvelle course de très haut niveau. Essay, de son côté, retrouvera le M18 et le Trophée Académie ».

Outre ce Championnat du Monde, la Coupe de France Minikart était également très attendue.

« L'on craignait un niveau de participation un peu faible du fait du récent changement de motorisation. Ce fut en fait un beau succès avec cinquante pilotes au départ et de très belles courses, très acharnées. Tout s'est déroulé dans un excellent climat sportif, loin des querelles et des suspensions des années précédentes. Certaines EFK et régions se sont magnifiquement mobilisées pour l'occasion, nous faisant découvrir de nouvelles têtes, extrêmement prometteuses. La Coupe de France Féminine qui se déroulait à Salon-de-Provence a également connu une belle réussite. Le choix du matériel de type Nationale en est une des raisons. On peut voir que les jeunes filles issues du Minikart, du Minime/Cadet et même des EFK ont pris le pouvoir. Pour une parfaite équité de niveaux, si le nombre des engagés est suffisant, il nous faudra sans doute envisager dans le futur un classement réservé par exemple aux plus de 25 ans ».

La catégorie Cadet va elle aussi s'équiper dès l'an prochain du Rotax Mini Max. Une mécanique que l'on trouve à présent déclinée dans trois catégories.

« Cela va effectivement dans le sens d'une simplification technique des catégories. D'une même base mécanique, on pourra passer du Minikart au Cadet, puis en enlevant les brides de ce dernier, on passera au Nationale. Inutile dès lors de s'acheter de nouveaux moteurs à chaque changement de formules. Cela favorisera également un vaste parc de moteurs d'occasion, d'autant qu'avec leur plombage et leurs brides, ces moteurs seront absolument sans entretien au cours d'une année de course ».

L'on citait plus haut la qualité d'organisation des clubs et des circuits français. Chaque année, ils sont nombreux à postuler pour l'organisation d'épreuves nationales, mais tous ne sont pas retenus. Quelles en sont les raisons ?

« De nombreux circuits sont aujourd'hui effectivement dotés d'infrastructures adaptées à l'organisation d'épreuves nationales. Elles ont au passage consenti de gros efforts d'investissements, mais avec l'expérience, ce qui pêche le plus souvent est la capacité des équipes sur place. Nous sommes conscients qu'il est très difficile de réunir un grand nombre de bénévoles pour un week-end de

course. Et c'est souvent là que le bât blesse : un manque de garanti au niveau du personnel d'encadrement, qui plus est expérimenté. Lorsque vous voyez qu'à Angerville lors du M18, il y avait, rien qu'en commissaires de pistes, 45 personnes, soit trois commissaires par poste. C'est exceptionnel, mais cela nécessite un travail permanent au niveau du tissu associatif pour fédérer ces personnes autour d'une organisation ».

Sur quels projets travaille la CNK pour le futur du karting français ?

« Ils sont nombreux, que ce soit au niveau technique ou sportif. Dès 2013, nous souhaitons par exemple que le problème du niveau sonore des KZ soit définitivement réglé avec un silencieux adapté et homologué. Mais un des grands chantiers que l'on explore est la création d'une catégorie qui pourrait s'appeler la KZ3. Je suis favorable aux formules monotypes. Celle-ci en serait une sur la base d'une mécanique 125cc à boîte de vitesses avec démarreur électrique, et si possible le principe du moteur plombé pour limiter au maximum le champ d'interventions. Ce type de réglementation est dans la logique de ce que nous avons mis en place ces dernières années. Nous avons besoin de ce genre de formules sur le sol national pour conserver et gagner de nouveaux licenciés ».

FINALE NATIONALE X30

ANCENIS

CIRCUIT ROGER GAILLARD

6 ET 7 OCTOBRE 2012

ENTREE GRATUITE

MGSx **ALPHA** **COMPA** **FFSAI KARTING** **IOME** **ancenis** **ancenis** **X30**

photo:alpha karting/kap

LE MONDE DU KARTING

BER GAUILLARD

FINALES 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

The screenshot displays the Alpha Karting website interface. At the top, there's a navigation menu with options like 'Echier', 'Edition', 'Affichage', 'Historique', 'Marques-pages', and 'Gérer'. The main header features the 'ALPHA KARTING' logo and the text 'Constructeur Français de Karts N°1 sur la vente en ligne de pièces karting'. A banner for 'ALPHA VEGA' tires is visible, along with a search bar and a 'Recherche avancée' button. The main content area is divided into several sections: 'IMPORTATEUR OFFICIEL IAME FRANCE' featuring 'The heart of kart' engines; 'LES BONS PLANS' with a 'VENTE FLASH' for Stilo karts; and a grid of products including 'PARE-CHOC INTEGRAL KG' (15,95 €), 'RAPPEUR KG SPAL PLUS 4500345' (450,00 €), 'CHARIOT PISTE KG' (100,00 €), 'CARROSSERIE STILO EVO KG CH17' (117,50 €), 'SERUANTE PISTE PLAUTE KG' (65,00 €), 'BOITE A AIR DR. ASB. WOX 01 23' (95,00 €), 'SIÈGE BAUF FE POLYESTER' (49,50 €), 'WLABOR II - TT WBLE 1807EUR' (22,70 €), and 'ALFAHD PRO V7' (320,00 €). A sidebar on the right contains 'MON COMPTE', 'La page Alpha', 'Espace info', and 'LES BONS PLANS'.

N°1 DE LA VENTE EN LIGNE KARTING

Un grand choix de d'articles
Tout pour la pratique du karting
Livraison rapide - Paiement sécurisé
Nouveautés - Exclusivités - Promos !

www.alpha-karting.fr



La grille de départ de la finale sous un angle original.

ANGERVILLE EN BLEU-BLANC-ROUGE

Six ans après le Championnat du Monde Formule A, le circuit d'Angerville retrouve une épreuve mondiale avec l'organisation du Championnat du Monde M18 et du Trophée Académie. L'occasion de voir se produire la **génération montante du karting** et de se réjouir de la victoire d'un tricolore, qui plus est licencié à l'ASK Angerville, Antoine Hubert !

TROPHÉE ACADÉMIE

- **Adeline Prudent, Erwan Julé, Paolo Besancenez.** Trois Français au départ de cette catégorie des 13-15 ans comptant 44 engagés dont des pilotes du monde entier représentant leur fédération, à l'image de Paolo Besancenez, choisi par la FFSA au terme de sélections pour porter les couleurs tricolores.
- **La Finlande attaque fort aux chronos** avec les deux meilleurs temps d'Alec Weckstrom et Joonas Lappalainen. La France n'est cependant pas en reste avec Paolo Besancenez, Erwan Julé et Adeline Prudent, respectivement 3^e, 5^e et 12^e.
- **C'est au tour de l'Angleterre de sonner la charge** dans les manches que domine Alex Gill devant Georges Russell. Paolo Besancenez et Erwan Julé résistent bien et pointent 4^e et 6^e à la fin des qualifications.
- **Le peloton turbulent du Trophée Académie** négocie avec difficultés le premier virage d'Angerville de cette course 1. La tête de course est décapitée tandis que les trois Français sont retardés dans l'incident, Adeline Prudent devant même renoncer. Après une longue bagarre, le Belge Benjamin Lessennes s'impose devant le Finlandais Lappalainen et l'Espagnol Javier Coban, le rapide Britannique George Russel ayant lui dégringolé au cinquième rang.

- **Le départ de la course 2 est nettement plus limpide.** Lessennes tente de s'échapper, mais ne parvient pas à se défaire de Lappalainen et Cobian. Après l'incident du début de la course 1, quelques éléments très rapides du peloton remontent au classement. C'est le cas de Besancenez, Julé et Adeline Prudent partie sur la dernière ligne. L'Italien Matteo Drudi produit lui aussi son effort et passe successivement Cobian, Lappalainen et Lessennes pour prendre les rênes de la course. Derrière, la machine Besancenez s'est mise en route et tourne de plus en plus vite.
- **La fin de course est proche, Besancenez est remonté 4^e.** Sentant le danger se préciser, Lappalainen tente une attaque sur Lessennes. Les deux karts se touchent et le pilote de l'Équipe de France en profite pour passer ses deux adversaires d'un coup. Le voilà second, non loin de Drudi, serré de près par Weckstrom lui aussi en pleine remontée. Ils finiront dans cet ordre tandis qu'Erwan Julé s'adjuge quant à lui une belle huitième place.
- **Respectivement 5^e et 6^e au classement du Championnat,** Besancenez et Julé restent dans la course au titre avant l'ultime épreuve de Bahreïn début novembre.

ANTHOINE HUBERT : « TOUT EST POSSIBLE POUR LE TITRE ! »

- **Anthoine, après votre troisième place de 2011, avec quelles ambitions avez-vous choisi de revenir dans le Championnat du Monde M18 ?**

« Ma catégorie de base est le KF, mais il se trouve que ma nouvelle équipe, Formula K, était très intéressée par le M18, tout comme moi. Il était clair que le titre allait être notre objectif ».

- **Vous avez fini troisième de la première course disputée au Portugal à Braga. C'était le meilleur résultat possible ?**

« Oui, car le week-end avait commencé avec une piste allant en s'asséchant et dans ces conditions hasardeuses un lointain 21^e chrono. Le reste fut mieux, mais je manquais un peu de performances pour aller inquiéter Henry Easthope, tandis que Charles Leclerc m'a doublé en fin de course pour la seconde place ».

- **Changement de rythme ici à Angerville, avec un week-end vraiment idyllique n'est-ce pas ?**

« Les séances d'essai libres sont très limitées en M18, mais nous avons pu voir vendredi que nous étions un peu plus rapides que l'ensemble du plateau. Cela s'est confirmé tout le week-end, y compris dans une manche où je démarre avec difficultés. Cela m'a obligé à partir dernier, mais en tournant quatre dixièmes de seconde plus vite que tout le monde, je remonte sixième. »

- **La phase finale a paru très limpide tant vous sembliez dominer votre sujet.**

« J'ai bien réussi à négocier les pré-finales. Avec le système des grilles inversées, un concurrent peut toujours sortir du chapeau comme par exemple Federico Savona qui s'était qualifié de justesse après les manches. En partant en pole en finale, j'avais fait déjà une part du travail. Il n'y a pas eu de bousculade et j'ai pu me concentrer sur mon pilotage pour attaquer fort pendant dix tours afin de creuser l'écart. J'ai vu que le trou était fait, et dès lors les 16 tours restants m'ont semblé très longs ! »

- **De bon augure avant Bahreïn ?**

« Cette victoire nous a fait très plaisir, car elle s'est passée ici sur la piste de mon club. Pour l'anecdote, le service course de l'usine qui me fait courir n'était pas présent à Angerville, et j'étais donc seul avec mon mécanicien habituel des années précédentes. Après l'arrivée, j'ai été chaleureusement félicité par les responsables de mon team, et ce succès sera une grande motivation pour moi et mon équipe avant d'aborder l'épreuve de Bahreïn où nous allons découvrir une piste inconnue pour, je pense, la grande majorité du plateau. Des conditions inédites, d'autant que la course se déroulera de nuit. Tout est donc possible ! »



M18

- **Au fil des séries, la piste s'améliore**, et parti avec l'étiquette de favori en raison de sa forme affichée aux essais libres, Anthoine Hubert signe le meilleur chrono du Championnat du Monde des 15/18 ans. Huit Français sont au départ de cette épreuve. Derrière le leader Hubert, Hubert Petit est 9^e, Luca Midali 17^e, Enzo Marchetti 20^e, Jules Gounon 23^e, Antoine Rocard 32^e, Joffrey de Narda 36^e et Julien Carpentier 51^e.
- **Un souci de mise en route de son moteur prive Hubert** du grand chelem dans les manches. Il est 3^e après celle-ci derrière l'Anglais Ricky Collard et le Monégasque Charles Leclerc. Enzo Marchetti et Jules Gounon sont 14^e et 15^e tandis que Luca Midali, Hubert Petit et Antoine Rocard ont la satisfaction de se qualifier pour la phase finale.
- **Dans le délicat exercice des pré-finales**, dont la seconde confrontation se dispute avec la grille inversée, Anthoine Hubert s'en tire le mieux et conserve sa pole position pour le départ de la finale. L'Italien Federico Savona réalise la performance du moment en effaçant sa 34^e position

après les manches qu'il convertit en première ligne au départ de la finale. Il devance Hubert Petit, auteur lui aussi d'un parcours remarquable et le Champion M18 en titre Matthew Graham.

- **Anthoine Hubert ne manque pas son départ**. Après un court round d'observation, les chronos tombent tour et après tour et le pilote de l'ASK Angerville s'échappe peu à peu.
- **Un instant second, Hubert Petit doit céder face à Savona** puis au retour de Ricky Collard et Charles Leclerc sur la fin de course.
- **Intouchable, Hubert s'impose avec une très large avance** au terme des 26 tours de la finale devant Savona et Collard. Hubert Petit conclue un excellent week-end avec la 5^e place, deux rangs devant le leader du Championnat Henry Easthope. Combatif à souhait, Jules Gounon arrache la 14^e place et Antoine Rocard la 24^e. Luca Midali et Enzo Marchetti ont eux dû renoncer.
- Second à cinq points d'Easthope au Championnat, **Hubert** a toutes ses chances avant Bahreïn, tandis que Petit intègre le top 10 du classement général.

PAOLO BESANCENEZ : « J'ÉTAIS À LA MAISON ! »

- **Paolo, courir à domicile et représenter la France dans ce Trophée Académie devait être une responsabilité bien particulière en ce week-end ?**

« C'est sûr que j'avais à cœur de bien faire. À Braga lors de la première course j'avais perdu des points en étant impliqué dans un accrochage. Ici, j'étais à la maison, il fallait ramener une coupe ! »

- **Vous êtes un pilote de l'Équipe de France et êtes à ce titre encadré par l'Auto Sport Academy. Cela vous permet de bien vous préparer pour des courses comme celle-ci ?**

« Je vais effectivement rentrer en seconde au Lycée Sud du Mans. J'y suis interne et vais retrouver de nombreux sportifs, dont ceux du kart et de la Formule 4. En étant là-bas, je prépare effectivement bien mes courses en bénéficiant par exemple d'un entraînement sportif très régulier trois fois par semaine. »

- **Quelles furent vos premières sensations après les premiers essais libres à Angerville ?**

« Je me suis senti immédiatement à mon aise. Les petits soucis de mise au point rencontrés à Braga n'étaient plus d'actualité. Cela s'est confirmé aux chronos avec un bon troisième temps. Je me suis également bien maintenu dans les manches, mais tout a été ruiné au départ de la Course 1... »



- **Que s'est-il passé ?**

« Concrètement, les trois premières lignes se sont fait sortir ! Quand j'ai vu la tournure que prenaient les événements, j'ai choisi d'essayer de contourner l'accrochage qui était en train de se former sous mes yeux en passant tout à l'extérieur. C'est passé, mais j'ai perdu beaucoup de temps dans l'aventure. Au passage un de mes gripsters, ces vis pour éviter que le pneu ne déjante, a été cassé. J'ai donc subi une crevaison lente. J'ai fini avec le pneu à plat, mais j'ai pu quand même sauver une 12^e place. »

- **Scénario plus enthousiasmant pour la Course 2 ?**

« Oui, j'y ai réussi un bon départ en parvenant à m'infiltrer à la corde. Mon kart était de plus en plus efficace et j'ai pu remonter dans le peloton. En fin de course, Lapallainen s'est inquiété de mon retour et s'est un peu précipité en attaquant Lessennes. Ils se sont touchés et j'en ai profité pour les doubler d'un coup. J'étais second non loin du leader Drudi, mais jusqu'à la ligne d'arrivée, il a fallu aussi que je me méfie du retour de Wecktröm qui était très rapide. Rendez-vous à Bahreïn, où j'ai encore mes chances pour le titre ! »



DOMINIQUE THIROUIN (ASK ANGERVILLE) : « UN TRÈS BEAU WEEK-END »

- **Dominique, six ans après le Mondial Formule A, Angerville retrouve une épreuve de très haut niveau.**

« Oui, nous essayons de rester au meilleur niveau des organisations d'épreuves. Pour cela nous bénéficions d'un club dynamique avec de nombreux bénévoles très dévoués. Il nous a fallu par exemple réunir dix personnes à plein temps pour monter en deux jours les 130 tentes accueillant les pilotes. Nous avons à cette occasion découvert un nouveau format d'épreuves avec ce Championnat du Monde M18 et ce Trophée Académie. Cela a donné au paddock un visage différent, mais du coup l'ambiance m'a paru plus décontractée et plus souriante que lors des grandes manifestations précédentes. »

- **De nombreuses animations attendaient également le public.**

« Nous avons effectivement rassemblé des véhicules de collection, ainsi qu'un plateau très fourni de karts historiques. Je sais que ça a beaucoup plu au public. Le

moment fort fut également le passage de la Patrouille de France au-dessus du circuit. C'est totalement inédit sur une épreuve de karting ! »

- **En plus d'un meeting réussi, la victoire d'Anthoine Hubert, membre de votre club, a dû être une autre satisfaction ?**

« Mettre sur pied une épreuve comme celle-ci est un très gros travail. On espère que tout se passera bien et que le public répondra présent. Le résultat global de fréquentation fut correct dans un week-end de rentrée de vacances, donc pas forcément évident. Sur un plan sportif et organisationnel, tous les officiels, participants, ainsi que les personnes représentant les pouvoirs publics qui nous soutiennent fidèlement depuis des décennies ont semblé avoir apprécié ce moment. C'est déjà une belle récompense pour nous. La victoire d'Anthoine, c'est la cerise sur le gâteau, une très grande joie pour nous tous et une magnifique conclusion d'un très beau week-end. »



Les pilotes Rotax et X30 enfin réunis !



NSK

National Series Karting 2012

MERCI AUX 350 PILOTES!

RENDEZ-VOUS en 2013



tous les résultats et photos sur

ns-karting.com



#MOJO



Une organisation :

BEST OF PHOTOS



Le paddock en cours d'installation.



Président de la CIK-FIA, le Cheikh Abdulla bin Isa Khalifa a lui aussi effectué le déplacement sur le sol français.



Le Président de la FFSA, Nicolas Deschaux en entretien avec Jean-Luc Rouget, Président de la Fédération Française de Judo et particulièrement attaché à la piste d'Angerville.



Le plateau réuni dans le cadre de la deuxième manche du Championnat du Monde M18 de la CIK-FIA.



L'impressionnant plateau du Trophée Academie de la CIK-FIA à Angerville.



Les karts historiques ont été célébrés à Angerville.



Quelques spectaculaires envolées ont eu lieu à Angerville.



La Patrouille de France a effectué une démonstration dans le cadre du meeting d'Angerville.



Plus de 40 nationalités étaient représentées à Angerville.



Les karts du Championnat du Monde prêts à bondir.



Adeline Prudent, l'une des plus brillantes représentantes françaises.



HEDOUIN/VENTURI LES TÊTES DE CLASSE

Ils n'étaient l'un et l'autre que quatrième à l'heure d'aborder le troisième et dernier rendez-vous du Championnat de France Minime/Cadet. Après un week-end parfait qui restera certainement longtemps gravé dans leur tête, Florian Venturi chez les Minimes et Nathan Hédouin chez les Cadets ont **remporté leur première couronne nationale**. Paroles croisées des jeunes champions.

• Florian et Nathan, pouvez-vous vous présenter ?

Florian Venturi : « J'ai 11 ans, je suis licencié à l'ASK Rosny 93 et j'ai débuté le karting en Minikart à l'âge de 8 ans. Sur les courses, c'est mon père qui me fait la mécanique sur mon châssis ART-GP, et nous avons quelqu'un qui s'occupe des moteurs ».

Nathan Hédouin : « J'ai 11 ans, je suis licencié à l'ASK Rouen 76 et je cours en kart depuis l'âge de 7 ans en Minikart. Mon père s'occupe de la mécanique et sur les grandes courses on travaille avec ART-GP ».

• Racontez-nous votre Championnat de France.

F.V. : « À Salon-de-Provence, les conditions météo furent difficiles. En préfinale, je suis je suis derrière

le premier qui est un peu trop optimiste sur la piste mouillée, il part à la faute et moi aussi. Heureusement en finale, je parviens à remonter troisième. À Soucy, j'étais plutôt à l'aise, mais en préfinale je ne peux rien faire face à Théo Pourchaire. Je rate mon départ en finale et je n'arrive pas à sortir du groupe dans lequel je me retrouve coincé et je me contente de la septième place. À Es Course je commence mal aux chronos avec le onzième temps, mais ça se passe nettement mieux dans les manches que je finis premier. J'ai gagné la préfinale, puis en finale, j'ai suivi Julien Sanson en surveillant Théo Pourchaire qui était derrière moi. C'était suffisant pour remporter le titre ».

N.H. : « À Salon-de-Provence, j'étais performant, mais un problème de coupe-circuit dans les manches m'a fait perdre un peu de temps, tout comme en finale avec un souci de carburateur. Je finis quand même

second. À Soucy, le samedi se passe bien, mais des problèmes de frein vont gâcher mon dimanche. J'arrive à résister en préfinale où je finis second, mais à force de défendre ma place, je m'accroche et me retrouve dans les pneus en finale. La course d'Es Course ne s'annonçait pas facile, car je suis arrivé là-bas avec une angine et de la fièvre. J'ai tout de même fait la pole et gagné mes manches. Ma victoire en préfinale face à Alexandre Vromant fut importante, et j'ai pu récider en finale pour gagner le titre, car Alexandre lui était plusieurs places derrière ».

• À quel moment avez-vous réellement cru dans vos chances de gagner ce titre ?

F.V. : « À l'arrivée de la préfinale d'Es Course. Adam Eteki n'était pas parvenu à se qualifier pour la finale



“ Je me suis inscrit au Championnat de France en ayant l'idée de le remporter.

Nathan Hédouin

“ C'est vrai que lorsque je me rends sur une course, je branche mon cerveau sur une autre borne électrique !

Florian Venturi



et j'avais fini devant Théo Pourchaire. J'étais du coup bien placé pour le titre ».

N.H : « Je me suis inscrit au Championnat de France en ayant l'idée de le remporter. Mais après Soucy, je me suis dit que ce ne serait pas si facile. En remportant la finale face à Vromant, ce fut, je crois, le tournant du Championnat pour moi ».

• Quel sentiment avez-vous ressenti en remportant ce titre ?

F.V : « J'étais vraiment très heureux. Ça n'a pas été facile, mais tous les entraînements et le travail pour bien régler le kart avaient fini par payer ».

N.H : « C'est quelque chose d'être Champion de France. Ce que j'ai apprécié, c'est de finir le Championnat par une victoire. Tout le monde était très content à l'arrivée, ça fait plaisir ».

• Qu'est-ce qui est le plus important pour vous ? Gagner une course ou avoir un bon bulletin scolaire ?

F.V : « Pour moi, je dirais gagner une course ».

N.H : « Moi je dirais avoir un bon bulletin à l'école ».

• Justement à l'école, vos copains et vos professeurs sont-ils au courant de vos exploits ?

F.V : « Je crois qu'ils sont au courant, mais je n'en parle pas trop. Je reste assez discret avec ce que je fais en course, c'est un autre monde ».

N.H : « Je n'en parle pas trop, mais ils ont lu mon nom dans les journaux de la région, et du coup, ils sont venus m'en parler. Parfois, j'ai des copains qui viennent me voir sur des courses quand elles ne sont pas trop loin pour eux ».

• Avez-vous besoin de vous concentrer particulièrement en passant justement de cette vie d'écolier à celle de pilote de kart ?

F.V : « Jusqu'ici le kart ne m'a pas gêné dans mes études, je ne rate quasiment pas de jour de classe, donc c'est assez facile de passer de l'un à l'autre. Mais c'est vrai que lorsque je me rends sur une course, je branche mon cerveau sur une autre borne électrique ! »

N.H : « Moi non plus le kart ne me fait quasiment pas rater de jours en classe. Mais quand je suis à l'école, je ne pense pas au kart, et quand je suis au kart, je ne pense pas à l'école. Ça ne me pose pas de problème d'être bien concentré dans les deux cas, même si effectivement ce sont deux mondes très différents » !



Un nouvel élan pour la catégorie Minikart dotée d'une nouvelle définition technique.

La Coupe de France Minikart revêtait un caractère particulier cette année, avec **l'introduction d'une nouvelle motorisation**. Malgré cette importante remise en cause technique, ce ne sont pas moins de 50 jeunes pilotes qui se sont donnés rendez-vous sur le circuit de Soucy. Un succès à mettre notamment au crédit de trois Comités Régionaux de Karting qui se sont particulièrement mobilisés pour l'occasion.

MINIKART QUAND LES RÉGIONS SE MOBILISENT

En passant de quatre à deux temps, troquant un moteur de loisir industriel pour un vrai moteur de compétition, le Minikart allait-il réussir sa révolution ? Mobilisant leurs troupes, trois CRK vont particulièrement s'impliquer pour faire de cette première Coupe de France Minikart un beau rendez-vous sportif. Des efforts récompensés par une très belle participation de leurs pilotes régionaux,

venus en découdre avec leurs petits copains de la France entière. De quoi donner encore plus de relief à la belle victoire acquise par Thibaut Clément, auteur d'un parcours sans faute, face notamment à la très rapide Sophie Perrin et à Louan Fernandez qui, après un accrochage dans le sillage de Thibaut, laisseront leurs places sur le podium aux méritants Hugo Juvin et Julien Chastanet.



THIBAUT CLÉMENT : « J'Y CROYAIS »

• **À quelle place te voyais-tu finir cette Coupe de France ?**

« J'avais fini neuvième l'an passé, donc cette année je me disais que je pouvais finir sur le podium. Depuis le début de la saison, j'avais fait plusieurs courses dans différentes régions ce qui m'avait permis de courir avec à peu près tous les pilotes de Minikart. Je savais qu'il y en avait quand même plusieurs qui seraient difficiles à battre ».

• **Sophie Perrin allait très vite tout au long du week-end. Elle te semblait imbattable ?**

« C'est sûr qu'elle allait très vite, mais j'y croyais quand même. Mon équipe et mon Papa m'avaient conseillé de ne pas faire de faute dans les manches, puis d'essayer de suivre Sophie en préfinale. J'y suis arrivé, donc j'y croyais pour la finale ».

• **Justement pour cette finale, c'était quoi ton secret ?**

« Mon équipe et mon Papa m'ont dit qu'il fallait que je fasse un super départ pour partir en tête. J'y suis encore arrivé. J'ai eu un peu peur quand Sophie m'a passé après quelques tours, mais j'ai réussi à la redoubler tout de suite ».

• **C'était important de reprendre la tête de la course tout de suite ?**

« Oui, comme Sophie allait très vite, je savais que si je la laissais en tête, je ne pourrais plus rien faire. Un peu après, elle a fait une faute et Louan Fernandez s'est accroché avec elle. Quand j'ai vu ça, ça m'a rassuré, je savais que si je ne faisais pas de bêtises et que je n'avais pas de problèmes mécaniques, c'était gagné ».





Le nouveau moteur Rotax Micro Max plombé a donné toute satisfaction.

JEAN-PIERRE DESCHAMPS (CRK Ile de France) :

- **L'on a également remarqué une forte participation des pilotes d'Ile de France. Comment expliquer cette mobilisation ?**

« Outre les participants déjà bien connus de la catégorie Minikart, nous avons proposé aux meilleurs élèves de l'EFK Rosny 93 de participer à cette Coupe de France. Sur nos cinq pilotes, trois d'entre eux étaient de vrais débutants pour l'occasion, et ils avaient tout à découvrir. Nous avons également impliqué les parents pour qu'eux aussi découvrent l'intensité d'une telle course. Au chrono, à la mécanique ou à l'organisation, ils furent également mis à contribution ».

- **Comment avez-vous fait pour que chacun soit équipé du matériel nécessaire ?**

« Pour cette Coupe de France, que ce soit nous ici en Ile de France, mais aussi dans tout l'hexagone, nous avons été nombreux à nous mobiliser afin de permettre à un maximum de pilotes de pouvoir participer à l'épreuve. Tout

notre matériel, que ce soit au niveau du club ou de l'EFK, a été mis à disposition de nos pilotes. Sur place, une équipe d'assistance était là pour prêter main-forte à chacun ».

- **Il flottait un vrai parfum d'équipe au-dessus de votre petit groupe.**

« Mon équipe et mon Papa m'ont dit qu'il fallait que je fasse un super départ pour partir en tête. J'y suis encore arrivé. J'ai eu un peu peur quand Sophie m'a passé après quelques tours, mais j'ai réussi à le redoubler tout de suite ».

- **C'était important de reprendre la tête de la course tout de suite ?**

« C'est vrai qu'en rassemblant les pilotes aussi bien au niveau de notre équipe d'encadrement que pour les repas, nous avons instauré un vrai esprit club avec les enfants et leurs parents. Pour nos débutants, la découverte d'une grande course dans l'état d'esprit que nous avons essayé d'instaurer fut un moment inoubliable ».

« **OFFRIR UN MOMENT INOUBLIABLE** »

NICOLAS ZERVOS (CRK Languedoc-Roussillon) :

« **UN TRAVAIL DE FOND SUR LES JEUNES** »

Très bien représentée, la CRK Languedoc-Roussillon remporte une seconde couronne en Minikart. Vous êtes donc un président de CRK comblé ?

« Complètement ! Nous venions, c'est vrai avec des objectifs élevés, et le titre de Thibaut Clément est une belle récompense pour nous ».

Une récompense qui ne tient pas vraiment au hasard, n'est-ce pas ?

« Cela fait en effet trois ans que nous avons axé nos efforts sur les jeunes. Avec une pyramide des âges prenant un aspect inquiétant avec une baisse du nombre de jeunes en comparaison des 25/45 ans, il fallait réagir. Étant également président de l'ASK La Grande Motte 34, nous avons fait l'acquisition de deux minikarts pour faire la promotion de notre sport et mettre le pied à l'étrier pour certains jeunes. La création de deux EFK dans notre CRK est également arrivée à point nommé pour concrétiser ces efforts. En même temps que nous formions de nouveaux pilotes, nous avons également cherché à former et informer les parents pour les inciter à passer à la compétition. Pour cela, nous les accompagnons et les conseillons pour qu'ils franchissent le plus facilement possible le pas entre le loisir et la course. Cela a été un travail de tous les instants. Mais le résultat est là aujourd'hui, avec un joli taux de participation dans notre région en Minikart, un très bon niveau et une saine émulation sportive entre les clubs et les EFK comme celle de Ganges où a par exemple été formé notre nouveau champion Thibaut Clément, ou encore celle d'Alès ».

À Soucy ce sont dix pilotes qui ont représenté votre CRK.

« Oui, dix pilotes venus pourtant de loin. Nous étions là pour les soutenir et les encadrer comme d'habitude. Chacun avait son propre matériel, une démarche que nous avons toujours conseillée aux parents depuis leurs débuts en course. Seul Charles Christen a bénéficié du prêt du moteur offert à la CRK. Il en a fait bon usage pour finir 8^e et prendre date pour la saison prochaine ».

MARTINE RAYNAUD (CRK Centre) :

« **BRANCHÉE JEUNES** »

La CRK Centre était à son tour très bien représentée pour cette Coupe de France, avec cette fois beaucoup de nouvelles têtes.

« En effet, la CRK s'est jointe à l'EFK de Salbris pour inciter un grand nombre de pilotes à débiter en compétition cette année. Après les championnats régionaux, ceux-ci se sont inscrits à la Coupe de France. Nos neuf pilotes étaient tous de nouveaux venus et n'avaient donc que l'expérience des courses régionales. Nous leur avons bien expliqué qu'une Coupe de France était une épreuve de haut niveau, avec plein de nouveaux adversaires dont beaucoup nettement plus aguerris qu'eux, et qu'en cas de résultat moyen, il ne fallait pas être déçu, mais dans leur tête, ils étaient quand même là pour la gagne ! »

De quelle manière avez-vous aidé ces 9 pilotes ?

« La CRK a pris en charge une part importante de leur engagement, et a mis à disposition ses trois Minikarts. L'EFK de Salbris a quant à elle mis à disposition six karts de l'école et s'est occupé de la partie logistique pour emmener le matériel sur place. Marc Berteaux et son équipe se sont également mobilisés pour assurer l'assistance pendant la Coupe. Comme nous avions tout ce qu'il fallait au point de vue du matériel, j'ai même pu prêter le moteur Minikart confié à la CRK à la jeune Sasha Dury, venue d'Auvergne, et qui a d'ailleurs fini cinquième avec ! »

Un effort très important donc pour permettre à ces jeunes de découvrir la compétition au niveau national.

« La difficulté étant le plus souvent pour des parents de passer du loisir à la compétition, la CRK et l'EFK de Salbris ont effectivement tout mis en oeuvre pour aider ces nouveaux licenciés à découvrir le monde de la course. Je dois dire que ce fut une expérience fabuleuse, avec des enfants absolument ravis d'être là, dans une ambiance extraordinaire. Chacun s'inquiétait des résultats de l'autre, se donnaient des conseils, ce fut vraiment un moment merveilleux. Marc Berteaux et moi-même sommes vraiment branchés jeunes, et nous avons été tout autant ravis que les pilotes à partager cette expérience. Au final, nous avons ainsi assisté à la révélation d'un talent comme celui de Damyen Droux, quatrième et auteur du meilleur tour en course ».

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. L'ASK Laval et son fameux circuit de Beausoleil et l'ASK Aurillac, bien connue pour sa très belle piste de Pers sont à l'honneur dans ce numéro.



Président :
Philippe Noury

« Depuis toujours, le karting a attiré du monde à Laval, que ce soit en terme de participants ou de spectateurs. »

HISTOIRE

« L'ASK Laval est née en 1976 et avec elle la piste de karting en même temps que la piste du Mans. Sans doute parce que René Leret au Mans et Louis Paillard ici à Laval étaient proches, au point d'avoir couru ensemble dans les années 1960. Après avoir organisé plusieurs Championnats du Monde dont deux dans la catégorie reine qu'était la Formule A puis la Formule Super A, le circuit, faute d'évolution, a peu à peu perdu de son lustre en même temps que son grade international. En 2007, j'ai repris la présidence du club et nous avons lancé un calendrier de travaux en empruntant des fonds, tout en étant cautionnés par la ville de Laval, qui avec la région, a toujours été une des plus ferventes supporters du karting. Nous avons donc rallongé le circuit en deux temps, puis avons refait le revêtement sur 50% du tracé. La dernière tranche de travaux concernera la fin du resurfaçage de la piste. L'objectif du club pour notre circuit de Beausoleil est d'obtenir la licence B. Il nous faut pour cela améliorer quelques infrastructures et créer une passerelle au-dessus de la ligne de départ comme le demande la CIK. Nous y allons progressivement, étape par étape, mais l'objectif avoué est à présent d'organiser très prochainement une épreuve d'envergure européenne. Aujourd'hui, le club compte 290 licenciés ».

ORGANISATIONS

« Nous organiserons six épreuves en 2012, dont le championnat régional, le Trophée Minarelli, le Challenge Rotax, le Championnat de France d'Endurance,

le Trophée de Bretagne et fin octobre, un GPO avec à cette occasion la Coupe de France KZ125. C'est la troisième année de rang que nous organisons les GPO ».

PILOTES DE RENOM

« Le club s'est surtout fait connaître par ses organisations plus que par ses pilotes. A l'origine, il y a eu sans doute Louis Paillard qui était un excellent compétiteur de McCulloch, mais aujourd'hui notre porte-drapeau c'est Charles Fiault qui se distingue en KZ et en Endurance, sans oublier Kevin Petit en Rotax ».

L'ACTUALITÉ DU CLUB

« En karting comme dans bien des domaines, qui n'avance pas recule. Nous continuons donc de remettre à niveau notre circuit pour briguer une épreuve européenne dès 2013. Nous avons fait une demande à la CIK en ce sens. Nous avons la chance d'exploiter une piste qui n'a pas de problème de nuisance avec son voisinage, et d'être très fidèlement soutenus par les pouvoirs publics locaux. Depuis toujours, le karting a attiré du monde à Laval, que ce soit en terme de participants ou de spectateurs, ce qui a toujours favorablement impressionné l'ensemble de nos interlocuteurs dans la région. »

→ Adresse

Chemin de la Croix Bataille
53000 Laval
Tel : 06.26.02.66.02
www.ask-laval.fr

“ Nous organiserons cette année quatre courses dont une manche du championnat régional et trois courses club.



HISTOIRE

« Le club a été créé en 1984 et a par la suite entrepris des démarches pour la création du circuit de Pers. Ce circuit est devenu une réalité en 1992 avec des aides communales et régionales. Nous avons organisé plusieurs manifestations nationales à Pers, dont le Championnat de France d'Endurance en 1998, le Nationale 100 et le 125 en 2002, ainsi que le Minime/Cadet et la Bridgestone Cup en 2007. En 2011, nous avons intégralement refait le revêtement et tout en s'étant dotés d'un bon niveau d'infrastructures notamment en ce qui concerne le parc à pneus et le parc essence. Aujourd'hui, le club compte 60 licenciés ».

ORGANISATIONS

« Nous organiserons cette année quatre courses dont une manche du championnat régional et trois courses club. Nous souffrons actuellement dans notre région pour organiser des épreuves avec un nombre d'engagés suffisant malgré le renfort des pilotes de la région Limousin-Atlantique qui se joignent à nous, notamment pour le championnat régional. C'est pour cela que nous privilégions les courses club moins contraignantes et moins coûteuses à mettre en oeuvre. La communauté de communes loue également le circuit à une société commerciale qui gère le site et propose une activité de loisir ».

PILOTES DE RENOM

« Nous n'avons pas eu spécialement de pilotes à très gros palmarès, mais il y a eu dans les années 1990 Steven Legall qui courait dans des grandes épreuves internationales. Je me souviens également de Frédéric Bourlange en 125 à la fin des années 1990, ou de Mathieu Gérard qui avait fini 5^e du Championnat de France N100 ici en 2002 ».

L'ACTUALITÉ DU CLUB

« Nous rêvons d'accueillir une épreuve de rang national à Pers. Chaque année, nous en faisons la demande et nous espérons encore pour 2013. La région et la communauté de communes sont prêtes à nous apporter leur soutien, à condition seulement d'accueillir ces courses d'envergure. Pour fêter les 20 ans du circuit, nous avons envisagé d'organiser une grande manifestation, mais faute d'inscrits et de soutiens, nous nous sommes rabattus sur une course club, c'est dommage. Tous les pilotes nous disent apprécier le tracé, je pense que nos infrastructures n'ont pas à rougir par rapport à d'autres pistes, mais c'est sûr qu'ici, nous souffrons d'être un peu excentrés. Espérons que nous aurons une bonne surprise à notre calendrier 2013 ! »

→ Adresse

15, Rue de Boudieu
15000 Aurillac
Tel : 04.71.43.13.05
<http://askaurillac.jimdo.com>

ÉVÉNEMENT KART JEUNES FFSA



KART JEUNES FFSA

BEAUNE DONNE LE TON POUR LE MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Remodelée par la FFSA et EDF pour permettre au plus grand nombre de 6/14 ans d'appréhender un instant et dans un même périmètre, découverte du karting, émergence des énergies nouvelles et approche citoyenne, **Kart Jeunes FFSA 2012 a été lancé le 27 juillet dernier**. L'aire autoroutière de Beaune/Tailly sur l'A6, l'une des plus fréquentées d'Europe, a accueilli plus de 300 jeunes lors du premier volet de l'opération. L'aventure se poursuivra pour quinze nouvelles journées, lors du prochain Mondial de l'Automobile (du 29/09 au 14/10), l'événement international de la rentrée !

RAPPEL : QU'EST-CE QUE KART JEUNES FFSA ?

Organisée par la FFSA en partenariat avec EDF pour la cinquième année consécutive, l'opération Kart Jeunes FFSA a sensiblement évolué en 2012. Réservée aux filles et garçons de 6 à 14 ans, Kart Jeunes revêt désormais une dimension essentiellement pédagogique. Son principal objectif est de permettre au jeune public de découvrir le karting, tout en étant sensibilisé à la mobilité durable et citoyenne.

AIRE DE BEAUNE/TAILLY : LE SUCCÈS AU RENDEZ-VOUS

Kart Jeunes FFSA a créé l'événement sur la route des usagers de l'autoroute A6 ! Surtout en ce premier grand week-end de départ. Informés par voie d'affichage, consultation du site Internet officiel, lecture de la presse ou tout simplement par le biais des messages multidiffusés sur l'antenne d'Autoroute



L'atelier EDF (en haut, à gauche), un point de passage très apprécié au même titre que la séquence vestiaire (en haut, à droite et en bas à gauche) et bien sur les tours de piste (en bas à droite).

Info, les familles n'ont pas hésité à marquer une pause récréative, histoire de détendre leur progéniture. Accueillis par la quinzaine de personnes composant l'encadrement Kart Jeunes FFSA, les garçons et les filles de 6 à 14 ans ont enfilé leur combinaison avant de prêter une oreille attentive au briefing dispensé par l'un des moniteurs diplômés d'État de l'équipe. Le 'grand' moment est arrivé dans la foulée. Casque sur la tête et minerve autour du cou, les jeunes vacanciers (sur le départ comme sur le retour, l'aire de Beaune étant accessible dans les deux sens de circulation) se sont installés, par groupe de trois, dans le baquet des karts 100% électriques mis à leur disposition. Cinq bonnes minutes de plaisir pour tous les participants !

L'atelier mis en place par EDF et dédié à la mobilité durable et aux multiples actions entreprises par l'énergéticien français en la matière constituait la première étape du parcours des jeunes estivants. Diplôme, dernier numéro de la revue Science et Vie Découverte, session de karting... la très grande majorité des participants a repris la route enchantée. Plus de 300 'pilotes' en herbe se sont succédé les 27 et 28 juillet sur le site Kart Jeunes FFSA à Beaune. Une première pour le moins convaincante !

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE 2012 : PLACE À LA QUINZAINE KART JEUNES FFSA

Le deuxième volet de l'opération est d'ores et déjà très attendu. Salon international incontournable pour tous les amateurs de mécanique et de

technologies, le Mondial de l'Automobile attire à lui à chaque fois plusieurs centaines de milliers de visiteurs (ils étaient 1,26 million en 2010). La FFSA et EDF ont décidé d'offrir aux plus jeunes d'entre eux une animation non-stop durant toute la quinzaine. Hébergée sous le Pavillon 2.1 du Parc des Expositions de la Porte de Versailles dont EDF est le partenaire principal, Kart Jeunes FFSA occupera quelque 2200 m², répartis entre zone d'accueil et d'animation, zone de préparation (habillage, briefing...) et piste. Les animations seront pour l'occasion encore plus nombreuses ! Ainsi, en plus d'animer son traditionnel atelier de sensibilisation à la mobilité durable, EDF remettra notamment un présent à chaque jeune visiteur.

Science et Vie Découverte, le magazine scientifique destiné aux enfants proposera un grand jeu-concours et offrira également un cadeau à chacun. La Fédération Nationale de Protection Civile, association agréée qui compte plus de 32 000 membres, initiera une action originale en sensibilisant les jeunes visiteurs aux deux thématiques suivantes : l'alerte suite à un accident et les (bons) gestes à faire en cas de perte de connaissance d'une personne. HotWheels, la marque américaine de jouets du groupe Mattel, se chargera de réserver le meilleur accueil à tous les visiteurs en leur remettant divers cadeaux et surtout en les plongeant dans un univers récréatif dès leur entrée dans la zone Kart Jeunes FFSA. Enfin, la FFSA allongera sensiblement la liste des cadeaux remis à chaque participants.

→ Pour en savoir plus : www.kartjeunes.com
et www.mondial-automobile.com



Les papas et maman autour du kart d'Eliott Germain

À L'ÉCOLE DE LA VITESSE

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 des élèves petits ou grands. Face au juge-chronomètre, quelles méthodes appliquer pour trouver le **juste milieu en attaque et efficacité** ?

7 ans en tant que pilote d'usine, quatrième au Championnat du Monde Formule A, Champion de France et vainqueur des grandes épreuves du calendrier à la charnière des années 1990 et 2000, Laurent Mazière connaît son sujet quand il parle karting. Titulaire d'un BJEPS, Laurent a rejoint l'EFK de Lavilledieu dirigée par Jean-Pierre Vallée : « Lavilledieu fait partie du groupe des douze premières EFK agréées lors de la création des Écoles Françaises de Karting », nous rappelle le maître des lieux. « Que ce soit avec nos élèves tout au long de l'année ou lors de nos stages spécifiques de vacances (lire ci-dessous), les principes de base restent les mêmes », indique Laurent Mazière. « La différence entre la conduite et le pilotage s'explique par une technique particulière au volant. Si vous n'observez pas ces règles, il sera impossible d'être performant. La première étape va être le freinage qui se doit d'être le plus tardif, mais aussi le plus efficace possible. Pour cela et afin de ne pas bloquer les roues, on va opter pour un freinage dégressif. On diminuera alors la pression sur la pédale de frein au fur et à mesure que

la vitesse ira en décroissant. Il s'agit là de quelques millimètres en moins sur la pédale de frein ».

INUTILE DE SERRER À DROITE !

« Une fois cette capacité à freiner tard et fort acquise, l'on se penchera sur la notion de trajectoires. Alors que sur la route, avec deux ou quatre roues, on se tient exclusivement sur la partie droite de la route, sur un circuit on exploitera toute la largeur de la piste. Ceci afin de diminuer l'angle des virages dans le but de les négocier le plus vite possible. La règle de base veut que plus un virage est serré, plus on ira braquer tard pour aller chercher le point de corde assez loin. À l'opposé, plus l'angle du virage est ouvert, plus on anticipera le braquage pour aller chercher le point de corde assez tôt et ressortir du virage à pleine vitesse. Dans les enchaînements type chicanes ou esses, on essaiera de couper au plus court, tout en favorisant au maximum la dernière partie de la difficulté, là encore pour être en mesure d'accélérer le plus tôt possible pour



En haut : En piste pour les élèves de l'EFK Lavilledieu.
En bas : L'équipe dirigeante dont Laurent Mazière, troisième en partant de la gauche, avec ses élèves.

EFK LAVILLEDIEU

« VACANCES ET PILOTAGE »

Créée en 2008, l'EFK Lavilledieu forme tout au long de l'année une trentaine d'élèves. « Nous vivons bien évidemment du karting loisir, mais en créant cette EFK, nous nous sommes fait un devoir d'enseigner le kart aux plus jeunes afin de les inciter à débiter en compétition. Nous apportons ainsi notre contribution au karting », explique son responsable, Jean-Pierre Vallée. « Depuis que l'école existe, six de nos élèves sont passés à la compétition, le dernier en date, Hugo Juvin, nous ayant fait le plaisir de finir second à la Coupe de France Minikart. C'est une belle reconnaissance de nos efforts et la récompense de notre implication. Outre notre enseignement tout au long de l'année, nous avons également développé une formation sur une durée d'une semaine en collaboration avec deux colonies de vacances de la région. Ce sont

ainsi 63 élèves qui cet été ont suivi nos cours dont nous condenseons le programme sur une semaine. Au fil de la journée, en plus de la théorie, c'est une bonne heure que passent chaque jour les enfants au volant d'un kart. La formule a extrêmement bien marché, chaque élève réussissant au bout de cette semaine de cours à décrocher le 1^{er} volant. Plusieurs d'entre eux, venus de Paris et de Cannes, nous ont assuré qu'il continuerait les cours dans les EFK de leur région. Cette démarche de formation est également très appréciée de nos élus qui voient également dans notre école un centre de formation et de sensibilisation à la sécurité routière ».

→ Site web :

www.ffsa-efk.com/www.karting-lavilledieu.com

“ La différence entre la conduite et le pilotage s'explique par une technique particulière au volant. Si vous n'observez pas ces règles, il sera impossible d'être performant.

avoir un élan maximum au moment d'attaquer la portion suivante du circuit. Outre une technique appropriée, piloter c'est aussi se mettre dans un état d'esprit particulier », témoigne l'ancien pilote de l'Équipe de France. « Au volant, il faut être le plus réactif possible, et pour cela avoir le regard et les gestes vifs. Pour anticiper, toutes les difficultés, la meilleure méthode est de porter le regard le plus loin possible. D'un coup d'œil vous aurez ainsi calculé la situation à venir et vous aurez « ralenti le film » dans votre tête. D'une manière générale, on se dirige là où on porte son regard, alors laissez faire vos yeux » !

UNE ENVIE

« Piloter, c'est aussi savoir se concentrer. Rien de mieux qu'un repérage du circuit à pied pour enregistrer les trajectoires. Au moment d'entrer en piste pour des essais chronométrés ou une course, vous vous les répérez dans votre tête. Piloter enfin, c'est apprendre les règles de la course : savoir calculer, attendre, mais être aussi toujours prêt à profiter de la moindre occasion qui se présente à vous. Pour cela, il faut être parfaitement concentré, attentif à 100 %, et avoir envie de s'imposer à chaque seconde d'une compétition. Cette envie, cet état d'esprit de vaincre et de se surpasser en permanence se traduira par une vraie efficacité dans les phases de course.

Il en est de même pour les dépassements. Il faut savoir préparer et calculer son coup pour surprendre son rival. Si vous vous précipitez, vous risquez l'accrochage. Il faut donc repérer l'endroit idéal pour doubler en fonction des forces et des faiblesses de vous-même et de votre concurrent. Une fois votre attaque lancée, il ne faut plus hésiter et la tenter franchement pour conserver cet effet de surprise. Dans le cas contraire, une hésitation se traduit souvent par un accrochage ou au mieux une perte de temps ».

LES RÈGLES D'OR DU PILOTAGE

1) Freinage :

Freiner fort, mais sans blocage des roues.
Un freinage tardif et décroissant.

2) Trajectoires :

Repérage des bonnes trajectoires à pied.
Utiliser toute la largeur de la piste.
Rouler en trajectoires pour favoriser la vitesse en sortie de virages.
Economiser les coups de volant.

3) Au volant :

Être bien calé dans son baquet.
Porter le regard le plus loin possible.

4) En course :

Se remémorer les trajectoires sur la grille de départ.
Être le plus attentif possible pour réagir rapidement à une situation.

5) Dépassement :

Savoir être patient et bien préparer sa manœuvre.
Ne pas hésiter lors de la manœuvre afin de surprendre le concurrent à doubler.

NICOLAS MINASSIAN

L'APPÉTIT VIENT EN MANGEANT

“ À seize ans, j'ignorais tout du karting.



Le sport auto ne figurait pas dans ses rêves d'enfant. Pourtant, après avoir découvert le karting par hasard, le pilote marseillais est devenu un professionnel reconnu en monoplace, puis en endurance.

Il ne rêvait que de foot et d'OM. Le petit Nicolas, dans son enfance marseillaise, ne se distinguait donc pas de ses voisins. C'est un pur hasard qui le mit au volant d'un kart. Ensuite, la main suivit le doigt, le bras suivit la main et ainsi de suite jusqu'au professionnalisme de très haut niveau. Si Minassian est aujourd'hui courtisé par les meilleures écuries internationales d'endurance, après avoir piloté des F1 en tests, la course n'a longtemps été pour lui que source de plaisir, uniquement. Ce qui est remarquable, dans la progression de ce pilote (très) doué, c'est qu'à chaque fois qu'il a abordé une nouvelle catégorie, il y a été immédiatement performant. Et c'est plus rare qu'on ne croit.

Nicolas, comment s'est déroulée votre rencontre avec le karting ?

Mon père, Christian, vendait du matériel de travaux publics. Un jour, un client lui a donné un kart en complément d'un paiement. Il est arrivé à la maison avec l'engin, un 125 Alpha TM, dans le fourgon et m'a appelé. J'étais content, bien sûr, mais aussi un peu perplexe. J'avais 16 ans, mais je n'y connaissais rien en sport automobile. Mes seules expériences se résumaient à la conduite des voitures de mon père dans des chemins autour de la maison.

Et la compétition ?

J'ai pris l'habitude d'aller rouler sur la piste loisirs du Rove, pas très loin de chez nous, le mercredi. Un

jour, il a été organisé une course pour les clients de la location. J'y ai participé et j'ai gagné... un 100cc tout neuf. Dans le public, il y avait Jean-Pierre Cuoco, préparateur et manager d'une structure locale ; il est venu me voir, m'a dit que je roulais bien et m'a incité à courir. J'ai donc commencé avec Jean-Pierre, qui m'a vraiment tout appris du pilotage et du réglage d'un kart.

Comment se sont déroulées les premières courses ?

J'ai débuté en 1990 et on a tout de suite participé à beaucoup de courses. On a fait la Ligue Côte d'Azur, le Championnat de France Super 100 où j'ai terminé 9^e, le Trophée Alazard, 5^e derrière notamment Olivier Fiorucci et Stéphane Sarrazin. J'ai aussi disputé le Challenge Top Kart.

L'aventure était lancée...

Oui, mais toujours dans l'esprit de se faire plaisir. Je n'avais aucun plan de carrière. Pour ma deuxième saison, en 1991, Marc Calveyrac, qui manageait entre autres Alexandre Janoray, m'a proposé de rouler en semi-officiel Tecno. J'ai été second de la Ligue derrière Yannick Iglesias, 3^e du Championnat de France, 3^e du Championnat d'Europe à Ugento. Toujours beaucoup de courses, dont une à Douvrin que j'ai gagnée et où j'ai remporté... une Peugeot 106. L'auto, on l'a vendue et cela m'a permis d'aller courir à Hong Kong où j'ai

terminé 7^e en compagnie des Fisichella, Trulli et autre Mollekens ! Au Championnat du monde au Mans, par contre, je suis sûr que je n'ai pas brillé parce que je n'ai pas eu un « bon » train de pneus.

Quels souvenirs marquants gardez-vous de cette période ?

Surtout des franches rigolades et des milliers de kilomètres parcourus en fourgon dans toute l'Europe en compagnie de mon oncle Alain, qui gérait le tout et de Richard Guidonne, un employé de mon père, qui était devenu mon mécanicien bénévole. Mon meilleur souvenir de course, en kart comme en auto, c'est cette fameuse épreuve de Douvrin, où en compagnie de Ludovic Baetz, on s'est dépassé deux à trois fois par tour du début à la fin. On était franchement devant tout le monde, et j'ai eu la chance de le repasser en dernier, juste avant la ligne d'arrivée.

Ensuite, le passage à l'auto ?

On a revendu tout le matériel et acheté une Clio Cup pour la saison 1992. Là encore, ça a marché tout de suite : 5^e au général, avec 120 pilotes en lice, et surtout premier du classement junior doté d'une Formule Renault. J'ai tenté le Volant Winfield à Magny-Cours où j'ai terminé 2^e derrière Anthony Beltoise. En 1995, j'ai fini 2^e du championnat derrière Laurent Redon, en ayant très peu roulé à l'entraînement.



Nicolas Minassian, sur le podium des 24 Heures du Mans 2011, où il a terminé troisième en compagnie (de gauche à droite) de Stéphane Sarrazin, Philippe Varin Président du directoire de PSA-Peugeot, et Franck Montagny.

Avez-vous pris alors de nouvelles orientations ?

Oui, car j'ai rencontré des gens qui m'ont bien conseillé. Marie-France Estenave, journaliste spécialisée, m'a orienté vers Alpa au Mans, qui m'a fait rouler en Championnat où j'ai terminé 2^e derrière David Dussau, mais devant Xavier Pompidou et Stéphane Sarrazin. Un peu plus tard, Gérard Camilli qui m'a intégré dans l'écurie Elf-Winfield, basée au Castellet, et m'a toujours donné des coups de pouce. Par exemple, comme je ne pouvais pas me payer beaucoup de roulage, il m'appelait pour que je vienne tourner une heure le soir, avant la fermeture du circuit. Là, j'ai commencé à penser à gagner ma vie en pilotant, car jusqu'en 1995, j'ai travaillé comme maçon dans la semaine !

Tout s'est donc accéléré ?

Avec des hauts et des bas, mais surtout des hauts. Avec le début d'une grande aventure en Grande-Bretagne avec Serge Saulnier et l'écurie Promatecme. On s'est installé à Towcester, tout à côté de Silverstone. Toute l'équipe logeait dans une grande maison et on se déplaçait dans l'Espace de Serge. Dès la première saison, en 1996, on a été dans le coup puisque j'ai terminé 4^e d'un championnat où figuraient notamment Pablo Montoya et Ralph Firman. Serge Saulnier a bien compris la façon dont je fonctionnais. Il me mettait une pression terrible et je suis devenu très égoïste, je ne voulais rien lâcher et découper mon coéquipier. Mais seulement en course, rassurez-vous. On a remis ça l'année suivante, pour gagner le championnat ; mais j'ai péché un câble à Thruxton. À un demi-tour de l'arrivée, j'étais en tête, mais j'ai été gêné par un

retardataire. Je suis allé le taper après l'arrivée, et cela m'a valu un mois de suspension et la perte du titre, malgré sept victoires dans la saison. Les Anglais m'ont surnommé « Rocky » et avec Éric Cantona, qui jouait à l'époque à Manchester United, on a établi la réputation des Marseillais exilés chez eux.

Autres souvenirs d'Angleterre ?

Tout d'abord, j'ai rencontré mon épouse, Jane, sur les circuits. Elle est chef cuisinier étoilé, et travaillait pour la restauration de Renault Sport. Aujourd'hui, nous vivons près de Gatwick, entre Brighton et Goodwood, avec notre fille Bonnie. Elle a 6 ans et pratique le patinage artistique. Elle ne s'intéresse pas encore à l'auto. Tous les deux mois environ, je vais me ressourcer à Peypin, près de Marseille. J'ai adopté le rythme de vie british... mais j'ai conservé mon accent.

La période américaine ?

Je rêvais d'Amérique. Si bien qu'en 2001, alors qu'on m'avait proposé un baquet en F1 chez Minardi avec Alonso, j'ai préféré aller en CART chez Chip Ganassi. Ça ne marchait pas trop mal, mais lors des 500 Miles d'Indianapolis, j'ai tapé un mur à 350 à l'heure. Après une courte période de repos, j'étais moins bien et j'ai eu trois nouveaux accidents. J'avais besoin de m'arrêter, ce qu'a compris Ganassi... qui ne m'a plus jamais rappelé.

Vous avez touché la F1 plus que du doigt ?

En 1997, j'ai été convoqué pour des tests chez Williams en compagnie de Montoya, Justin Wilson et Soheil Ayari. Mais j'étais handicapé par une fracture du pouce, et sans être mauvais, ce n'est pas



NICOLAS MINASSIAN

- Né le 29 février 1973 à Marseille.
- Karting de 1990 à 1991.
- 1993 2^e ch. de France Renault.
- 1995 2^e ch. De France F3.
- 1996 4^e ch. De G-Bretagne F3.
- 1997 2^e ch. De G-Bretagne F3.
Test en F1 chez Williams.
- 1998 F3000.
- 1999 5^e F3000.
Développement F1 chez BAR-Honda.
- 2000 2^e F3000.
- 2001 CART.
- 2002 1^{er} Ch. ASCAR
- 2003 F3000 et Endurance.
- 2007 à 2011 Pilote officiel Peugeot Sport Endurance. 7 victoires.
- 2012 Pilote Sébastien Loeb Racing.

moi qui ai été retenu. En 1999, alors que je marchais bien en F3000, j'ai effectué plusieurs jours de développement pour BAR-Honda et j'en garde un excellent souvenir.

Vous êtes devenu depuis l'un des meilleurs spécialistes de l'Endurance.

Oui, et pas seulement chez Peugeot. J'ai participé treize fois aux 24 Heures du Mans, chez Bassaler, Oreca, Creation, Pescarolo et Peugeot. Mon meilleur résultat est une deuxième place en 2008 avec Marc Génét et Jacques Villeneuve. J'ai fait équipe pour la première fois avec Stéphane Sarrazin et Franck Montagny en 2002 et on est très proches. D'ailleurs chaque fois que l'on se retrouve sur un circuit, on se débrouille pour louer des karts sur la piste loisir et on se tire des bourres incroyables ! Sinon, je vais rarement voir de vraies compétitions, mais je constate à chaque fois que le matériel évolue très vite.

Et la vie chez Sébastien Loeb Racing ?

On a été retenus en compagnie de Sarrazin et Maroc pour disputer le Championnat LMP2. Sébastien est un vrai patron, très méticuleux, il veut tout savoir. Mais il est aussi très simple et roule très fort en circuit ; si on fait un meilleur temps que lui, il veut comprendre pourquoi et le coup d'après, il sort un temps équivalent !

RASSEMBLEMENT NATIONAL DES ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING

GRANDE PREMIÈRE À SALBRIS LE 31 OCTOBRE !

Mis en place en 2007 dans le but de faciliter l'accès de la discipline aux enfants dès l'âge de six ans tout en leur inculquant des règles de vie et de comportement élémentaires, le réseau des Écoles Françaises de Karting **compte aujourd'hui 32 entités** qui, jamais, n'avaient été réunies en un seul et même lieu... La FFSA a décidé de pallier à cette carence en organisant le premier Rassemblement National du genre le 31 octobre prochain. Un mercredi, forcément !

1. L'EFK SALBRIS POUR TERRE D'ACCUEIL

Le premier Rassemblement National aura dans l'enceinte de l'EFK Salbris, réputée pour son dynamisme. Marc Berteaux a d'ores et déjà mobilisé son équipe pour que le mercredi 31 octobre reste gravé dans toutes les mémoires. Placé sous le signe de la convivialité, le Rassemblement se veut à la fois une journée ludique et une séance de travail et d'appréhension de la performance sportive collective (il y aura évidemment un classement par EFK). En gros, LA grande Fête que toutes les EFK attendent !

2. LE PROGRAMME

Ateliers physiques et techniques, roulage et quizz rythmeront la matinée des participants. Concrètement, trois zones distinctes seront installées : le Pôle Sport (slalom chronométré), le Pôle Roulage (quizz de connaissances, séance de travail sur une partie de la piste) et le Pôle Ateliers (slalom et exercice d'agilité). À l'issue du déjeuner pris par tous au village, les 'choses sérieuses' débiteront avec, dans l'ordre : la séance chrono pour chacun des trois groupes mis en place, une première finale avec grille de départ établie en fonction du résultat des chronos, puis une deuxième dont la grille sera déterminée en fonction du classement de la Finale 1. La cérémonie du podium et la remise des récompenses marqueront le terme de la journée sur le coup des 17 heures.

3. LES ANIMATIONS

De plus en plus impliquée dans le monde du karting, la Fédération Nationale de Protection Civile mettra en place à l'attention de tous, et plus particulièrement des plus jeunes, un atelier dédié aux gestes de premier secours. Partenaire de la FFSA depuis quelques mois, la revue Antoine le Pilote mettra les petits plats dans les grands, non seulement en mettant en place une structure



découverte, mais aussi en fournissant l'ensemble des numéros de course et en offrant une dotation finale de premier plan.

La société 2B1, dirigée par Sophie Besse, dévoilera son 'P'tit toqué', le jeu des gourmets et des gourmands. Très original et à vocation pédagogique, ce jeu accessible dès l'âge de 7 ans a pour objectifs de permettre aux enfants de mémoriser les catégories d'aliments, de choisir les ustensiles nécessaires pour les cuisiner et d'apprendre à les mélanger pour constituer un menu équilibré. Manger sainement, cuisiner soi-même tout en profitant des plaisirs de la vie, tel est le leitmotiv du P'tit toqué.

4. LA PROMOTION

En plus de karting-spirit.com, partenaire média officiel de la manifestation, la Presse Quotidienne Régionale, les réseaux sociaux et bien évidemment le site officiel des EFK (www.ffsa-efk.com) assureront la promotion du premier Rassemblement.

2 CHAMPIONNATS DE FRANCE

FFSA

GPO
Karting

«L'ELITE»

29-30 SEPTEMBRE

KARTING

2012

CIRCUIT INTERNATIONAL AUNAY LES BOIS (ESSAY)

Renseignements sur
www.gpokarting.com

NATIONALE «LA PROMOTION»

ENTRÉE GRATUITE



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



ORGANISE CE DOUBLE ÉVÉNEMENT AVEC SES FIDÈLES PARTENAIRES



LES GRANDES HEURES DE VALENCE

1975. Le petit circuit de Saint-Rambert-d'Albon est menacé par la construction de l'autoroute. Qu'à cela ne tienne, une dynamique équipe se projette déjà à une poignée de kilomètres plus au sud, direction Valence, et plus précisément La Roche de Glun. **Une nouvelle histoire** peut commencer.



En 1989, l'Équipe de France était notamment représentée de gauche à droite par Sylvie Roussillon, Emmanuel Collard, Nicolas Leboissetier, Cyril Kotylack et Jacques Saint-Guirons.



En 1989, ce fut le Danois Gert Munkholm qui l'emporta en Supercart.



On remarque la foule venue saluer le sixième titre mondial de Mike Wilson en 1989.

L'ASK Valence et son circuit viennent tout juste de naître, que déjà l'équipe réunie autour de son dirigeant Gilbert Dannonay organise un Championnat de France, dans une catégorie bien connue de l'époque, le McCulloch. Nous sommes en 1976, et tout de suite Valence se démarque par son sens de l'accueil et de l'organisation, ainsi qu'un vrai souci de communication. Affiches alentours, encarts et articles dans la presse, ce travail en amont paye et les spectateurs répondent présents à chaque occasion. Les organisations de courses toujours plus prestigieuses se succèdent, avec un cap franchi dès 1983 et l'organisation du Championnat d'Europe Inter 100cc. « Cela a été nos grands débuts internationaux », témoigne Gilbert Dannonay. « Nous avons fait la connaissance des membres de la CIK, et notamment de son président, Ernest Buser. Ce dernier a apprécié nos organisations, et dès lors nous avons chaque année reçu une compétition internationale sur notre piste de Valence ».

RENDEZ-VOUS À LA RÉUNION

Ces années de Championnats de France et d'Europe sont un excellent rodage pour l'ASK Valence et son dynamique président qui n'entendent cependant pas en rester là. « On nous faisait confiance, alors il fallait bien passer la vitesse supérieure ! », se souvient notre homme. « Pour cela, nous avons agrandi le circuit une première fois en empruntant une partie de la cuvette, avant de poursuivre l'extension en exploitant

totalement la surface de la partie basse de la piste. Nous arrivions ainsi à un tracé de 1200 mètres alternant portions rapides et parties techniques, avec des dénivelés et de nombreuses possibilités de dépassements. Le circuit a tout de suite plu aux pilotes, ce qui était quand même l'essentiel ! » Après l'Europe, c'est le monde qui est proposé à l'équipe valentinoise, et ce pour la saison 1989. Et pour se faire, on va mettre les petits plats dans les grands du côté de La Roche de Glun. « Nous avons pris notre bâton de pèlerin en nous fixant comme objectif de réaliser un Championnat qui resterait dans les annales du karting. Pour cela, nous avons lancé une vaste chasse aux sponsors et avons énormément communiqué en amont. Plus que l'organisation elle-même, ce travail de communication et de recherches de partenaires nous a énormément mobilisés ». Le travail va être extrêmement profitable, l'ASK Valence décrochant le soutien de partenaires d'envergure internationale, avec notamment suffisamment de budget pour pouvoir financer la couverture télévisée de l'épreuve. Côté diffusion, le France 2 de l'époque, c'est-à-dire Antenne 2 va répondre présent tout comme la Cinq. « La société de production qui a assuré le tournage sur place avec de nombreuses caméras avait, je me souviens, déroulé des kilomètres de câble partout sur le circuit ! Ça a été un sacré chantier, mais nous avons eu l'ensemble des finales retransmises en intégralité et en direct sur ces grands médias et notamment Antenne 2, grâce à Gérard Holtz. C'était une vraie première pour le karting, avec de belles images montrant un circuit sur lequel nous avions

accueilli 10 000 spectateurs payants ! » Sur place, les pilotes et leurs équipes sont accueillis comme des rois sous un grand chapiteau où ils peuvent se restaurer et découvrir au passage les spécialités locales. « Nous avons toujours mis l'accent sur l'accueil à Valence, pour que ces grandes courses de kart ne soient pas seulement une compétition, mais aussi une grande fête du karting ». Mais les pilotes ne sont pas au bout de leur surprise. Grâce à l'aide notamment de la Réunion, c'est tout simplement sur cette île des DOM-TOM que sont conviés pilotes, parents, conjoints et mécaniciens pour une remise des prix sur place, tous frais payés ! L'invitation précise même que le fret est payé pour un matériel complet de kart, de quoi organiser une course en marge d'une remise des prix en tous points unique : « Les Mike Wilson, Emmanuel Collard et consorts ont fait le déplacement, ce fut vraiment un moment unique ! », se souvient Gilbert Dannonay.

LE MONDE CONVERGE À LA ROCHE DE GLUN

La réussite et la médiatisation de ces Championnats ne sont pas passées inaperçues, et dès 1995, un nouveau Championnat du Monde est organisé à Valence. « Malheureusement, la CIK avait entretemps décidé de s'appropriier les droits télé, nous privant de pouvoir les vendre à des partenaires comme nous l'avions fait avec un énorme succès en 1989. Nos moyens s'en sont retrouvés nettement diminués tout comme la diffusion télé confiée à une chaîne à péage. Le challenge

En 1995, le brésilien Gastao Fragas remporte le championnat du Monde Formule A face à un certain Jenson Button (à gauche).



“ Nous avons pris notre bâton de pèlerin en se fixant comme objectif de réaliser un Championnat qui resterait dans les annales du karting.

ne fut donc pas aussi excitant que le précédent, ce qui ne nous a pas empêchés de mettre sur pied une belle manifestation en jouant encore une fois à fond le jeu de la communication ». Travaillant comme d'habitude avec son sens de l'organisation et de l'événement, l'ASK Valence n'hésitera pas à faire amener par montgolfière le directeur de course pour la phase finale ! Pour cette édition 1995 à laquelle participera notamment le jeune Jenson Button, second en Formule A, les tribunes sont encore pleines, tout comme la salle de presse : « Au cours de l'organisation de ces deux Championnats du Monde, ce qui m'a énormément frappé à l'époque, c'est la présence en grand nombre de journalistes du monde entier, preuve que le karting avait vraiment une médiatisation internationale à l'époque. Le président Buser avait vraiment réussi à faire de son sport une discipline mondiale, ce qui ne me semble plus être le cas aujourd'hui, malheureusement ». Si Valence n'a depuis plus reçu de compétitions mondiales par la suite, après de nouvelles épreuves européennes, un des temps forts du tracé valentinois fut également l'organisation du premier Grand Prix FFSA : « La FFSA nous avait envoyé son responsable karting de l'époque, David Terrien, qui outre ses qualités de pilote qui lui avait permis d'être Champion du Monde, était aussi un garçon brillant. Grâce aux relations du club et à l'implication de la FFSA et de David, nous sommes parvenus à rassembler un budget très conséquent auprès de deux partenaires très importants, de quoi là encore faire une belle fête du karting pour ce Grand Prix FFSA. Quand on a du

budget, c'est toujours plus facile de faire de grandes choses, mais cette recherche de partenaires et un effort de médiatisation a toujours été notre priorité à Valence, raisons pour lesquelles nous avons sans doute eu ce succès et pu organiser ces épreuves exceptionnelles ». Une marque de fabrique pour un circuit construit et développé sur les fonds propres du club : « Moi et un ami avons cautionné l'emprunt pour la construction de la piste, mais par la suite le club et donc la piste ont pu s'autofinancer grâce à toutes les organisations que nous avons mises sur pied et les budgets qui en ont découlé. Aujourd'hui encore, le circuit peut financer son entretien grâce à ses réserves financières ».

REGIONAL SERIES

Parmi toutes ces grandes courses qui ont jalonné l'histoire de Valence, l'une d'elles a-t-elle marqué le dirigeant des lieux ? « Impossible de dire laquelle, car avec tout le travail d'organisation, d'intendance et de suivi des bénévoles, je me suis toujours interdit de m'occuper de la partie sportive ? C'était impossible de faire correctement les deux ». Après ces grandes heures valentinoises, qu'en est-il justement de l'actualité du tracé de La Roche de Glun ? « Après avoir organisé dix-huit Championnats d'Europe et deux Championnats du Monde où l'on ne nous avait fait que des compliments, il nous a tout d'un coup été signifié que notre circuit n'était plus approprié à ce type de courses. Avec mes 30 années de bénévolat et pas loin de 50 années dans le karting, je peux me permettre d'être critique, et je déplore cet empilage



Ecrin montagneux et tribunes combles pour encourager Frédéric Blin ici en tête d'une manche en 1995.

de normes toutes plus draconiennes les unes que les autres qui nous ont tout d'un coup condamnés. Dans ces conditions, nous n'avions ni l'envie ni la possibilité de répondre à ces nouvelles exigences. C'est dommage de ne plus pouvoir organiser ces grandes fêtes du karting, ce qui n'empêche néanmoins pas le circuit de très bien se porter, avec une activité de loisir très développée et l'organisation de compétitions régionales. Une société d'exploitation s'est installée sur place et reverse un loyer à l'ASK. Elle maîtrise toute la partie loisir et location, et m'assiste pour la gestion du circuit. Après avoir organisé le fameux Trophée Valentinois depuis 1978 qui a drainé jusqu'à 280 pilotes par épreuve tout en se maintenant à un niveau très correct de 150 participants dernièrement, nous avons opté pour une nouvelle compétition. Il s'agit des Régional Series qui se déroulent en deux temps ici à Valence et à Lyon. Cette série d'épreuves est organisée conjointement par l'ASK Valence et l'ASK Lyon Kart Master Club. Le circuit de Valence est donc très actif, mais doit faire face à des soucis de nuisances sonores envers son voisinage. Il y a eu de nombreuses constructions autour de nous, et nous nous devons d'être extrêmement vigilants à ce niveau. Autant nous maîtrisons notre émission sonore au niveau des temps de loisir, autant lors des courses, c'est problématique. Il est donc très urgent pour nous comme pour de nombreuses pistes en France que soit définitivement adopté un règlement technique limitant le bruit des karts, et notamment les KZ. Des solutions existent, il faut maintenant trancher, il y va de notre survie ».

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 31/05/12

Affaire FFSA c/ M. Franck Thouvenel / Affaire FFSA c/ M. Yannick Iglesias

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 31 mai 2012, présidée par M. Alain Dubord, assisté par Mme Yveline Guillou et M. Jean Jacques Benezet en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Lors de la « Coupe de France X 30 » du samedi 31 mars 2012 à Varennes sur Allier, et plus précisément au cours de la manche qualificative b/d en catégorie X 30, Mrs Yannick Iglésias et Franck Thouvenel, respectivement supporters du pilote n°19, M. Julien Hermouet, et du pilote n°69, M. Henrik Thouvenel, en viennent aux mains devant le portail du parc arrivée.

M. Yannick Iglésias agresse physiquement M. Franck Thouvenel dans l'enceinte du paddock en lui donnant un coup de tête puis un coup de poing. M. Franck Thouvenel répond par un coup de pied puis est examiné par le médecin de l'épreuve, le Dr Charles Balima.

Ce dernier rédige un certificat médical sur l'état de M. Franck Thouvenel précisant :

- Que M. Franck Thouvenel dit avoir été victime de coups et blessures volontaires et avoir reçu des coups au visage,
- Qu'il présente des céphalées plus marquées en région frontale,
- Qu'après examen il note une épistaxis (saignements de nez) gauche de moyenne abondance et une déformation de son nez,
- Qu'il lui conseille d'aller à l'hôpital afin de subir une radio des OPN (os du nez).

Les deux protagonistes sont entendus par le collège des commissaires sportifs qui décide de leur interdire l'accès au paddock pour le reste de la manifestation conformément à l'article 18 du règlement sportif national 2012 et d'introduire une demande de sanction disciplinaire à leur encontre auprès de la FFSA.

La notification de la décision est reçue et signée par les deux intéressés le 31 mars 2012 à 20h00.

M. Yves Goujon, commissaire sportif ayant constaté les faits, produit un témoignage le 11 mai 2012 joint au rapport de clôture. Mrs Gilles Raboutot et Serge Rojouan, tous deux en poste à l'entrée du parc fermé, témoignent également par deux attestations des 14 et 15 mai 2012.

Après instruction du dossier, la FFSA, par courrier recommandé avec avis de réception du 4 mai 2012, convoque Mrs Yannick Iglésias et Franck Thouvenel à comparaître devant la commission de discipline du 31 mai 2012. Est également convoqué devant la commission de discipline, M. Jean-Claude Desciaux, Président du collège des commissaires sportifs.

LA COMMISSION DE DISCIPLINE :

Vu le règlement disciplinaire FFSA 2012 ;

Vu la réglementation karting FFSA 2012 et notamment le règlement sportif national 2012 ;

Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier et, notamment :

Après avoir pris connaissance des témoignages de Mrs Gilles Raboutot et Serge Rojouan qui précisent notamment qu'ils ont vu deux hommes en venir aux mains et notamment l'un d'eux mettre un coup de tête à son interlocuteur ;

Après avoir pris connaissance du témoignage de M. Yves Goujon dans lequel il précise :

- Qu'au cours de la manche qualificative B-D de la Coupe de France X30, deux accompagnateurs de pilotes se sont invectivés et en sont venus aux mains ;
- Que M. Yannick Iglésias a mis un coup de tête au visage de M. Franck Thouvenel ;
- Que celui-ci a voulu se dégager en donnant un coup de pied à M. Yannick Iglesias qui lui alors asséné un coup de poing au visage ;
- Qu'il s'est précipité pour les séparer et les a amenés à la commission sportive ;
- Qu'il a ensuite accompagné M. Franck Thouvenel à l'infirmerie où le médecin a constaté d'abondants saignements de nez.

Après avoir constaté l'absence excusée de M. Franck Thouvenel pour raisons professionnelles, qui explique dans son courriel en date du 18 mai 2012 :

- Que son fils a été percuté par le pilote n°19, M. Julien Hermouet lors d'une tentative de dépassement de deux places derrière ; que cet accident obligea les deux pilotes à abandonner la course ;
- Qu'alors qu'il était en train d'indiquer à son fils le pilote auteur de l'accrochage, un individu « révolté et en colère », lui a asséné un coup de tête ;
- Qu'il s'est alors défendu par un coup de pied ;
- Qu'il a ensuite reçu un violent coup de poing qui lui a cassé le nez ;
- Qu'un officiel a eu le « courage » de s'interposer et l'a amené auprès du médecin qui a constaté son état ;
- Que le comportement de M. Yannick Iglésias est « lamentable » ;
- Qu'il compte donner une suite « judiciaire » à cette affaire ;
- Que son fil a arrêté le kart suite à cette affaire.

Après avoir constaté l'absence excusée de M. Yannick Iglésias qui précise dans un courrier en date du 23 mai 2012 :

- Qu'en tant que manager de Team, il représentait plusieurs personnes à cette compétition dont M. Julien Hermouet ; que ce dernier « aurait » sorti un pilote, M. Henrik Thouvenel, lors de la manche qualificative ;
- Qu'alors que les deux pilotes regagnaient le paddock, le responsable d'un autre Team lui a reproché le comportement de M. Julien Hermouet ; qu'il a eu une altercation verbale puis physique violente avec le père du dit pilote, M. Franck Thouvenel ;
- Qu'il « reconnaît de bonne foi que ce jour-là son comportement n'a pas été exemplaire » ; « qu'il n'aurait jamais dû porter le moindre coup à M. Franck Thouvenel » ;
- Qu'il sait « avoir manqué à l'éthique et à la morale du karting » et présente ses excuses ;
- Que c'est la première fois qu'il agit de la sorte ;

Après avoir entendu la représentante FFSA chargée de l'instruction en son rapport ;

Après avoir entendu M. Jean Claude Desciaux, Président du collège des commissaires sportifs durant la Coupe de France X 30, qui explique :

- Qu'il y a eu un fait de course sur la piste entre deux pilotes ; que lorsque les pilotes sont rentrés dans le paddock, les accompagnateurs des pilotes 19 et 69 se sont insultés ;
- Que M. Franck Thouvenel a proféré des insultes à l'encontre de M. Julien Hermouet ;
- Qu'alors M. Yannick Iglésias a mis un coup de tête à M. Franck Thouvenel ;
- Que ce dernier s'est défendu par un coup de pied ;
- Que M. Yannick Iglésias lui a asséné un coup de poing au visage qui lui a cassé le nez ;
- Que les deux intéressés ont reconnu les faits lorsqu'ils ont été auditionnés par le Collège des Commissaires Sportifs ;
- Que lors de leur audition, M. Yannick Iglésias a immédiatement manifesté des regrets quant à son acte et a eu un très bon comportement alors que M. Franck Thouvenel restait très énervé.

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

SUR CE,

Concernant les faits reprochés à M. Yannick Iglésias

Considérant qu'il est reproché à M. Yannick Iglésias d'avoir été l'auteur d'agression, de coups et invective à l'encontre d'un autre licencié, M. Franck Thouvenel, lors de la Coupe de France X30 se déroulant le 31 mars 2012 à Varennes sur Allier ;

Considérant que M. Yannick Iglésias reconnaît avoir agressé verbalement puis physiquement M. Franck Thouvenel ; que son comportement « n'a pas été exemplaire » ; qu'il n'aurait jamais dû porter le moindre coup à M. Franck Thouvenel ; qu'il le regrette et présente ses excuses ; Considérant que ces faits sont corroborés par de nombreux témoignages versés au dossier ;

Considérant que la matérialité des faits est établie ; que, dès lors, les faits reprochés à M. Yannick Iglésias sont avérés et non contestés ;

Considérant que ce type d'agissement nuit très gravement aux intérêts et à l'image du sport automobile et du karting en particulier ;

Considérant en outre que le fait pour un licencié d'adopter un comportement agressif et violent 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 ; Considérant au surplus qu'en tant que manager de pilotes au sein d'un Team, M. Yannick Iglésias se doit d'exercer un comportement exemplaire et pédagogue auprès des jeunes pilotes dont il a la charge sur les épreuves ;

Considérant ainsi que les faits relevés à l'encontre de M. Yannick Iglésias 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 personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment :

4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la F.F.S.A., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ;

Considérant les circonstances de l'espèce et, notamment, l'extrême violence des coups infligés par M. Yannick Iglésias ;

PAR CES MOTIFS,

Inflige à M. Yannick Iglésias une suspension de toutes licences d'une durée de trois ans.

Dit que cette suspension s'étend à toutes les ASN membres de la FIA. Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification. Dit que, conformément à l'article 15 du règlement disciplinaire FFSA, M. Yannick Iglésias dispose d'un délai de 10 jours à compter de la réception du présent jugement pour interjeter appel de la décision rendue. Cet appel doit être formé par lettre recommandée avec avis de réception adressée à la FFSA ;

Concernant les faits reprochés à M. Franck Thouvenel

Considérant qu'il est reproché à M. Franck Thouvenel d'avoir été l'auteur d'agression, de coups et invective à l'encontre d'un autre licencié, M. Yannick Iglésias, lors de la Coupe de France X30 se déroulant le 31 mars 2012 à Varennes sur Allier ;

Considérant qu'il ressort du témoignage en audience de M. Jean-Claude Descazaux ; qu'à l'entrée au paddock M. Franck Thouvenel a proféré des insultes à l'encontre de M. Julien Hermouet, pilote du kart n°19, alors qu'il se trouvait près de M. Yannick Iglésias ; que c'est lorsqu'il a entendu ces propos injurieux que ce dernier s'est emporté et a agressé verbalement puis physiquement M. Franck Thouvenel ; que les propos injurieux de M. Franck Thouvenel sont à l'origine de l'agressivité de M. Yannick Iglésias ;

Considérant, en outre, que M. Franck Thouvenel a porté un coup de pied à M. Yannick Iglésias mais qu'il ressort de l'ensemble des témoignages du dossier qu'il s'agit, en l'espèce, d'un geste de défense face à la violence de M. Yannick Iglésias ;

Considérant dès lors que les griefs de coups et agression ne peuvent être retenus à l'encontre de M. Franck Thouvenel ;

Considérant cependant que la matérialité des faits reprochés à M. Franck Thouvenel est avérée concernant les invectives à l'encontre du jeune pilote M. Julien Hermouet ; que ce comportement est à l'origine de l'agressivité de M. Yannick Iglésias, son manager ;

Considérant que ce type d'agissement nuit aux intérêts et à l'image du sport automobile et du karting en particulier ;

Considérant ainsi que les faits relevés à l'encontre de M. Franck Thouvenel 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 personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuire 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 F.F.S.A., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ;

Considérant les circonstances de l'espèce,

PAR CES MOTIFS,

Inflige à M. Franck Thouvenel une suspension de toutes licences d'une durée de 6 mois assortis du sursis. Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification.

Dit que, conformément à l'article 15 du règlement disciplinaire FFSA, M. Franck Thouvenel dispose d'un délai de 10 jours à compter de la réception du présent jugement pour interjeter appel de la décision rendue. Cet appel doit être formé par lettre recommandée avec avis de réception adressée à la FFSA ;

JURIDIQUE

TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DU 8/03/12

Appel James Fighiera c/ décision Commission de Discipline de la FFSA du 16/12/11

Le Tribunal d'Appel Disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du jeudi 8 mars 2012, présidée par M. Jean-Christophe Leroy, assisté par Mrs Jean-Claude Chervier et Thierry Morel, en qualité d'assesseurs. Également présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance et Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS

Lors de la finale KZ125 du Trophée Claude Secq se déroulant le 13 novembre 11 sur le circuit de Brignoles, le kart n°10 piloté par M. Sylvain Valet et le kart n°16 piloté par M. James Fighiera s'accrochent. M. James Fighiera sort alors de son kart et se dirige vers le kart de M. Sylvain Valet, toujours assis dans son siège, puis le frappe. M. Christian Seroux, Président du Collège des Commissaires Sportifs, est contraint d'intervenir afin de faire cesser les coups de poings et de pied que M. James Fighiera assène à M. Sylvain Valet. Le Collège, après l'avoir entendu, exclut M. James Fighiera de la manifestation et décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA. La notification de la décision est reçue et signée par M. James Fighiera le 13 novembre 2011 à 16h55.

La FFSA, après instruction du dossier, convoque, par lettre R.A.R en date du 22 novembre 2011, M. James Fighiera à comparaître devant la Commission de Discipline du 16 décembre 2011 pour « agression et coups à l'encontre du pilote n°10, M. Sylvain Valet, suite à un accrochage », faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA. Après avoir pris connaissance des pièces du dossier, la Commission de Discipline décide d'infliger à M. James Fighiera, une suspension de toutes licences d'une durée de 2 ans assortie de 1 an de sursis et dit que cette suspension sera étendue à toutes les ASN membres de la FIA.

M. James Fighiera interjette appel de cette décision dans les formes et délais réglementaires. Par courrier RAR en date du 17 février 2012, M. James Fighiera est convoqué devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire de ce jour. Sont également appelés à comparaître : M. Sylvain Valet, en qualité de victime ; M. Christian Seroux, en qualité de Président du Collège des Commissaires Sportifs et témoin.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE

Vu le Guide Licence en vigueur ;

Vu les Prescriptions Générales de la Réglementation Générale FFSA en vigueur ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;

Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;

Après avoir pris de connaissance de l'ensemble des pièces du dossier ;
Après avoir entendu la Représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure ;

Après avoir entendu M. Christian Seroux qui précise en audience :

- Qu'il a constaté que les karts de Mrs James Fighiera et Sylvain Valet étaient dans le bac à graviers, mais qu'il ignore pourquoi ;
- Que James Fighiera est allé à la rencontre de M. Sylvain Valet et lui a asséné un coup de poing sur le casque et des coups de pieds ;
- Qu'il est intervenu afin de séparer les deux pilotes « facilement » ; que dès lors, chacun est parti de son côté ;
- Que James Fighiera s'est présenté devant les membres du Collège des Commissaires Sportifs, calme, courtois et poli ; qu'il a été exclu

de la compétition ; que cette décision a été prise compte tenu de la gravité du geste de M. James Fighiera et pour l'image du karting ;

- Que M. James Fighiera n'a pas souhaité faire appel de cette décision et n'a pas protesté.

Après avoir entendu M. James Fighiera qui précise :

- Qu'il a décidé de faire appel de la décision de 1^{ère} instance, car il juge la sanction de la Commission de 1^{ère} instance trop lourde par rapport à son comportement « qui a duré 30 secondes » ;
- Qu'il était 3^e de la finale ; qu'alors M. Sylvain Valet lui a fait « une poussette » qui a envoyé son kart dans le bac à graviers ;
- Qu'il est sorti de son kart très énervé ; qu'il lui a mis un coup de pied, car il a perdu son sang froid ;
- Que c'est la 1^{re} fois qu'il agit de la sorte ;
- Qu'il reconnaît qu'il n'a pas à « faire justice lui-même » ; qu'il doit respecter les procédures prévues dans la réglementation FFSA ;
- Que « cela lui a servi de leçon » ; qu'il s'engage à ne plus jamais recommencer ;
- Que M. James Fighiera fait parvenir en audience plusieurs témoignages appuyant ses dires et notamment un témoignage de M. Robert Valet, père de M. Sylvain Valet, dans lequel ce dernier précise qu'il accepte les excuses que lui a présentées M. James Fighiera.

Après avoir entendu et donné la parole en dernier à M. James Fighiera ;
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

Considérant que M. James Fighiera fait valoir :

- Qu'il a été victime d'un fait de course de la part de M. Sylvain Valet ;
- Que ce fait de course l'a énervé ;
- Qu'il reconnaît s'être emporté et avoir mis un coup de pied à M. Sylvain Valet, mais que cette altercation a duré très peu de temps et qu'à son sens, elle ne justifie pas une sanction si lourde ;
- Qu'il présente ses excuses pour son comportement et promet de ne plus recommencer ;
- Qu'il a également présenté ses excuses à Mrs Sylvain et Robert Valet.

Considérant l'attestation de M. Robert Valet dans laquelle ce dernier confirme que

M. James Fighiera leur a bien présenté ses excuses et s'est engagé à se maîtriser à l'avenir ; que Mrs Sylvain et Robert Valet les ont acceptées. Mais considérant que les faits reprochés à M. James Fighiera sont caractérisés par les témoignages de M. Christian Seroux et de plusieurs autres officiels et spectateurs ;

Considérant dès lors que la matérialité des faits est établie ;

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

Considérant que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. James Fighiera 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 personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuï aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment :

4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ;
Considérant les circonstances de l'espèce et, notamment, l'attestation de M. Robert Valet dans laquelle ce dernier confirme que M. James Fighiera leur a bien présenté ses excuses et s'est engagé à se maîtriser à l'avenir ; que Mrs Sylvain et Robert Valet les ont acceptées,

PAR CES MOTIFS,

Déclare l'appel interjeté par M. James Fighiera recevable en la forme ;

Confirme la décision de la Commission de Discipline du 16 décembre 2011 quant à la matérialité des faits reprochés à M. James Fighiera, mais décide compte tenu du dossier de première instance et des éléments produits en cause d'appel, d'en réformer le quantum et d'infliger à M. James Fighiera une suspension de toutes licences d'une durée de 2 ans, dont 18 mois assortis du sursis ;

Dit que cette suspension sera étendue à toutes les ASN membres de la FIA ;

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.

Appel Didier Rodde c/ décision Commission de Discipline du 16/12/11

Le Tribunal d'Appel Disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du jeudi 8 mars 2012, présidée par M. Jean-Christophe Leroy, assisté par Mrs Jean-Claude Chervier et Thierry Morel, en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance et Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS :

Dans le paddock de l'épreuve de la finale nationale du Challenge X30 se déroulant sur le circuit d'ELCEKA le 9 octobre 2011, une altercation a lieu entre M. Géraud Rodde, licencié et pilote du kart n°15, catégorie X30 premium et son père, M. Didier Rodde, titulaire d'une licence Internationale Concurrent Tuteur.

Le médecin de l'épreuve, le Dr Gilbert Saissi, est appelé à 11 heures 50 pour un malaise.

Ce dernier, dans son rapport d'intervention précise :

- Qu'il s'agit de la perte de connaissance de M. Géraud Rodde après une rixe familiale
- Que cette perte de connaissance a duré environ 10 minutes
- Qu'après le réveil le malade s'est plaint de céphalées. Il est amnésique des faits récents ;
- Que l'examen clinique ne révèle pas de déficit sensitif ou moteur ;
- Que l'évacuation vers les urgences de l'hôpital de Montpellier a été décidée devant :
 - la durée de la perte de connaissance
 - les céphalées
 - l'amnésie
 - la violence du choc lombaire.

Il ajoute que durant l'intervention des secours, le père est revenu pour asséner un violent coup de pied dans les lombes de son fils.

Le Collège, notamment, à la vue du rapport du médecin témoin des coups, décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA à l'encontre de Mrs Didier et Géraud Rodde.

La FFSA, après instruction du dossier, convoque par lettre RAR en date du 17 novembre 2011 à comparaître devant la Commission de Discipline du 16 décembre 2011 :

- d'une part, M. Géraud Rodde pour participation à une rixe avec agression physique et voie de fait à l'encontre de son père et tuteur, M. Didier Rodde, faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA.

- d'autre part, M. Didier Rodde pour participation à une rixe avec agression physique et voie de fait à l'encontre de son fils, M. Géraud Rodde, faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA.

Après avoir pris connaissance des pièces du dossier et notamment du mémoire en défense produit par Mrs Didier et Géraud Rodde, la Commission de Discipline décide :

- De relaxer M. Géraud Rodde,
- D'infliger à M. Didier Rodde, une suspension de toutes licences d'une durée de 3 ans assortie de 1 an de sursis et dit que cette suspension sera étendue à toutes les ASN membres de la FIA.

M. Didier Rodde interjette appel de cette décision dans les formes et délais réglementaires.

Par courrier RAR en date du 17 février 2012, M. Didier Rodde est convoqué devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire de ce jour. Sont également appelés à comparaître : M. Géraud Rodde en qualité de victime, M. Gilbert Saissi, en qualité de témoin, M. Christian Reclus, en qualité de Président du Collège des Commissaires Sportifs.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE

Vu le Guide Licence en vigueur ;

Vu les Prescriptions Générales de la Règlementation Générale FFSA en vigueur ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;

Vu la Règlementation Karting FFSA en vigueur ;

Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier et notamment du courrier de Monsieur Christian RECHUS en date du 29 février 2012 dans lequel, d'une part, il s'excuse pour son absence et, d'autre part, il précise qu'il confirme sa version des faits expliquée en 1^{re} instance, à savoir :

- Qu'il a été interpellé suite à un malaise dans le paddock ;
- Qu'il a alors pris la décision de faire intervenir le Docteur Gilbert Saissi, médecin de l'épreuve qui a rédigé un rapport ;

>>>

- Qu'il a ensuite convoqué M. Géraud Rodde par micro avant d'apprendre que celui-ci était déjà parti à l'hôpital ;
- Qu'on lui a reporté qu'au début de la rixe, M. Géraud Rodde aurait réprimandé son père sur l'état de son kart et l'aurait poussé ; que suite à cela M. Didier Rodde aurait commencé à frapper son fils ;
- Que M. Géraud Rodde a une allure frêle alors que son père est corpulent ;
- Que les officiels de l'épreuve se sont réunis et, après lecture du rapport du médecin, ont décidé d'adresser une demande de sanction disciplinaire à l'encontre des 2 protagonistes.

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

Après avoir entendu le Docteur Gilbert Saissi qui explique :

- Que dans la matinée, il se trouvait dans la tour de contrôle lorsqu'il est averti par la radio qu'un pilote a fait un malaise dans le paddock ;
- Qu'après examen, M. Géraud Rodde ne manifestait aucun signe de gravité ; que ce n'était pas « une situation dramatique », mais un traumatisme crânien sans gravité avec perte de connaissance ;
- Que si M. Géraud Rodde avait fait un malaise vagal, il ne serait pas réveillé comme il l'a fait ; que dès lors, cette explication est impossible ; que ce malaise est forcément dû à un traumatisme ;
- Que malgré tout, il a préféré que M. Géraud Rodde soit hospitalisé afin qu'il subisse des examens complémentaires ;
- Qu'il n'a vu M. Didier Rodde que lorsque ce dernier est arrivé à vive allure pour asséner un coup de pied dans les lombaires de son fils alors que ce dernier était encore à terre ;
- Que certaines personnes ont dit que Mrs Géraud et Didier Rodde venaient de se battre, mais que, personnellement, il n'a rien vu et que dès lors il ne peut l'affirmer ;

Après avoir entendu M. Didier Rodde qui confirme les propos développés dans son mémoire en défense versé au dossier de 1^{ère} instance et qui ajoute en audience d'appel :

- Que le Docteur Gilbert Saissi n'était pas présent lors de sa dispute avec son fils ;
- Que son fils était énervé à la sortie de sa course ; qu'il s'était disputé avec un autre pilote ; que dès lors, il l'a réprimandé, car il ne supporte pas ce genre de comportement inadmissible et antisportif ;
- Que son fils, M. Géraud Rodde, l'a insulté et lui a jeté son châssis dessus ;
- Qu'alors, il l'a disputé, mais ne lui a pas porté la main dessus ;
- Qu'il est ensuite allé récupérer ses pneus et que lorsqu'il est revenu, son fils était allongé sur le sol ; qu'il ignore les raisons de ce malaise, car il n'était pas présent à ce moment-là ;
- Que plusieurs personnes sont venues le voir pour lui dire que son fils était à terre par sa faute ; que cela l'a énervé ;
- Qu'il a cru qu'il était en train de « simuler » un malaise ; que dès lors cette attitude l'a agacé et qu'il lui a mis un coup de pied dans les fesses afin qu'il se relève ;
- Qu'il s'agit d'une dispute familiale qui ne mérite pas de faire l'objet d'une procédure disciplinaire devant les instances fédérales, qu'il s'agit d'un fait d'ordre privé ;
- Que les examens médicaux complémentaires ont démontré qu'il s'agissait bien d'un malaise vagal ;
- Qu'il renouvelle ses excuses et regrette son geste.

Après avoir entendu et donné la parole en dernier à Monsieur DIDIER RODDE ;
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

Considérant que M. Didier Rodde fait valoir :

- qu'il a mis un coup de pied dans les fesses de son fils et non dans les lombaires ;
- que ce geste est dû à l'énerverment de la course, mais aussi à une dispute personnelle avec son fils ;
- qu'il pensait qu'il simulait un malaise et voulait le forcer à se lever ;
- que les résultats des examens complémentaires ont démontré que le malaise de son fils n'est pas dû à des faits de violence, mais à un malaise vagal ;

Mais considérant que les faits reprochés à M. Didier Rodde sont caractérisés par le rapport puis le témoignage du Docteur Gilbert Saissi, Médecin de l'épreuve, qui atteste :

- Qu'il est impossible que ce malaise soit vagal ; que l'origine est forcément traumatique ;
- Qu'il a vu M. Didier Rodde porter intentionnellement un coup de pied dans les lombaires de son fils alors allongé dans le paddock ; que les conséquences de ce coup auraient pu être dangereuses pour M. Géraud Rodde ;
- Que M. Didier Rodde a eu un comportement irresponsable ;
- Que M. Didier Rodde ne présente aucun certificat hospitalier qualifiant le malaise de son fils.

Considérant qu'il découle de ce qui précède que M. Didier Rodde n'apporte aucun élément objectif et définitif permettant de remettre en cause l'existence de la faute disciplinaire ;

Considérant que ce type d'agissement est d'une particulière gravité dès lors qu'il est de nature à porter atteinte à l'intégrité physique d'un participant ;

Considérant, en outre, que ce type d'agissement constitue un manquement grave à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs et à l'image du sport automobile et plus particulièrement du karting ;
Considérant, dès lors, que la Commission de Discipline du 16 décembre 2011 a fait une juste qualification juridique et appréciation des faits en jugeant que :

- que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. Didier Rodde 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 personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment :*

4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ; »

Considérant les circonstances de l'espèce,

PAR CES MOTIFS,

Déclare l'appel interjeté par M. Didier Rodde recevable en la forme ;
Confirme la décision de la Commission de Discipline du 16 décembre 2011 dans toutes ses dispositions ;

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 CNOSEF prévu aux articles L.141-4 et R.141-5 et suivants du Code du Sport.

BESOIN DE S'ÉQUIPER SANS CASQUER ?

casques, combinaisons, accessoires...
tout pour le karting sur ITAKASHOP.com



**LEADER EUROPÉEN
DE LA VPC KARTING**

VOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS

Le calendrier de vos épreuves du 22/09 au 04/11

DATE	MANIFESTATION	ASK ORGANISATRICE	TÉLÉPHONE	EMAIL
22 et 23 septembre	Chpt Régional Nord Picardie à Douvrin	ASK Française de Mécanique	03 21 40 85 08	kil62@orange.fr
22 et 23 septembre	Régional Series à Lyon	ASK Lyon Kart Master Club	06 99 07 40 18	sdeschiens@lyonkartmasterclub.com
22 et 23 septembre	Démonstration 20ème carrefour de l'auto	ASK Club Comtat Venaissin	04 90 61 33 65 06 30 70 21 12	ask.comtatvenaissin@wanadoo.fr
22 et 23 septembre	5 ^e manche du Chpt Sud	ASK Ligue Midi Pyrénées	06 80 40 49 88	
22 et 23 septembre	Course Club à Lissartel	ASK Aurillac	04 71 43 13 05	jean-francois.gerval@wanadoo.fr
22 et 23 septembre	Chpt Régional IDF à Soucy	ASK Rosny 93	01 42 87 48 05	askrosny93@wanadoo.fr
23 septembre	Démonstration à Noyon	ASK Noyon	03 44 44 34 85	noyon60.sportkart@yahoo.fr
23 septembre	Chpt Régional Lorraine-Alsace à Peugeot Mulhouse	ASK Mulhouse	03 89 53 63 02	c braye68@hotmail.fr
23 septembre	Course Club à Autoreille	ASK Besançon	03 84 32 96 03	jbourquard@yahoo.fr
23 septembre	Course Club Trophée du Sud Est	ASK Martigues	06 15 35 14 40 04 42 09 04 41	louisdany@orange.fr
23 septembre	Trophée de Bretagne Pays de Loire à Ancenis	ASK Ancenis	02 40 83 12 30	stephane-grevet@club-internet.fr
23 septembre	Trophée de Bretagne à Corcoué/Logne	ASK Nantes	02 40 69 84 81	asknantes@orange.fr
28 au 30 septembre	24 Heures Karting	ASK ACO	02 43 21 32 97	circuit.alainprost@lemans.org
28 au 30 septembre	GPO + Chpt Nationale à Essay	ASK K61	02 33 36 88 10	K61@club-internet.fr
29 et 30 septembre	Finale du Trophée Oscar Petit à Varennes	ASK AS Karting Varennes	04 70 45 09 70	secretariat-kartvar@orange.fr
30 septembre	Course Club d'Automne	ASK Soissons	03 23 73 24 54	j.madoux@free.fr
6 et 7 octobre	Trophée Vincent Sanchez	ASK Karting Club Pays d'Olmes	05 61 01 31 89 06 85 10 95 92	sanchez.jean-claude@wanadoo.fr
6 et 7 octobre	Finale Nationale X30	ASK Ancenis	02 40 83 12 30	stephane-grevet@club-internet.fr
7 octobre	Course Club Amicale d'Automne à Soucy	ASK Sens	03 86 86 59 48	otawa.elodie@wanadoo.fr
7 octobre	Course Club Découverte à Lavilledieu	ASL Lavilledieu	04 75 94 20 19	contact@laumatec.com
7 octobre	Trophée Vallée de Seine	ASK Rouen 76	06 79 45 85 88	claude.wallecan@renault.com
7 octobre	Course Club Touraine Cup	ASK Touraine	02 47 26 07 00	asktouraine@formulekart.com
7 octobre	Course Club La Fête du Karting	ASK Karting Club Bourbon	06 92 65 90 76	contact@kartingclubbourbon.fr
13 et 14 octobre	Finale Rotax à Angerville	ASK Angerville	01 64 95 20 38	askangerville@wanadoo.fr
13 et 14 octobre	Finale Chpt Régional d'Auvergne	ASK AS Karting Varennes	04 70 45 09 70	secretariat-kartvar@orange.fr
13 octobre	4 ^e manche du Championnat de Nouvelle-Calédonie	ASK Calédonien	00 687 78 68 28	johann.pasquier@gmail.com
14 octobre	Course Club Trophée Nord Picardie	ASK Scuderia de Berck	03 21 94 44 45	ducas.racing.hart@wanadoo.fr
14 octobre	Chpt Régional Lorraine-Alsace à Lommerange	ASK Haguenau	03 88 51 65 64 03 88 51 46 00	ekchagenau@laposte.net
14 octobre	Course Club à Muret	ASK 31	05 61 70 21 10	
14 octobre	Course Club Chpt Régional Aquitaine à Escource	ASK Landes et Gacogne	05 57 64 30 38 06 85 60 19 05	alainpons33@libetysurf.fr
14 octobre	Trophée de Cabourg	ASK Cabourg Karting Union	02 31 85 32 74	
18 au 21 octobre	Challenge X30 Europa à Lyon	ASK Lyon Kart Master Club	06 99 07 40 18	sdeschiens@lyonkartmasterclub.com
20 et 21 octobre	Chpt Régional Nord Picardie à Ostricourt	ASK Métropole	03 27 89 90 50	contact@racingkartjpr.fr
20 et 21 octobre	Amicale de Sens Trophy 2 et Finale du Chpt Régional BFC	ASK Sens	03 86 86 59 48	otawa.elodie@wanadoo.fr
20 octobre	Course Club 4 Heures de Brignoles	ASK Roquebrune Racing Kart	04 93 64 92 49	roquebruneracingkart@yahoo.fr
20 octobre	Chpt de France Euro-Endurance 6 Heures de Rouen	ASK Rouen 76	06 79 45 85 88	claude.wallecan@renault.com
21 octobre	Course Club de la Sarrée	ASK Bar sur Loup	04 93 63 53 13	jpa52@aliceadsl.fr
21 octobre	Trophée de Bretagne	ASK Lohéac	06 76 00 32 21	gerard.robilot@cegetel.net
21 octobre	Challenge Minarelli Ouest	ASK ACO	02 43 21 32 97	circuit.alainprost@lemans.org
21 octobre	Coupe de la Réunion	ASK Commission Karting de la Réunion		
27 et 28 octobre	GPO et Coupe de France à Laval	ASK Laval	06 26 02 66 02	pnoury@sofidem.fr
28 octobre	Course Club à Pers	ASK Aurillac	04 71 43 13 05	jean-francois.gerval@wanadoo.fr
31 octobre	Rassemblement EFK Minikart	ASK Salbris	02 54 97 04 89	ask.salbris@wanadoo.fr
2 au 4 novembre	Coupe de France Minime et Cadet et KZ125 au Mans	ASK ACO	02 43 21 32 97	circuit.alainprost@lemans.org
3 et 4 novembre	Finale du Trophée Valentinois	ASK Valence	04 75 84 83 83	kartingvalence@wanadoo.fr
4 novembre	Course Club du Bois Faily	ASK Karticlub 57	06 22 11 70 72	karticlub@kc57.fr

ANGERVILLE
13 ET 14 OCTOBRE 2012

ROTAX.



MAX
CHALLENGE

FRANCE



FIDIALE CHALLENGE ROTAX

6 CATEGORIES

MINIHART - MOTEUR MICROMAX

NATIONALE

ROTAX MAX

ROTAX MAX MASTER

ROTAX DD2

ROTAX DD2 MASTER

NOUVEAU CETTE ANNÉE !!

CATÉGORIE MINIKART - 36 places

Modalités à partir du 7 septembre sur le site Web

ROTAX.



MAX
CHALLENGE

TEAM FRANCE

6 PLACES QUALIFICATIVES POUR LA
FINALE MONDIALE ROTAX 2012
PORTIMAO - PORTUGAL

ROTAX

NATIONAL
ROTAX FRANCE

INSCRIPTION SUR

WWW.CLUBROTAXFRANCE.COM

