

SAISON 2012 : LES PRINCIPAUX CHANGEMENTS

# france**auto** Karting

magazine

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

[www.ffsa.tv](http://www.ffsa.tv)

LE MAGAZINE DES LICENCIÉS

FÉVRIER 2012 - N° 97

**DISCIPLINE**

**LE NOUVEAU MINIKART  
ENTRE EN PISTE**



**ÉQUIPE DE FRANCE  
LE CLUB DES 8**

ÉVÉNEMENT

**RENCONTRE INTER EFK  
GRANDE PREMIÈRE AU MANS**

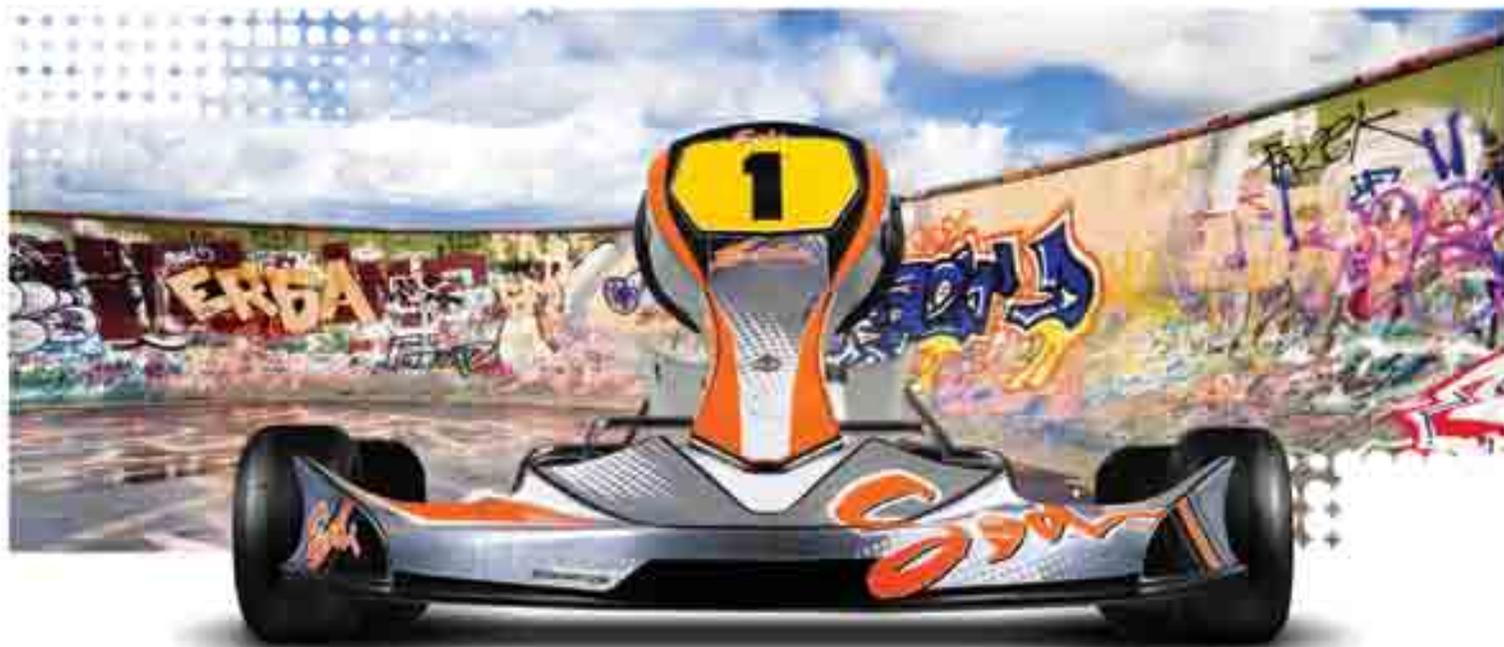


Fédération Française du Sport Automobile **FFSA**

Champion  
de FRANCE  
2006 - 2007 - 2008 - 2009  
2010 - 2011 ...

# Sodi Innova

MINIME / CADET



 Fabrique en France

## EN 2012, VOUS SOUHAITEZ "VRAIMENT" GAGNER ?

BECO, GERARDUE, LECLERC, BESANCENEZ, OCON, GERRARD, MELLES, DE CARVALHO.

Depuis 2005, les châssis SODI MC remportent chaque année au moins un titre de champion de France... et des dizaines de victoires dans tous les championnats.

### SODI PRESENTE « INNOVA », LE NOUVEAU CHASSIS MINIME/ CADET LE PLUS PERFORMANT DE SA GENERATION !

Bénéficiant des dernières évolutions de la gamme Sodi Racing 2012 et notamment pour la première fois en Minime/Cadet des fameux tubes « TT7 » (Teleflex® Tube Technology), l'INNOVA est sans nul doute le châssis Minime/Cadet le plus innovant et le plus abouti du marché. Disponible en freins mécaniques ou hydrauliques, l'INNOVA est le châssis le plus adapté tant pour les jeunes pilotes qui découvrent la discipline que pour les pilotes avertis et de stature la plus haute des Français.

**TT7** TELEFLEX

[SODIKART.COM](http://SODIKART.COM)



par

**Nicolas Deschaux**

Président de la Fédération Française  
du Sport Automobile

## D'ANGERVILLE A MELBOURNE

**D**es pilotes de karting sur les grilles de départ des Grand Prix de Formule un, jusque-là rien d'extraordinaire, tant ce sport est devenu depuis déjà fort longtemps le passage obligé, mais aussi l'école d'excellence des apprentis champion. Mais lorsque trois de ces pilotes sont français comme ce sera le cas en cette année 2012, l'information prend une toute autre dimension. Rien ne fait plus plaisir à la grande famille du karting et du sport automobile national que de voir arriver au plus haut niveau trois de ses plus sérieux espoirs en la personne de Romain Grosjean, Charles Pic et Jean-Eric Vergne, auxquels il faut ajouter Jules Bianchi qui pourra lui aussi prouver sa valeur en tant que troisième pilote de l'écurie Force India. Un dénouement heureux pour des jeunes pilotes que la FFSA n'a jamais cessé de suivre à travers ses Equipe de France karting et automobile. Fin 2006, Jean-Eric et Jules faisaient leurs adieux au karting au soir d'un championnat du Monde disputé ici en France à Angerville. A peine cinq ans plus tard, ils arrivent en Formule 1 et seront au départ dans un mois du Grand Prix d'Australie à Melbourne. Je veux voir dans ces magnifiques acensions le travail de la Commission Nationale de Karting qui a su leur fournir les bases de l'expression de leur

talent, mais aussi des équipes d'encadrement de la FFSA au niveau du suivi des Equipes de France et de la Direction Technique Nationale qui ont toujours été à leurs côtés au fil de leur progression.

Cette représentation de nos couleurs au plus haut niveau est le plus beau des encouragements pour tous les passionnés de karting qui voient ainsi leur discipline continuer à remplir une double mission. Celle d'abord d'être un sport amateur, permettant l'accès aux sports mécaniques à une large population. Une opportunité rendue possible grâce à des catégories que nous nous devons de rendre parfois plus attractives et plus accessibles encore, que ce soit au niveau des compétiteurs qu'à celui du grand nombre de licenciés pratiquant en loisir, à la recherche du simple plaisir de pilotage que distillent si bien nos machines. Celle ensuite d'être encore et toujours l'incontournable école de pilotage pour tous ceux qui rêvent de marcher sur les traces de nos nouveaux mousquetaires de la F1 !

Très bonne saison 2012 à tous.

# SOMMAIRE



Février 2012  
Photo de couverture :  
Le Minikart nouvelle génération  
(© KSP)

## FRANCE AUTO KARTING N°97

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

### Directeur de la publication :

Nicolas Deschaux

### Rédacteur en Chef :

Georges Colin

### Rédaction :

Fabrice Connen, Georges Colin,  
René Martorell

### Direction artistique

### et mise en page :

MAYA press

(www.mayapress.net)

### Crédits photos :

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

### Ont également

### collaboré à ce numéro :

(textes et/ou photos) :  
Paul Anselme, Auto Sport  
Academy, Frédéric Billet,  
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 :

Avril 2012

### Ce magazine a été tiré à :

11 000 exemplaires

Numéro ISSN : 1771-8503

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



**ACTUALITÉS** ..... **P6**

**RÈGLEMENTS 2012**  
**TABLEAU DES CATÉGORIES** ..... **P12**

**STAGE PRÉPARATION** ..... **P14**

Équipe de France, le club des 8

**RÉSEAU EFK** ..... **P16**

Rencontre inter EFK, grande première au Mans

**CALENDRIER KARTING 2012** ..... **P20**

Les principales manifestations  
internationales et nationales

**FORMATION OFFICIELS** ..... **P22**

Les champions de la formation

**ORGANISATION ÉVOLUTION** ..... **P24**

Courses club, « Elles ont un vrai public »

**NOUVEAUTÉ 2012** ..... **P26**

Minikart : La nouvelle génération en piste

**DISCIPLINE HANDIKART** ..... **P30**

Alain Nicolle :  
« Une certaine ferveur pour le Handikart »

**EXPÉRIENCE PILOTE** ..... **P32**

Forza Brandon !

**HISTOIRE PILOTE** ..... **P34**

Une histoire de 30 ans, les années 90 (partie 2)

**JURIDIQUE DÉCISIONS** ..... **P38**





Les pilotes Rotax et X30 enfin réunis !



**INSCRIPTIONS  
OUVERTES !!**  
places limitées

# NSK

**National Series Karting 2012**

## 3 DATES

|                         |                      |                              |
|-------------------------|----------------------|------------------------------|
| <b>27-29 avril 2012</b> | <b>1-3 juin 2012</b> | <b>31 août - 2 sept 2012</b> |
| <b>Salbris</b>          | <b>Lavelanet</b>     | <b>St-Amand Montrond</b>     |

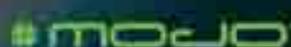
## 7 CATÉGORIES

- 1 catégorie fédérale: *Nationale*
- 3 catégories Rotax: *Rotax Max, Rotax Max Master, Rotax DD2/DD2 Master*
- 3 catégories X30: *X30 Premium, X30 Gentleman, X30 Shifter*

# 1 CHAMPIONNAT SUR 3 ÉPREUVES !

INSCRIPTION SUR :

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



## CHAMPIONNAT REGIONAL LANGUEDOC - ROUSSILLON

Suite au report de l'ultime manche, la rédaction de France Auto s'est montrée dans l'impossibilité de publier, dans le numéro spécial Palmarès, les résultats définitifs du Championnat Régional Languedoc - Roussillon 2011. Voici les dits résultats.

### MINIME

1. Flavian Soguel, 189 • 2. Jonas Venier, 134 • 3. Inès Poli, 109 • 4. Dylan Barral, 89 • 5. Emeric Got, 55.

### CADET

1. Andy Soguel, 189 • 2. Viny Sobrevia, 117 • 3. Axel Castillou, 113 • 4. Enzo Vandenberghe, 83 • 5. Nicolas Gache, 76.

### KZ125

1. Yoann Sanchez, 187 • 2. Pascal Lavie, 115 • 3. Thomas Gilbert, 103 • 4. Adrian Bort, 95 • 5. Yohan Soguel, 89.

### KZ125 GENTLEMAN

1. Laurent Madaïlle, 159 • 2. Michel Juan, 74 • 3. Pascal Loriol, 54 • 4. Howard Mary, 36.

### NATIONALE

1. Thomas Scibilia, 202 • 2. Alexandre Théron, 174 • 3. Olivier Boulay, 32.

### MINIKART

1. Thomas Scibilia, 185 • 2. Thibaut Clément, 149 • 3. Julien Chastanet, 101 • 4. Anaïs Mallet, 99 • 5. Téo Hélicher, 78.

### KFS JEUNE

1. Axel Choukroun, 164 • 2. Marion Pellegrini, 135 • 3. Romain Ribeiro, 134 • 4. Sylvain Reynes, 96 • 5. Jérémy Guedj, 48.

### KFS 100

1. Thomas Suzanne, 182 • 2. Didier Aué, 121 • 3. Didier Benoit, 110 • 4. Yoann Castillou, 47 • 5. Damien Joannes, 43.

### X30

1. Loïc Verrier, 164 • 2. Adrian Lafillé, 161 • 3. Thibaut Mourgues, 107 • 4. Ophélie Carlin, 88 • 5. Thimothé Buret, 79.

### X30 GENTLEMAN

1. Bruno Ferretti, 119 • 2. Olivier Michon, 108 • 3. Nicolas Charpy, 106 • 4. Sébastien Andrés, 33 • 5. Rémi Batard, 32.

### X30 ACCESS

1. Charles Machado, 158 • 2. Axel Poli, 116 • 3. Renaud Saltet, 40 • 4. Tony Di Meglio, 32.

### TTI CARBONE

1. Michel Danis, 72 • 2. Florent Jault, 69 • 3. Manuel Sicilia, 64 • 4. Régis Boukehla, 52 • 5. Franck Ricci, 42.

### CLASSEMENT FEMININ

1. Marion Pellegrini, 135 • 2. Inès Poli, 109 • 3. Anaïs Mallet, 99 • 4. Ophélie Carlin, 88 • 5. Sophie Ferrer, 40.

## PIC, VERGNE, BIANCHI

### LES PILOTES DE L'EQUIPE DE FRANCE ARRIVENT EN F1



Romain Grosjean y avait déjà mis un pied et pourra à nouveau prouver sa valeur en 2012 au sein du team Lotus F1 Team. Par contre, pour Charles Pic, titulaire chez Virgin, Jean-Eric Vergne chez Toro Rosso mais aussi Jules Bianchi, même si c'est dans une moindre mesure en tant que troisième pilote chez Force India, 2012 symbolisera leurs vrais débuts dans le Championnat du Monde de Formule 1. Ces trois anciens pilotes de karting qui s'étaient distingués en Junior pour Charles Pic, puis au plus haut niveau en Formule A pour Jean-Eric Vergne et Jules Bianchi (avec une seconde place pour ce dernier lors de la Coupe du Monde 2006) ont à présent les cartes en mains pour que le palmarès de la F1 française reprenne un cours interrompu depuis quelques saisons.

## KART JEUNES FFSA 2012

### TROIS QUESTIONS À FRANCK MISCHLER

**Lauréat de l'opération Kart Jeunes FFSA chez les 11/14 ans, aux côtés de Laurent Pellier (primé chez les 15/20 ans et qui évoluera en Championnat de France F4 - voir numéro de France Auto, daté mars 2012), Franck Mischler participera au Championnat de France Nationale et bénéficiera tout au long de l'année du soutien des responsables de la FFSA et de l'Auto Sport Academy, le centre de formation fédéral.**

#### Comment avez-vous découvert l'opération Kart Jeunes FFSA ?

Franchement, je n'en connaissais pas l'existence avant que l'un de mes cousins m'y inscrive. J'ai même téléphoné pour savoir si je pouvais participer à la sélection de Poitiers parce que le délai fixé sur Internet était dépassé... J'ai pu m'inscrire sur place, participer à la sélection et être retenu pour la Finale nationale de Cormeilles. Maintenant, comme j'habite à côté de Pau, le sport auto, notamment grâce à notre fameux grand prix en ville, fait partie d'une tradition qui s'est transmise de grand-père à petit-fils ! A un point tel que c'est devenu pour moi une vraie passion.

#### Un rêve s'est sans doute réalisé lorsque vous avez été désigné en qualité de lauréat ?

Evidemment. Maintenant, je vais tout faire pour saisir la chance unique qui m'est offerte par la FFSA en me montrant exemplaire ! Dans mon comportement et si possible dans mes performances. Le motocross, le sport par lequel j'ai commencé, m'a inculqué quelques valeurs fondamentales comme le respect et la droiture. Je pense aussi être quelqu'un qui est attentif, qui apprend plutôt vite et qui n'est pas trop soumis à la pression. Je suis aussi vraiment passionné par la mécanique, ce qui peut m'aider à progresser.

#### Comment préparez-vous la saison qui vous attend en Nationale ?

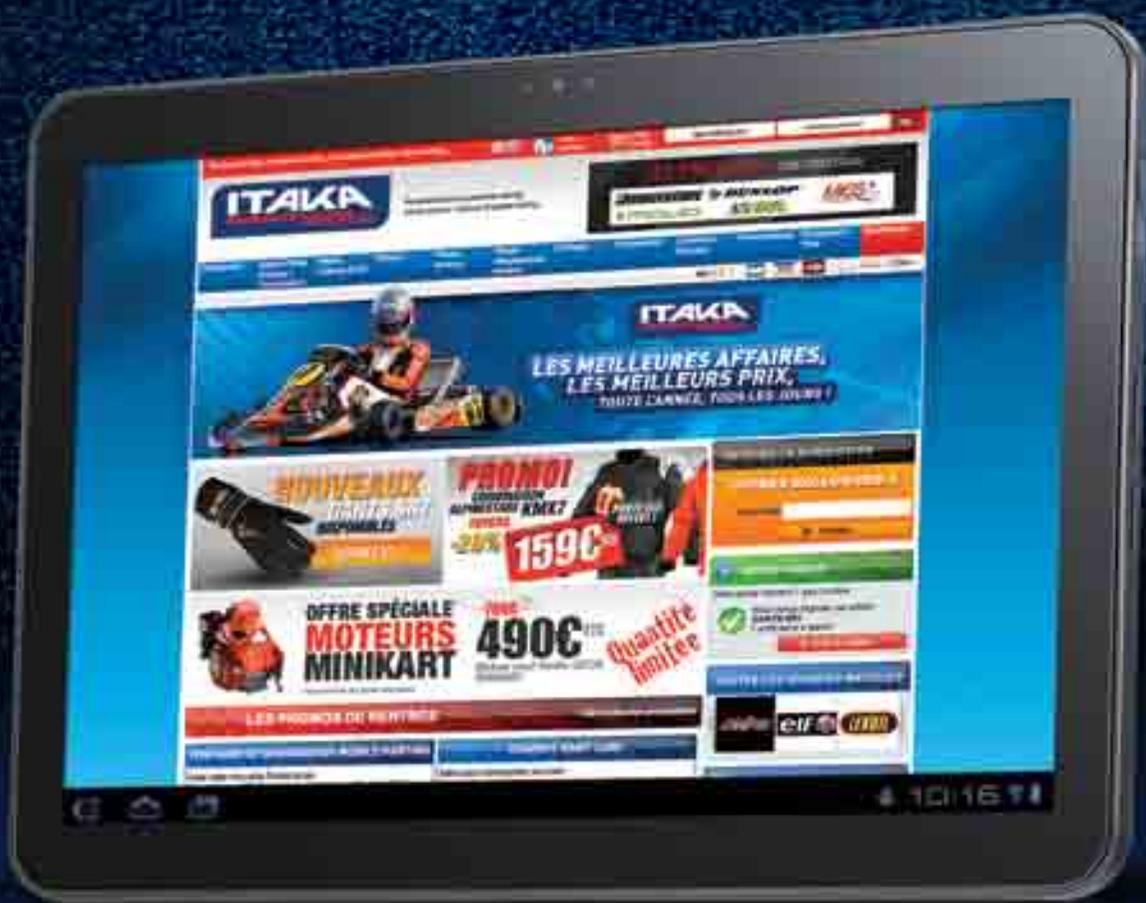
Tout d'abord, j'ai la chance qu'Olivier Cazaban du circuit d'Espoey, une piste près de chez moi, me consacre une bonne partie de son temps libre. Il me confie un kart de compétition qu'il m'apprend à régler et que je décortique avec lui sur le plan mécanique. Je fais aussi de la musculation et quelques sorties en VTT de temps en temps. Enfin, je vais me rendre très prochainement à l'Auto Sport Academy pour découvrir mon kart, mener quelques séances de roulage et profiter de l'expérience et des conseils de l'encadrement que la FFSA a mis en place pour moi. C'est tout simplement génial !



**ITAKA**  
SHOP.com

# DES BONS PLANS 365 JOURS / AN !

DESTOCKAGES, PROMOS ET PRIX CASSÉS TOUS LES JOURS



**ITAKA, LEADER DE LA VPC KARTING**

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

**NOUVEAU !** accessible également  
sur IPad et TABLETTE PC



## ENTRETIEN

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

#### **La période des vœux est certes passée, mais que faut-il néanmoins souhaiter pour le karting en cette année 2012 ?**

Le karting étant un sport essentiellement amateur, il ne faut jamais perdre de vue qu'il doit rester une discipline ludique, attractive et aussi simple que possible d'accès. Ce sont des notions que l'on a peut-être perdues au fil des évolutions du karting et qui nous font sans doute défaut aujourd'hui pour attirer plus de licenciés.

#### **A la base de la pyramide des âges des licenciés, on retrouve les Minikarts qui vont vivre en 2012 une année de mutation.**

C'est effectivement la grande nouveauté de 2012 avec l'arrivée du nouveau Moteur Rotax Micro Max. Ce changement qui inquiète certains était le vœu de la FFSA et de la CNK. En sport automobile en général et en karting en particulier, il y a d'une part le coût d'achat et d'autre part le coût de fonctionnement. C'est ce dernier point qui ruine parents et catégories, et c'est précisément ce que l'on a voulu juguler avec le nouveau moteur Rotax. Hyper fiable et plombée, cette mécanique va autoriser les pilotes à rouler des dizaines d'heures sans problème, et nous en sommes même à estimer à deux saisons de roulage avant d'avoir besoin d'ouvrir le moteur.

#### **Vous êtes très souvent sur le terrain, quel karting appellent de leurs vœux les personnes que vous rencontrez ?**

J'étais cette semaine au Mans pour le séminaire de formation des EFK. J'ai pu à cette occasion rencontrer de très nombreux responsables d'EFK. Nos échanges furent très intéressants, car ce sont eux qui sont au contact des pratiquants occasionnels et débutants. Ils sont le reflet de la base de notre sport, avec une clientèle certes attirée par le karting, mais pas forcément par la contrainte de la course. Cette discussion a mis en lumière une carence dans notre offre, celle d'une vraie catégorie loisir. Il nous manque un matériel simple et d'un coût d'utilisation très faible dans notre offre de formules. Pourquoi pas un quatre temps d'ailleurs, mais en tout cas certainement pas un kart de compétition

sophistiqué et demandant des connaissances techniques qui découragent une grande majorité de licenciés potentiels. A force de penser compétition, nous avons peut-être oublié d'écouter ce que demande la base de nos pratiquants. Il nous faut sans aucun doute reconquérir ce public, sans quoi il risque d'être à tout jamais perdu pour le karting.

#### **A l'autre bout de l'échelle des catégories, l'on retrouvera encore une fois les GPO au calendrier national.**

C'est exact, et nous allons finir par rester le seul pays à continuer à proposer un championnat national autour des catégories KF et KZ2. Etant souvent sur des courses internationales, on se régale du spectacle en piste que proposent les KF2 et KF3. Hélas, ces formules souffrent d'un règlement technique en perpétuelle évolution, ce qui limite leur accessibilité dans les championnats nationaux. Cela devient aujourd'hui difficilement supportable en terme de budget pour les pilotes et nos plateaux en souffrent, ce qui est bien dommage, d'autant que la France peut se targuer d'organiser de superbes meetings grâce au dynamisme de certains clubs. A ce sujet, l'on doit signaler qu'encore une fois la CIK confiera l'organisation de deux Championnat du Monde à Varennes-sur-Allier et Angerville, ce qui est un honneur pour nous.

#### **La FFSA fête ses 60 ans cette année, l'occasion d'une prise de conscience d'un vrai patrimoine dont fait partie également le karting.**

C'est exact, le karting a lui aussi à présent une longue histoire et je remarque que le mouvement du karting historique prend peu à peu de l'ampleur. J'ai ainsi été contacté par le vice-président de la CIK, Mr Kees van der Grint, afin de l'organiser une grande fête du kart historique dans le cadre du Championnat du Monde M18 à Angerville. Exposition et démonstrations seront au programme pour faire découvrir ou redécouvrir au public l'histoire de notre sport.

## ASSOCIATION

### RETROKART EST NÉ



Créée à l'initiative de passionnés du kart en général et du kart ancien en particulier, l'association Rétrokart France a vu tout récemment le jour. Elle a pour but la reconnaissance du kart historique notamment au niveau de sa pratique, avec par exemple la prise en compte dans les assurances « manifestations sportives » de la participation des karts historiques. La mise en place d'une base de données documentaire sur les châssis et les moteurs est également à son programme tout comme la création d'un règlement technique. De nombreux organisateurs d'épreuves sportives ont d'ores et déjà prévu d'accueillir les membres de cette association, accompagnés de possesseurs de karts anciens pour des démonstrations.

→ **Contact** : Joël Pointel / Secrétaire Rétrokart France : 02.97.81.16.08

#### CIK-FIA : REMISE DES PRIX 2011

### L'AGENCE KSP À L'HONNEUR

Dans le cadre de sa traditionnelle soirée de remise des prix, organisée cette année début janvier au Pavillon Gabriel à Paris, la CIK-FIA a honoré près de 30 lauréats. Les quelque 185 convives ont par ailleurs été mis à contribution pour désigner, par vote, la photo de l'année 2011. Déjà primée en 2007 et 2008, l'agence française KSP a triplé la mise ! Un magnifique cliché du Champion du Monde KF1 2011, Nick De Vries, signé Philippe Kalmés a permis à l'entité qui assure l'iconographie de France Auto de rafler brillamment la mise.



**NOUVEAU MOTEUR  
CATEGORIE MINIKART**

**GARANTIE 6 MOIS**

**Après l'ALLEMAGNE, la BELGIQUE, l'ESPAGNE,  
les ÉTATS UNIS, l'AUSTRALIE, le JAPON...  
LA FRANCE ACCUEILLE ENFIN LE ROTAX MICRO MAX !**

Véritable moteur de compétition moderne destiné aux jeunes pilotes à partir de 7 ans pour la Catégorie Minikart, le **MICRO MAX** (7cv) est fabriqué par BRP, l'un des groupes industriels les plus importants au Monde sur son secteur. Distribué par les 78 Centres de Service Rotax en France, le **MICRO MAX** est, comme l'ensemble de la gamme des moteurs Rotax, garanti 6 mois.

Contrôlé puis plombé avant sa commercialisation, le **MICRO MAX** ne peut subir aucune modification et amélioration tout au long de la saison afin d'offrir une équité incontestable à l'ensemble des pilotes de la catégorie (les moteurs ne peuvent être ouverts tout au long de la saison, y compris par les Centres de Services Rotax).

**ROTAX**  
Small text below logo



Distribution :

ITAKA

Parc d'Activités des Hauts de Couéron

BP 60 - 44220 COUÉRON - France

Tél. : 02 40 38 26 20

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

**OFFRE EXCEPTIONNELLE**

Pour son grand lancement en France, le  
**MICRO MAX** bénéficie d'une offre excep-  
tionnelle de **LOCATION A LA COURSE :**

**120€**

offre limitée



## SALON DE PROVENCE

### LE RETOUR

Inaugurée en 1989, la piste de karting de Salon de Provence, alias le circuit du Mistral, fut très vite considérée comme l'un des plus beaux tracés de France, avec rapidement un Championnat de France N1 organisé sur place. Après une longue pause sans organisation de niveau national, l'ASK CKLM Salon Eyguières et le circuit de Salon de Provence qui a vu depuis son tracé rallongé et modifié, reviennent en 2012 avec la Coupe de France Féminine et la première manche du Championnat de France Minime-Cadet qui se dérouleront les 19 et 20 mai.

→ **Site internet** : <http://www.scmd-karting.com>



## ESCOURCE

### UN NOUVEAU CIRCUIT POUR LE SUD-OUEST

Après le retour de Salon de Provence, une autre surprise attend les compétiteurs de l'hexagone. La troisième manche du Championnat de France Minime-Cadet, accompagnée du second rendez-vous du Championnat de France Nationale, aura lieu les 28 et 29 juillet sur le circuit d'Escource. Inauguré en 2011, ce magnifique tracé de 1400 mètres fait de virages en dévers et de paraboles relevés devrait enchanter les pilotes. A découvrir absolument dans les Landes, à mi-chemin entre Arcachon et Dax.

→ **Email** : [kartingescourse@orange.fr](mailto:kartingescourse@orange.fr)

## LE MANS

### POUR UN AU REVOIR

Programmées cinq semaines après des 24 Heures du Mans karting se déroulant exceptionnellement les 29 et 30 septembre, fête de l'ACO oblige, les Coupes de France Nationale et Minime/Cadet auront un parfum de nostalgie. Ce devrait être en effet la dernière grande compétition organisée par l'ACO sur le circuit Alain Prost, un tracé inauguré en 1976 et qui aura accueilli trois Championnats du Monde. Les travaux de création d'une nouvelle piste adaptée aux nouvelles normes vont en effet commencer prochainement afin de pouvoir accueillir des compétitions internationales.

→ **Site internet** : <http://www.lemansdriver.fr>

## INTERNATIONAL

### VARENNES SUR ALLIER ET ANGERVILLE SUR LE PIED DE GUERRE

Comme chaque année, la CIK/FIA rend hommage à la qualité des organisations françaises en confiant la mise en œuvre de deux Championnats du Monde à deux de nos circuits. C'est tout d'abord Varennes-sur-Allier et son ASK qui ouvre le feu avec la première des cinq manches du Championnat du Monde KF1. Elle inaugurera également le nouveau format du Championnat d'Europe KF3 (28 et 29 avril) avec l'accueil de la première des deux compétitions comptant pour le titre européen. Plus tard dans la saison, du 24 au 26 août très exactement, ce sera au tour d'Angerville et de son club d'accueillir le Championnat du Monde M18 et le Trophée Académie, comme l'avait fait le Val d'Argenton et Essay les années précédentes. Deux épreuves où les membres de l'Equipe de France FFSA et l'ensemble des pilotes tricolores seront à suivre de près.



## RESEAU DES EFK

### ■ Les Nouvelles EFK

Cinq sites sont venus compléter le réseau national des EFK dans le courant de l'année 2011, portant ainsi à 32 le nombre de structures réparties l'hexagone :

#### EFK Beltoise Haute Saintonge :

Le Grand Font • 17360 La Genétouze  
Période d'ouverture : le mercredi de 9h30 à 17h30 - Disciplines proposées : Minikart à adulte

→ **Contact** : 05.46.04.98.62

→ **Site** :

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

#### EFK Charles Germain (74) :

Base de Loisirs • 74150 Rumilly  
Période d'ouverture : voir site Internet - Disciplines proposées : Minikart à adulte

→ **Contact** : 04.50.64.62.90

→ **Site** : [www.kartingderumilly.fr](http://www.kartingderumilly.fr)

#### EFK Ganges-Brissac (34) :

Lieu-dit les Péras des Caizergues • 34190 Brissac  
Période d'ouverture : cours le mercredi, le week-end et pendant les vacances scolaires  
Disciplines proposées : Minikart à adulte →

→ **Contact** : 04.67.73.75.00

→ **Site** : [www.kartixparc.com](http://www.kartixparc.com)

#### EFK Juvaincourt - Mirecourt (88) :

240, route de Champagne • 88500 Mirecourt

Période d'ouverture : voir site Internet  
Disciplines proposées : Minikart à adulte

→ **Contact** : 03.29.37.60.60

→ **Site** : [www.freekart88.com](http://www.freekart88.com)

#### EFK Pôle Mécanique d'Alès (30) :

Route de Mende Pôle Mécanique • 30520 St Martin de Valguagues

Période d'ouverture : stages les mercredis, samedis et dimanches + vacances scolaires  
Disciplines proposées : dès 7 ans

→ **Contact** : 04 66 30 87 72

→ **Site** : [www.alesracingsystem.com](http://www.alesracingsystem.com)

#### ■ Nouveau site Internet pour l'EFK Circuit du Mistral (13)

L'EFK Circuit Mistral, basée à Salon de Provence, est heureuse d'annoncer la naissance de son nouveau site internet.

→ **Contact** : 04 90 53 08 53

→ **Site** : [www.scmd-karting.com](http://www.scmd-karting.com)

#### ■ EFK Lavilledieu : pleins feux sur la sécurité routière

L'EFK Lavilledieu, animée par Jean-Pierre Vallée et son équipe, a récemment conclu un accord de partenariat avec la Gendarmerie Nationale. Les 'hommes en bleu' dispensent désormais un enseignement relatif à la sécurité routière tous les deux mois dans le cadre des sessions dédiées aux plus jeunes !

→ **Contact** : 04 75 94 20 19

→ **Site** : [www.karting-lavilledieu.com](http://www.karting-lavilledieu.com)

#### ■ EFK Salbris : Kartagène, c'est parti !

Débuter en compétition tout en étant encadré par des professionnels : telle est la proposition émise par Marc Berteaux et la très dynamique équipe de l'EFK Salbris ! Ouvert aux 7/12 ans, le Championnat Kartagène se disputera lors de 3 meetings du Championnat Régional Centre (sur autant de circuits différents). Contre la somme de 990 € TTC (pour les trois rendez-vous !),

l'EFK Salbris mettra à la disposition des jeunes pilotes : un minikart nouvelle génération (transport et maintenance inclus), un équipement complet (casque, gants, combinaison...), sa structure de compétition et l'expertise de ses moniteurs, tous titulaires du DE ou du BPJEPS mention karting. Rien de moins !

→ **Contact** : 02 54 97 28 40

→ **Site internet** :

[www.sologne-karting.com](http://www.sologne-karting.com)

■ L'EFK Dijon-Prenois en représentation  
Du 27 au 29 janvier derniers, l'EFK Dijon-Prenois a profité des trois jours du Salon Loiroscope, organisé sur le Parc des Expositions de la cité chère au chanoine Kir, pour présenter à tous l'éventail de ses activités.

→ **Contact** : 03 80 35 36 50

→ **Site internet** :

[www.circuit-dijon-prenois.com](http://www.circuit-dijon-prenois.com)

#### ■ PO à l'EFK Karting Energies (Fontenay le Comte)

L'EFK vendéenne a organisé sa première Journée Portes Ouvertes de l'année 2012 le mercredi 1<sup>er</sup> février.

Malgré la météo quasi polaire du moment, l'action a remporté un succès certain.

→ **Contact** :

02 51 52 94 45

→ **Site** :

[www.kartingenergies.fr](http://www.kartingenergies.fr)





# 3 EVENTS CALENDRIER 2012

**BRIDGESTONE CUP**

**1 épreuve**

Epreuve OPEN  
Grande Fête du Karting

**Catégories :**

- ▲ Minimo
- ▲ Cadet
- ▲ Rotax DD2 / DD2 Master

**Date :** 30 Juin / 1er Juillet  
**Lieu :** Laval  
**Prises :** Bridgestone

**CNRF** ★★★★★

[bridgestonecup.com](http://bridgestonecup.com)

**NATIONAL SERIES KARTING**

**3 épreuves**

Championnat national sur 3 épreuves  
Les 30 premiers d'une épreuve sont qualifiés pour la finale nationale

**Catégories :**

- ▲ Rotax Max
- ▲ Rotax Max Master
- ▲ Rotax DD2 / DD2 Master
- ▲ Nationale

**Epreuves 1 :** 27/28 Avril - Sairbris  
**Epreuves 2 :** 1er/3 Juin - Lavalanet  
**Epreuves 3 :** 31 Août/2 Septembre - St Amand

**Prises :** Mojo - MGS - Vega - Dunlop

**CNRF** ★★★★★

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

**FINALE CHALLENGE ROTAX FRANCE**

**1 épreuve**

**Catégories :**

- ▲ Rotax Max
- ▲ Rotax Max Master

**Conditions de participation :**

- ▲ Qualification lors d'une épreuve National Series

**Date :** 13/14 Octobre 2012  
**Lieu :** Angerville  
**Prises :** Mojo / Dunlop

**CNRF** ★★★★★

[challenge ROTAX FRANCE.COM](http://challenge ROTAX FRANCE.COM)

**ROTAX NATIONAL**

**CNRF - Classement National Rotax France**

|  |       |          |
|--|-------|----------|
| Bridgestone Cup                          | ★★★★★ | Coef 2   |
| Finale Challenge ROTAX FRANCE            | ★★★★★ | Coef 2   |
| Epreuves National Series                 | ★★★★★ | Coef 1,5 |
| Epreuves Coupe de France                 | ★★★★★ | Coef 1,5 |
| Epreuves Championnat de France Nationale | ★★★★★ | Coef 1,5 |
| Epreuves CRK                             | ★★★★★ | Coef 1   |

Les 5 meilleurs résultats sont retenus (à en DD2 / DD2 Master)  
Barème sur [www.challenge ROTAX FRANCE.COM](http://www.challenge ROTAX FRANCE.COM)  
Classement établi du 1er Février au 15 Octobre 2012



**FINALE MONDIALE ROTAX**  
288 Pilotes / 60 Nations / 7 Jours de compétitions  
Portimao - Portugal

# RÈGLEMENTS 2012 TABLEAU DES CATÉGORIES

|                       | MINIKART   | MINIME  | CADET  | NATIONALE  | OPEN  | KZ125   |
|-----------------------|--|---|--|--|---|---|
| CONDITION D'ADMISSION | <p>Catégorie fédérale réservée aux pilotes de 6 à 10 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>à partir de 6 ans mini pour le moteur Honda,</li> <li>à partir de 7 ans pour le Micro Max</li> </ul> <p>La compétition est accessible à partir de 8 ans, sauf si le pilote, âgé de 6 ou 7 ans mini, est titulaire d'un Volant d'Argent ou d'Or délivré par une EFK.</p>  | <p>Catégorie fédérale réservée aux 9/12 ans (âge atteint en 2012)</p>   | <p>Catégorie fédérale réservée aux 11/14 ans (âge atteint en 2012).</p>  | <p>Catégorie fédérale accessible à partir de 13 ans (âge atteint en 2012).</p>   | <p>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans (âge atteint en 2012).</p>  | <p>Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans (âge atteint en 2012). KZ125 Gentleman réservée aux plus de 32 ans.</p>   |
| MATERIEL              | <p>Châssis économique avec dessin du cadre unique. Freins mécaniques. Pneus Vega Cadetti étroits. Pneus pluie interdits. Moteur:</p> <p><b>1) Rotax Micro Max 2 temps de 6,8 ch avec démarreur et embrayage. Moteur plombé d'origine. Rapport de transmission unique 14X72. Poids minimum avec le pilote: 100 kg.</b></p> <p>2) Honda GX 120cc 4 temps de 5,5 ch avec lanceur et embrayage et système de coupure d'allumage. Préparation interdite. Rapport de transmission unique 16X68. Poids minimum avec le pilote: 95 kg.</p> | <p><b>Châssis économique avec un dessin de cadre imposé. Les châssis sont homologués complets, les pièces ne peuvent être ni modifiées ni changées.</b> Freins hydrauliques. Fusées, roues avants Pneus Bridgestone YDS. Pneus pluie interdits. Moteur Parilla Puma 85cc 2 temps de 13 ch avec démarreur et embrayage. Carburateur Tillotson IAME HW-19A, et silencieux d'échappement type IAME. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote: 120 kg.</p> | <p><b>Châssis économique avec un dessin de cadre imposé. Les châssis sont homologués complets, les pièces ne peuvent être ni modifiées ni changées.</b> Freins hydrauliques. Pneus Bridgestone YDS. Pneus pluie interdits. Moteur Parilla Puma 100cc 2 temps de 15 ch avec démarreur et embrayage. Carburateur Tillotson IAME HW-19A, et silencieux d'échappement type IAME. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 130 kg.</p> | <p>Châssis normes CIK actuelles, et avant 2002. Freins hydrauliques (freins avants interdits). Pneus Dunlop SL3 à gomme médium. Pneus pluie interdits. Moteur Rotax 125cc 2 temps de 21,5 ch avec démarreur et embrayage. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote: 150 kg.</p> | <p>Châssis normes CIK actuelles et avant 2002. Pneus homologues CIK hard ou medium. Moteur libre 2 temps atmosphérique, 125cc maxi. Moteur libre 4 temps atmosphérique, 250cc maxi. Poids minimum avec le pilote: 155 kg.</p> | <p>Châssis normes CIK. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus Dunlop SL6. Pneus pluie Dunlop KT13. Moteur 125cc 2 temps de 41 ch homologué CIK accouplé à une boîte de vitesses à six rapports et embrayage (homologations 2010 interdites. Silencieux d'aspiration type CIK. Préparation autorisée avec volume de chambre de combustion minimum. Poids minimum avec le pilote: 175 kg – (180kg en Gentleman).</p> |
| COMPÉTITIONS          | <p>Amicales, championnats régionaux et une Coupe de France sur une course.</p>   | <p>Amicales, championnats régionaux, championnat de France courus sur trois épreuves + une Coupe de France sur une course.</p>  | <p>Amicales, championnats régionaux, championnat de France courus sur trois épreuves + une Coupe de France sur une course.</p>   | <p>Amicales, championnats régionaux, un championnat de France sur trois courses et une Coupe de France.</p>  | <p>Amicales, championnats régionaux et courses club.</p>  | <p>Amicales, championnats régionaux, un championnat de France et une Coupe de France sur une course. Championnat de France Long Circuit organisée sur deux courses.</p>   |
| COMMENTAIRES          | <p>Un matériel fiable et simple à utiliser, permettant de nombreux roulages sans entretien, pour une découverte aisée du karting et de la compétition pour les tout jeunes pilotes.</p>  | <p>Un véritable kart de compétition avec un moteur 2 temps performant. Entre débutants, pilotes issus du Minikart ou des Ecoles Française de Karting et champions en herbe, une catégorie déjà très compétitive.</p>  | <p>La catégorie des champions du futur qui peuvent pleinement s'exprimer au volant d'un matériel performant. Des courses disputées jusqu'aux derniers mètres.</p>  | <p>Extrêmement fiable avec un moteur limité dans son régime de rotation, la Nationale est un bon compromis endurance/performance. Une catégorie notamment prisée par les jeunes issus du Cadet. Sa définition technique est également retenue pour la Coupe de France Féminines.</p>       | <p>Catégorie dédiée à la pratique du karting au sens large, l'Open accueille un large éventail de matériel actuel ou d'homologations précédentes.</p>   | <p>Différent et passionnant à piloter avec sa boîte de vitesses, le KZ125 attirent un grand nombre de pilotes en raison de ses performances, de sa fiabilité et de la stabilité de son règlement technique. LA KZ125 est la version nationale des catégories de pointe KZ2 et KZ1 où se retrouvent aujourd'hui l'élite des pilotes mondiaux.</p>  |

• En gras les nouveautés pour 2012

| KF3   | KF2  | KZ2  | ENDURANCE   | SUPERKART   | CHALLENGES X30  | CHALLENGES ROTAX  |
|---|--|--|---|---|---|---|
| Catégorie fédérale accessible à partir de 13 ans (âge atteint en 2012) et jusqu'à 15 ans  | Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans (âge atteint en 2012).  | Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans (âge atteint en 2012).  | Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans*, <b>sauf pour les catégories X30 Access ou KFS qui pourront courir à partir de 14 ans.</b>  | Catégorie fédérale accessible à partir de 18 ans révolus.   | Challenges et coupes de marque accessibles à partir de 15 ans*. Catégorie X30 Access accessible à partir de 13 ans* et X30 Gentleman réservée aux plus de 32 ans.   | Challenges et coupes de marque accessibles à partir de 15 ans*. Catégorie Rotax Master réservée aux plus de 32 ans.   |
| Châssis homologué international CIK groupe 2. Freins hydrauliques. Pneus Vega XH, pneus pluie Vega W5 (dans le cadre des GPO). Moteur 125cc 2 temps de 28 ch homologué CIK limité à 14.000 trs/min, avec démarreur et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote: 145 kg. | Châssis homologué international CIK groupe 2. Freins hydrauliques. Pneus Vega XM à gomme médium, pneus pluie Vega W5 (dans le cadre des GPO). Moteurs 125cc 2 temps de 36 ch homologués CIK limité à 15.000 trs/min, avec démarreur et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote: 158 kg. | Châssis homologué international CIK. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus Vega XM à gomme médium, pneus pluie Vega W5 (dans le cadre des GPO). Moteur 125cc 2 temps de 42 ch homologué CIK accouplé à une boîte de vitesses à six rapports et embrayage. Préparation autorisée. Poids minimum avec le pilote: 175 kg. | <b>Matériel issu des catégories fédérales type KF2 pour le G..1, des coupes de marque X30, Rotax Max ou Super Rok pour le G..2, et KFS, Nationale, Rok ou X30 Access pour le G..3. et moteur 4 temps SA 250 version 28 ch pour le G.4. Pneus Le Cont LH03 endurance à gomme médium. Pneus pluie Le Cont KW endurance. Préparation autorisée selon les règlements en vigueur dans les différentes catégories. Poids minimum avec le pilote: 165 kg (G1 &amp; G2), 150 kg (G.3), 168 kg (G.4)</b> | Châssis libre homologué international CIK avec baquet équipé d'un repose tête. Carrosserie intégrale obligatoire. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus six pouces libres homologués CIK. Moteur 250cc 2 temps mono ou bicylindre de 90 ch homologué CIK accouplé à une boîte de vitesses à six rapports et embrayage. Préparation libre. Poids minimum avec le pilote: 218 kg. | Châssis homologués international CIK en fonction des marques agréés dans ce challenge. Pneus MGS X à gomme médium. Pneus pluie Vega W5 autorisés. Moteur Parilla X30 125cc 2 temps de 29 ch avec embrayage et démarreur. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote: 160 kg. (168 kg en Gentleman). X30 Access équipée du même moteur bridé à 21ch, et X30 Shifter équipée du X30 Shifter 125cc à boîte de vitesses. | Châssis homologués international CIK en fonction des marques agréés dans ce challenge. Pneus Bridgestone YLZ à gomme médium. Pneus pluie Bridgestone YFD. Moteurs Rotax Max-Racing 125cc 2 temps de 29 ch avec embrayage et démarreur. Préparation interdite. Poids minimum avec le pilote: 165 kg, (173 kg en Master)                                    |
| Championnat de France/GPO FFSA réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end).   | Championnat de France/GPO FFSA réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end).  | Championnat de France/GPO FFSA réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end).  | Championnat de France réparti en cinq épreuves.   | <b>Championnat de France Open réparti sur 5 épreuves (2 courses par week-end) organisées sur circuits automobile et une Coupe de France sur trois courses. Championnat d'Europe sur trois courses.</b>  | <b>Amicales, championnats régionaux, sélections régionales et coupes organisées par les constructeurs avec une grande Finale nationale. Un championnat sur trois courses accueillant les Rotax et les X30 voit le jour en 2012 avec les National Series. Une Coupe de France sur une épreuve est également mise sur pied dans le cadre des GPO FFSA.</b>  | <b>Amicales, championnats régionaux, sélections régionales et coupes organisées par les constructeurs avec une grande Finale nationale. Un championnat sur trois courses accueillant les Rotax et les X30 voit le jour en 2012 avec les National Series.. Une Coupe de France sur une épreuve est également mise sur pied dans le cadre des GPO FFSA.</b> |
| Suite logique des catégories Minimé, Cadet, voire Nationale, la KF3 est la ligne directe vers les catégories internationales avec des championnats européens et une Coupe du Monde.   | Antichambre du haut niveau du karting, la KF2 est une catégorie où se révèle les jeunes loups au niveau national et international avant l'ultime étape de la KF1. Coupe du Monde.  | Évolution de la KZ125, la KZ2 et ses puissants moteurs à boîte de vitesses nécessite doigté et expérience pour exploiter au maximum ce matériel à hautes performances. Un championnat d'Europe est également mis sur pied, tandis que la catégorie phare KZ1 se dispute sur une Coupe du Monde.                                  | Une alternative intéressante aux championnats de vitesse. La découverte de la course en équipage et de l'effort prolongé. Un excellent rapport prix/temps de roulage par pilote et des circuits répartis sur tout le territoire. En plus des cinq épreuves du championnat les 24 Heures du Mans sont un "must" de la saison.  | A mi-chemin entre le kart et l'automobile, le Superkart 250 qui se court sur des circuits automobile offre un niveau de performance époustouflant proche de celui d'une Formule 3.  | Avec un règlement technique restrictif et figé, les coupes de marque offrent des compétitions de qualité adaptées à tous les budgets. Ces championnats d'initiative privée sont souvent accompagnés de dotations intéressantes. Répandus dans d'autres pays, elles offrent également la possibilité de rencontres internationales.  |   |



# EQUIPE DE FRANCE

## LE CLUB DES 8

Pour des pilotes en quête de sommets, rien de mieux qu'un stage de préparation en Haute-Savoie du côté de Chamonix. **Suivant une tradition bien établie**, les huit membres de l'Equipe de France FFSA Karting accompagnés de leur capitaine Yvan Muller ont partagé entraînements physiques et ludiques avec leurs compères de l'automobile.

**A** quelques semaines du début de saison, l'élite sportive automobile et karting s'est donc retrouvée à Chamonix en compagnie des capitaines Jean Alesi et Yvan Muller. Outre le plaisir de côtoyer leurs aînés de l'automobile que ont pour noms Jules Bianchi, Nathanaël Berthon, Arthur Pic, Norman Nato, Matthieu Vaxivière, Andréa Pizzitola et Pierre Gasly, nos jeunes kartmen ont également pu profiter de la visite des deux néo-pilotes de Formule 1

que sont Jean-Eric Vergne et Charles Pic. Du plaisir et des rêves au menu, mais aussi un solide programme physique concocté par le Pôle Haut Niveau de la FFSA avec ski de fond, randonnées en raquettes ou peau de phoque pour la partie « plein air ». Côté indoor, les pilotes tricolores ont enchaîné séances de musculation et d'escalade, entrecoupées de parties de football, de squash sans oublier une inédite sortie paint-ball dans la neige !

L'occasion d'affûter les physiques et de créer un esprit d'équipe en souhaitant bienvenue aux cinq nouveaux membres dans l'Equipe de France Karting, tous issus du Programme 10-15 mis en place par la FFSA. Une grande première qui compte dans la vie d'un sportif de haut niveau comme l'ont bien ressenti Gabriel Aubry, Paolo Besancenez, Dorian Bocolacci, Valentin Moineault et Valentin Naud, dignement accueillis par les « anciens » que sont Pascal Belmaaziz, Anthoine Hubert et Erwan Julé.

| PILOTES  | QUESTIONS | QUE REPRÉSENTE POUR TOI TA SÉLECTION EN EQUIPE DE FRANCE ?  | QUEL SERA TON PROGRAMME EN 2012 ?  | OÙ TE VOIS-TU DANS CINQ ANS ?  |
|--|-----------|---|--|--|
|  <p><b>GABRIEL AUBRY</b><br/>                     ■ Né le 3 avril 1998 à Saint-Germain-en-Laye (78)<br/>                     ■ <b>Lieu de résidence</b> : Le Vésinet (78)<br/>                     ■ <b>Taille</b> : 1,54 m • <b>Poids</b> : 40 kg<br/>                     ■ <b>Niveau scolaire</b> : 4<sup>e</sup><br/>                     ■ <a href="http://www.gabi-aubry.com">www.gabi-aubry.com</a></p> |           | <p>C'est très prestigieux. Cela donne de moi une très belle image, dans la suite logique de ma sélection au Programme 10-15.</p>  | <p>Il sera très chargé avec 17 courses prévues. Il y aura la Winter Cup, la WSK Euro et Masters Series, l'Europe et la Coupe du Monde, le tout en KF3 avec l'équipe MRT-Birel.</p> | <p>Je suis encore très jeune, et je pense qu'il faut persévérer un peu en kart avant de passer à l'automobile. Mais dans cinq ans, je me vois en monoplace, pour me forger de bonnes armes pour intégrer une catégorie qui m'attire, celle de l'Endurance.</p> |
|  <p><b>PASCAL BELMAAZIZ</b><br/>                     ■ Né le 25 septembre 1993 à Perpignan (66)<br/>                     ■ <b>Lieu de résidence</b> : Paris (75)<br/>                     ■ <b>Taille</b> : 1,67 m • <b>Poids</b> : 56,5 kg<br/>                     ■ <b>Niveau scolaire</b> : Terminale Bac Pro Commerce</p>   |           | <p>Cela montre tout le travail réalisé depuis mes débuts en karting. C'est gratifiant, mais cela représente aussi un challenge, car il ne faut pas décevoir les décideurs de la FFSA.</p> | <p>Je serai en KF2 avec l'équipe DR France, avec au programme les WSK Euro Series, l'Europe et la Coupe du Monde.</p>  | <p>Je me vois pilote professionnel en sport automobile. C'est mon premier objectif. La Formule 1 est un rêve, mais l'Endurance et le GT me tentent également.</p>  |

| PILOTES   | QUESTIONS   | QUE REPRÉSENTE POUR TOI TA SÉLECTION EN EQUIPE DE FRANCE ?   | QUEL SERA TON PROGRAMME EN 2012 ?  | OÙ TE VOIS-TU DANS CINQ ANS ? |
|---|---|--|--|-------------------------------|
|  <p><b>PAOLO BESANCENEZ</b><br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Né le 15 avril 1997 à Montreuil (93)</li> <li>■ <b>Lieu de résidence</b> : Aulnay-sous-Bois (93)</li> <li>■ <b>Taille</b> : 1,50 m • <b>Poids</b> : 46 kg</li> <li>■ <b>Niveau scolaire</b> : 3<sup>e</sup> (pilote inscrit au Pôle Espoirs (sport-études) à l'Auto Sport Academy au Mans)</li> <li>■ <a href="http://www.paolobesancenez.fr">www.paolobesancenez.fr</a></li> </ul> </p>              | <p>Déjà, je suis très fier d'avoir été sélectionné. Représenter mon pays dans des grandes courses, c'était quelque chose que j'espérais depuis mon intégration au Programme 10-15.</p>  | <p>Je vais participer à la Winter Cup, aux GPO, aux championnats d'Europe et à la Coupe du Monde en KF3 avec Sodi et mon équipe Win Max Racing Kart, ainsi qu'au M18.</p>  | <p>Ouh là là ! Ça dépend de tellement de choses ! Je me verrais bien piloter une monoplace et disposer de suffisamment de soutiens financiers pour progresser vers la Formule 1.</p>             |                               |
|  <p><b>DORIAN BOCOLACCI</b><br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Né le 9 septembre 1998 à Cannes (06)</li> <li>■ <b>Lieu de résidence</b> : Callian (83)</li> <li>■ <b>Taille</b> : 1,60 m • <b>Poids</b> : 50 kg</li> <li>■ <b>Niveau scolaire</b> : 4<sup>e</sup></li> <li>■ <a href="http://www.dorianbocolacci.com">www.dorianbocolacci.com</a></li> </ul> </p>  | <p>C'est un honneur de représenter mon pays. Je me sens soutenu, c'est une satisfaction de voir que l'on croit en moi.</p>  | <p>Je ferai 15 courses en KF3 au sein du team Intrepid usine. Au programme la Winter Cup, le trophée Margutti, les WSK Euro et Master Series, l'Europe et la Coupe du Monde, et la Monaco Kart Cup si elle a lieu.</p>       | <p>Après de bonnes années en karting, je me vois en automobile, avec l'objectif de me battre pour les premières places. Mais pour le moment, je dois me concentrer sur mon programme actuel.</p> |                               |
|  <p><b>ANTHOINE HUBERT</b><br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Né le 22 septembre 1996 à Lyon (69)</li> <li>■ <b>Lieu de résidence</b> : Chartres (28)</li> <li>■ <b>Taille</b> : 1,76 m • <b>Poids</b> : 60 kg</li> <li>■ <b>Niveau scolaire</b> : 2<sup>nd</sup>e (pilote inscrit au Pôle Espoirs (sport-études) à l'Auto Sport Academy au Mans)</li> <li>■ <a href="http://www.anthoinehubert.com">www.anthoinehubert.com</a></li> </ul> </p>                     | <p>C'est une chance et une fierté de représenter la France dans les courses internationales. C'est un gros plus sur la carte de visite et un atout dans la recherche de partenaires.</p>  | <p>Je participerai à la Winter Cup, à la WSK Euro Series, à l'Europe et à la Coupe du Monde avec mon équipe Formula K en catégorie KF2, ainsi qu'au M18.</p>   | <p>Mon objectif est de me faire remarquer pour intégrer une filière qui me permette de gravir les échelons vers la Formule 1. J'espère être en cours de ce chemin dans cinq ans.</p>             |                               |
|  <p><b>ERWAN JULE</b><br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Né le 17 mars 1997 à Pontault Combault (77)</li> <li>■ <b>Lieu de résidence</b> : Lésigny (77)</li> <li>■ <b>Taille</b> : 1,70 m • <b>Poids</b> : 52 kg</li> <li>■ <b>Niveau scolaire</b> : 3<sup>e</sup></li> <li>■ <a href="http://www.paolobesancenez.fr">www.paolobesancenez.fr</a></li> </ul> </p>   | <p>C'est ma seconde année au sein de l'Equipe de France. Cela confirme la confiance que l'on met en moi. Grâce aux différents stages effectués depuis l'an passé, j'ai beaucoup progressé sur un plan physique et mental.</p>         | <p>Tout n'est pas encore complètement défini, notamment au niveau de l'équipe. Je serai de toute façon en KF2, à la Winter Cup, dans la WSK Euro Series, l'Europe et la Coupe du Monde et peut-être les GPO.</p>             | <p>L'incertitude de trouver des budgets fait qu'il est difficile de répondre ! L'objectif est de passer à l'automobile, si possible à la F1.</p>   |                               |
|  <p><b>VALENTIN MOINEAULT</b><br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Né le 13 mai 1996 à Elbœuf (76)</li> <li>■ <b>Lieu de résidence</b> : Heudreville-sur-Eure (27)</li> <li>■ <b>Taille</b> : 1,61 m • <b>Poids</b> : 46 kg</li> <li>■ <b>Niveau scolaire</b> : 2<sup>nd</sup>e (pilote inscrit au Pôle Espoirs (sport-études) à l'Auto Sport Academy au Mans)</li> <li>■ <a href="http://www.valentin-moineault.com">www.valentin-moineault.com</a></li> </ul> </p> | <p>C'est une satisfaction de poursuivre le chemin entamé au Programme 10-15, et puis c'est quelque chose de faire partie de ce groupe de huit ! Représenter la France au plus haut niveau est un beau défi.</p>                       | <p>Je serai en KF2 au sein de l'équipe TKF. Nous avons prévu de participer à la Winter Cup, à deux manches de la WSK Euro Series, aux GPO, à l'Europe et à la Coupe du Monde.</p>  | <p>Dans deux ans, je souhaiterais passer à la F4, puis ensuite poursuivre le plus haut possible la filière monoplace, j'aurai alors 20 ans...</p>  |                               |
|  <p><b>VALENTIN NAUD</b><br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Né le 20 janvier 1998 à Paris (75)</li> <li>■ <b>Lieu de résidence</b> : Paris (75)</li> <li>■ <b>Taille</b> : 1,72 m • <b>Poids</b> : 55 kg</li> <li>■ <b>Niveau scolaire</b> : 4<sup>e</sup></li> <li>■ <a href="http://www.valentin-naud.com">www.valentin-naud.com</a></li> </ul> </p>   | <p>C'est une fierté d'être retenu en Equipe de France où nous ne sommes que huit membres. C'est aussi une reconnaissance de mon parcours depuis mes débuts à l'âge de 7 ans, et en tout cas un symbole qui me fait chaud au cœur.</p> | <p>Mon programme passe par la KF3 avec l'équipe Formula K. Je vais participer à la Winter Cup, la WSK Euroseries, l'Europe, la Coupe du Monde et peut-être au championnat Asie-Pacifique et à quelques épreuves des GPO.</p> | <p>Je me vois bien en monoplace, la question étant de savoir dans quelle catégorie et à quel niveau ?!</p>   |                               |



# RENCONTRE INTER EFK GRANDE PREMIÈRE AU MANS

Rassemblés à l'initiative de la FFSA, les moniteurs de la quasi-totalité des Ecoles Françaises de Karting ont partagé deux journées bien remplies au Mans. La première, en salle, dans les locaux de l'Auto Sport Academy, le centre de formation fédéral. La seconde sur la piste de karting Alain Prost. Au final, **48 heures dédiées aux premiers pas vers la standardisation des programmes proposés par le réseau des EFK**, au partage d'expériences et à des échanges particulièrement fructueux.



#### SÉANCE EN SALLE

La première journée de la rencontre inter EFK a été consacrée aux aspects théoriques.

#### ATELIER PRATIQUE

La seconde journée a été consacrée à la mise en application des exercices proposés dans le Livret du Moniteur.

“ Le Livret du Moniteur propose surtout une série d’exercices à mettre en application sur la piste.

« L'idée poursuivie est que chaque moniteur présent lors de ce premier rassemblement du genre rejoigne son EFK avec des outils pour travailler et permettre ainsi au réseau des EFK de progresser », déclare Jacques Goisque, directeur du Pôle Karting à la FFSA. Mis sur pied pour la première fois depuis la création des EFK en 2008, le meeting réunissant les moniteurs et/ou représentants des 32 écoles du réseau national a en effet débuté, une fois passé l'accueil de tous les participants à l'Auto Sport Academy, par deux séances théoriques. Lors de la matinée, Jacques Goisque et Arnaud Sepval (chargé de mission FFSA) ont plongé leurs auditeurs dans le mode de fonctionnement d'une EFK avant de décliner la palette des outils de communication mis spécifiquement en place par la FFSA à l'attention des EFK. Le staff fédéral a ainsi proposé diverses solutions en matière de communication des EFK : à l'échelle locale (dossier de presse, rédactionnel...), au niveau national par le truchement des actions déclinées par la FFSA

à l'occasion d'événements majeurs (Mondial de l'Automobile, Masters Kart de Bercy, par exemple) ou encore par le biais des partenariats initiés par la FFSA, notamment avec divers supports destinés au jeune public (presse écrites, radios...). L'évolution du site Internet dédié aux EFK ([www.ffsa-efk.com](http://www.ffsa-efk.com)) et les aventures de Kartman (la mascotte des EFK) ont enfin été abordées avant l'heure du déjeuner. Frédéric Champagnac (responsable sportif adjoint de l'ASACAD) avec la complicité d'Olivier Huchet, Frédéric Julien et Marc Berteaux (tous les trois titulaires du diplôme d'Etat mention Karting et acteurs expérimentés dans leurs EFK respectives) ont pris le relais en tout début d'après-midi pour dévoiler le Livret du Moniteur. Conçu par les équipes fédérales à l'attention de tous les moniteurs des EFK, ce (précieux) document décrit par le menu les missions essentielles des EFK : préparer au Premier volant, préparer aux Volants de Bronze, d'Argent et enfin d'Or. Au-delà de récapituler précisément, chaque étape

qui conduira le jeune élève (pour mémoire, les EFK sont accessibles dès l'âge de 6 ans) vers l'obtention de l'ultime sésame, le Livret du Moniteur propose surtout une série d'exercices à mettre en application sur la piste. Sous la houlette de son moniteur, le jeune 'kartman' apprendra ainsi, entre autres, à maîtriser le gabarit de son kart, à éviter un obstacle, à détourner son regard et se retourner sans dévier sa trajectoire ou encore à connaître la procédure et savoir prendre un bon départ ! Tout un programme que l'aréopage des experts rassemblés dans la Sarthe a décrypté une bonne partie de l'après-midi du premier jour, documents et études d'ordre psychopédagogique en sus, notamment en matière de développement de l'enfant de 6 ans à 12 ans. Le soir venu, les participants se sont adonnés en totale liberté à l'exercice, toujours prisé et très fertile, des questions/réponses au groupe chargé de ces deux journées de formation et aux responsables de la FFSA.



## GRUPE COMPLET

L'ensemble des participants du premier meeting des EFK.

“ D'une façon globale, il s'agit de proposer aux moniteurs des outils.

## TOUS EN PISTE

Après un diner pris en commun et une bonne nuit de sommeil, le groupe rejoignait le lendemain matin la piste Alain Prost du Mans où une dizaine d'élèves de l'EFK éponyme l'attendait. Répartis en trois groupes distincts, les moniteurs EFK se sont succédé sur les trois ateliers mis en place par l'équipe de Frédéric Champagnac. Le but du jeu était bien évidemment de mettre en application quelques uns des exercices présentés la veille lors de la découverte du Livret du Moniteur.

« D'une façon globale, il s'agit de proposer aux moniteurs des outils leur permettant de mieux mettre en phase le développement de l'enfant et la pratique du karting et au-delà, à moyen terme,

## MONITEURS

Le stage a donné lieu à de nombreux échanges entre les moniteurs du réseau des EFK.



d'harmoniser les modules de formations proposés dans toutes les EFK », déclarait le représentant de l'Auto Sport Academy. « Notre modèle pourrait être calqué sur le fameux réseau des Ecoles de Ski Français. Nous abordons des notions de coordination, de perception dans l'espace, d'automatisation des mouvements... de façon théorique comme hier et pratique aujourd'hui en permettant aux encadrants de s'approprier certains exercices. Je pense que ce premier meeting qui a avant tout permis à tous de se connaître et d'échanger librement, s'est avéré être une initiative très utile et très enrichissante. » Des propos que la grande majorité des participants ont confirmé, à en croire leurs déclarations ci-après.



## REPAS

Les participants ont partagé leur diner à l'issue de la première journée.



**PATRICK DAMARY**  
EFK KART ESCALE  
(CLERMONT FERRAND, 63)

« Le label EFK est un vrai gage de sérieux et de crédibilité pour notre public ! L'initiative prise aujourd'hui par la FFSA de réunir tous les représentants des EFK est très bonne et était sans doute nécessaire. Ces journées nous donnent des pistes de solutions pour harmoniser les méthodes de travail d'une école à l'autre. C'est très intéressant. »

**DAVID CRUZ**  
EFK DE BISCAROSSE (40)

« Nous avons pu échanger nos points de vue entre responsables ou moniteurs d'EFK et découvrir un canevas global en mesure de nous faire tous progresser. Dans l'absolu, c'est très important qu'il y ait une base commune à toutes les EFK. Transmettre notre expérience à des jeunes est une véritable passion pour nous. Nous faisons tout pour nourrir le vivier du karting. Pour notre troisième année d'exercice, une dizaine de nos élèves ont déjà fait de la compétition. »



**EMILIE DEBENOIT**  
EFK CIRCUIT DU MISTRAL  
SALON DE PROVENCE (13)

« Vive la normalisation des programmes des EFK ! Ce sera un vrai plus pour tout le monde. Nous avons découvert plein de choses lors de ces deux jours. Nous allons pouvoir les mettre en application, parfois en les adaptant à nos spécificités. Les bases de travail que l'on nous a données vont dans le bon sens. C'est très bénéfique. L'étiquette EFK que nous avons depuis 2009, a contribué au développement de notre école, qui quant à elle existe depuis 2004. Le bilan est positif. A l'issue de notre dernière promotion de Volants d'Or, quatre des six candidats se sont orientés vers la compétition. »



**NICOLAS COULON - EFK PLOEMEL (56)**

« Notre école est membre du réseau des EFK depuis deux ans. Notre démarche vise essentiellement à encadrer les jeunes le plus longtemps possible. Nous essayons d'en guider un maximum vers la compétition, notamment en mettant en place des solutions économiques pour leur permettre de courir. Ces deux jours sont un premier pas vers une véritable, et nécessaire, structuration de l'enseignement dispensé dans les EFK, même si chacun d'entre nous peut être soumis à des contraintes particulières, liées à la configuration des pistes, notamment. »



**JEAN-PAUL CHÉTAIL**  
EFK PISTE DE VILLARS (42)

« La normalisation des méthodes de travail ne peut apporter que plus de crédibilité encore aux EFK. Ce premier regroupement du genre est très satisfaisant parce qu'il est d'abord un terrain d'échange unique et donne un fil conducteur à toutes les écoles. Nous comptons aujourd'hui une bonne dizaine de jeunes, passés par notre EFK, qui ont un très bon niveau sportif et qui brillent notamment en championnat régional. »

# CALENDRIER KARTING 2012

## FÉVRIER



→ 19 février  
**EPREUVES NATIONALES**  
1<sup>ÈRE</sup> MANCHE CHAMPIONNAT DE VITESSE  
Réunion



## MARS

→ 3 / 4 mars  
**EPREUVES NATIONALES**  
Angerville (91)

→ 4 mars  
**EPREUVES REGIONALES**  
COURSE CLUB (CC)  
Pers (63)

→ 10 / 11 mars  
**EPREUVES NATIONALES**  
TROPHÉE OSCAR PETIT  
Varenes (03)

→ 17 / 18 mars  
**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
ENDURANCE (ET EURO ENDURANCE)  
Abbeville (80)

**EPREUVES REGIONALES**  
AMICALE DE SENS TROPHY  
Soucy (89)



## AVRIL

→ 30 mars / 1<sup>er</sup> avril  
**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
GPO  
Varenes (03)

SUPERKART  
Hockenheim (Danemark)

**COUPES DE FRANCE**  
X30  
Varenes (03)

→ 1<sup>er</sup> avril  
**EPREUVES REGIONALES**  
CC  
Abbeville (80)

→ 15 avril  
**EPREUVES REGIONALES**  
COURSE DU BOIS FAILLY DU K57  
COURSE CLUB 1<sup>er</sup>  
Prestige Club (06)

→ 21 / 22 avril  
**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
ENDURANCE  
Mer (41)

→ 27 / 29 avril  
**EPREUVES INTERNATIONALES**  
CHAMPIONNAT DU MONDE KF1 ET  
CHAMPIONNAT D'EUROPE KF3  
Varenes (03)

→ 28 avril  
**EPREUVES REGIONALES**  
CC  
Mans (72)

→ 29 avril  
**EPREUVES NATIONALES**  
CHALLENGE MINARELLI  
Angerville (91)

## MAI

→ 3 / 6 mai  
**EPREUVES INTERNATIONALES**  
WSK EURO-SERIES  
Val d'Argenton (79)

→ 6 mai  
**EPREUVES NATIONALES**  
Epreuve. QUALIFICATIVE COUPE DE FRANCE À PEUGEOT  
Mulhouse (68)

**EPREUVES REGIONALES**  
CC - Soucy (89)

→ 12 / 13 mai  
**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
GPO - Angerville (91)

**COUPES DE FRANCE**  
ROTAX - Angerville (91)

→ 13 mai  
**EPREUVES NATIONALES**  
SÉLECTION AUX COUPES ET CHPT  
Aquitaine (33)

**EPREUVES REGIONALES**  
CC - Montravel (42)

→ 19 / 20 mai  
**EPREUVES INTERNATIONALES**  
CHAMPIONNAT DU MONDE KF1 ET  
CHAMPIONNAT DU MONDE ASIE  
Suzuka (Japon)

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
MINIME/CADET ET COUPE DE FRANCE  
MINIME/CADET - Salon (13)

→ 20 mai  
**EPREUVES NATIONALES**  
TROPHÉE DE NORMANDIE  
La Hague (50)

**EPREUVES REGIONALES**  
CC RENÉ CASSE  
Château Gaillard (69)

→ 26 / 27 mai  
**EPREUVES INTERNATIONALES**  
TEST DAYS ACADEMIE ET M18

→ 27 mai  
**EPREUVES NATIONALES**  
TROPHÉE DE BRETAGNE PDL  
Ancenis (44)

## JUIN

→ 2 / 3 juin  
**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
SUPERKART  
Lédéon

**EPREUVES NATIONALES**  
TROPHÉE OSCAR PETIT  
Varenes (03)

→ 3 juin  
**EPREUVES NATIONALES**  
TROPHÉE DE NORMANDIE  
Mortainais (50)

→ 9 / 10 juin  
**EPREUVES INTERNATIONALES**  
CHAMPIONNAT d'EUROPE KF2, KZ1  
ET KZ2  
Wackersdorf (Danemark)

**EPREUVES REGIONALES**  
AMICALE SENS  
Soucy (89)

→ 10 juin  
**EPREUVES REGIONALES**  
CC  
Lavaud (03)

→ 23 / 24 juin  
**CHAMPIONNATS DE FRANCE**  
ENDURANCE  
Laval (53)

SUPERKART  
Nogaro (32)

→ 24 juin  
**EPREUVES NATIONALES**  
TROPHÉE DE BRETAGNE BPD  
Plumeliau (56)

TROPHÉE DE NORMANDIE  
Essay (61)

**JUILLET**

→ 30 juin / 1<sup>er</sup> juillet

**EPREUVES NATIONALES**

FINALE X30  
Lavelanet (09)

→ 6 / 8 juillet

**HAMPIONNATS DE FRANCE**

LONG CIRCUIT  
Croix en Terrois (62)  
MINIME/CADET ET MINIKART  
Soucy (89)

→ 7 / 8 juillet

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT DU MONDE M18 ET ACADEMIE  
Braga (P)

**COUPES DE FRANCE**

SUPERKART  
Croix (62)

→ 14 / 15 juillet

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

GPO  
Ostricourt (59)

**COUPES DE FRANCE**

NATIONALE  
Ostricourt (59)

→ 14 juillet

**EPREUVES REGIONALES**

CC  
Sens (89)

→ 21 / 22 juillet

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT DU MONDE KF1,  
CHAMPIONNAT D'EUROPE KF2 ET KF3  
Grande-Bretagne

**EPREUVES NATIONALES**

KART MAG  
Escource (33)

→ 28 / 19 juillet

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

MINIME/CADET ET NATIONALE  
Escource (33)

**EPREUVES NATIONALES**

GRAND PRIX - Menton (06)

**AOÛT**



→ 24 / 26 août

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT DU MONDE M18  
Angerville (91)



**SEPTEMBRE**

→ 2 septembre

**EPREUVES NATIONALES**

TROPHÉE DE NORMANDIE  
St Pierre/Dives (14)

**EPREUVES REGIONALES**

CC - Le Côtéau (42)

→ 8 / 9 septembre

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT DU MONDE KF1,  
COUPE DU MONDE KZ1, KZ2  
Sarno (Italie)

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

SUPERKART - Dijon (21)

**EPREUVES NATIONALES**

CHALLENGE MINARELLI  
Soucy (89)  
TROPHÉE DE BRETAGNE PDL  
La Michetterie (85)

→ 9 septembre

**EPREUVES REGIONALES**

CC - Lavaud (03)

→ 15 / 16 septembre

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

KZ 125 ET HANDIKART  
Mirecourt (54)

→ 22 / 23 septembre

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT DU MONDE KF1,  
COUPE DU MONDE KF2, KF3  
Zuera (Espagne)

**EPREUVES REGIONALES**

Amicale 20 ans - Pers (15)

→ 23 septembre

**EPREUVES NATIONALES**

TROPHÉE DE BRETAGNE PDL KZ 125  
ET HANDIKART  
Ancenis (44)

→ 28 / 30 septembre

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT D'EUROPE SUPERKART  
Le Mans (72)

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

GPO - Essay (61)  
NATIONALE - Essay (61)

**EPREUVES NATIONALES**

24 HEURES KARTING - Mans (72)

→ 29 / 30 septembre

**EPREUVES NATIONALES**

FINALE TROPHÉE OSCAR PETIT  
Varenes (03)

**OCTOBRE**

→ 6 / 7 octobre

**EPREUVES INTERNATIONALES**

CHAMPIONNAT DU MONDE M18  
ET TROPHÉE ACADEMIE  
Bahrein (41)

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

SUPERKART - Vigeant (87)

→ 7 octobre

**EPREUVES NATIONALES**

TROPHÉE DE BRETAGNE PDL  
Corcoué (44)

**EPREUVES REGIONALES**

CC D'AUTOMNE  
Soucy (89)  
CC - Lavilledieu (07)

→ 13 / 14 octobre

**EPREUVES NATIONALES**

FINALE ROTAX  
Angerville (91)

**EPREUVES REGIONALES**

FINALE CR AUVERGNE  
Varenes (03)

→ 20 / 21 octobre

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

ENDURANCE  
Rouen (76)

**COUPES DE FRANCE**

TROPHÉE BRUNO GRANA  
Lyon (69)

→ 21 octobre

**EPREUVES NATIONALES**

TROPHÉE DE BRETAGNE  
Lohéac (35)

CHALLENGE MINARELLI

Ouest au Mans (72)

→ 27 / 28 octobre

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

GPO - Laval (53)

**COUPES DE FRANCE**

COUPE DE FRANCE NATIONAL  
Laval (53)

→ 28 octobre

**EPREUVES REGIONALES**

CC  
Pers (15)

**NOVEMBRE**

→ 3 / 4 novembre

**COUPES DE FRANCE**

MINIME/CADET ET KZ125  
Mans (72)



→ 10 / 11 novembre

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

ENDURANCE  
Angerville (91)

**EPREUVES NATIONALES**

TROPHÉE CLAUDE  
Secq (13)

→ 17 / 18 novembre

**CHAMPIONNATS DE FRANCE**

LONG CIRCUIT  
Soucy (89)



# LES CHAMPIONS DE LA FORMATION

Comme les arbitres dans un stade, les officiels endossent une part de responsabilité capitale dans le bon déroulement des courses. Consciente de cette « exposition », qui plus est dans le feu de l'action d'un meeting, **le groupe de travail formation a fait évoluer depuis 2011 ses méthodes pédagogiques** afin de préparer au mieux ces officiels, hommes et femmes, sans lesquelles rien ne serait rendu possible.

**A**nciennement Président de la Commission Championnats, Daniel Vast est devenu président de la commission formation début 2011. A la tête d'un groupe de travail composé de cinq autres membres dont Nathalie Bernard, Gilbert Damon, Jean-Pierre Leferme, Marc Contremoulin et Philippe Decaux, Daniel et ses collaborateurs ont œuvré en 2011 sur la mise en œuvre d'un premier volet de nouveautés. « Notre rôle a porté sur un reformatage des examens », témoigne Daniel. « Les différentes expériences vécues sur le terrain avaient mis en lumière certaines carences dans notre

système de formation. Lors des examens sanctionnant le niveau de l'officiel, le grade était fonction des notes obtenues, l'ensemble de la notation étant basé sur un exercice écrit. Or, la réalité du terrain est parfois bien différente de celle d'une salle de cours silencieuse et studieuse. Certains éléments se montraient brillants à l'écrit, mais parfois nettement moins à l'aise une fois plongés dans la problématique d'une compétition. Entre la tension d'une épreuve et la nécessité de trancher rapidement, les qualités requises peuvent être bien différentes de celles d'un cas théorique sur lequel vous avez le temps de réfléchir avant de coucher vos réponses sur le papier ».

## A L'ÉPREUVE DE L'ORAL

Fort de ce constat, le groupe de travail a introduit un examen oral qui vient compléter une partie écrite. « Le candidat tire au sort deux sujets qui correspondent à deux cas pratiques. Il a cinq minutes pour les préparer avant de débattre avec le jury composé de trois personnes. Ici le but est de réellement évaluer les capacités du candidat. Un véritable dialogue s'installe au cours duquel on déborde parfois du cadre des questions choisies. On cherche vraiment à ressentir comment le candidat réagira sur le terrain quand il sera confronté à des situations pas toujours évidentes à gérer. Bien

**EXEMPLE**  
Fiche de suivi officiel

**EXEMPLE**  
Fiche de suivi technique

“ Les licenciés qui souhaitent présider une ASK ne se rendent pas toujours compte de l'importance que représente la partie administrative dans leur mission.

*côtés un tuteur qui observera sa façon de faire et consignera ses remarques dans le livret. Lorsque le stagiaire aura couvert au moins trois courses dans l'année, il pourra se présenter muni de son livret à l'examen de zone sur les 4 sites en France, soit Agen, Valence, Reims et Le Mans ».*

*Une fois son diplôme de niveau national atteint, l'élève conserve son livret de suivi et pourra s'il le souhaite se présenter un an plus tard pour postuler au grade d'international, hormis au niveau de la commission technique où un niveau intermédiaire est prévu. « Cet examen a lieu une fois par an, dans les locaux de la FFSA. Auparavant, le candidat aura dû officier sur un minimum de six épreuves dans une année. Ici l'élève devra maîtriser des cas de figure faisant appel à la réglementation aussi bien nationale qu'internationale. Alors que le niveau national requiert une note minimale de 13/20, le niveau international nécessite au moins 16/20. Avec un tel grade, l'officiel peut alors être mandaté pour le suivi de tous types d'épreuves, en France mais aussi à l'étranger le cas échéant ».*

*maîtriser son sujet au niveau technique, sportif et juridique permet d'éviter les erreurs ou les vices de procédure qui annulent alors une sanction ».*

*La réforme de l'examen a également porté sur la partie écrite avec à présent une parfaite équité du système. « Nous nous sommes rapprochés du système mis en place par le groupe de travail de l'automobile. Ainsi, alors qu'auparavant chaque candidat disposait du même questionnaire, ce qui malheureusement faussait parfois le débat avec quelques tricheries, maintenant chacun se voit proposer un questionnaire spécifique. Nous exploitons à présent une base de données sur informatique qui permet de générer les questionnaires de façon tout à fait aléatoire. Afin d'enrichir au maximum cette base de données, le groupe de travail formation a également planché sur de nouvelles questions, en phase avec l'évolution technique et sportive du karting ».*

*Pour l'heure, cette première vague de changement a concerné les commissaires sportifs, les directeurs de course et les commissaires techniques. En 2012, ce nouveau type d'examens concernera les commissaires de piste, les chronométrateurs, mais aussi les*

*présidents d'ASK. « Les licenciés qui souhaitent présider une ASK ne se rendent pas toujours compte de l'importance que représente la partie administrative dans leur mission, comme par exemple les déclarations en préfecture. Nous souhaitons ainsi leur apporter ces informations afin de les aider à mieux aborder ce volet de leur action ».*

### **DE L'IMPORTANCE D'UN BON LIVRET**

*Outre la partie examen, le groupe de travail formation s'est aussi penché sur la réforme du suivi des officiels. « Là encore nous nous sommes rapprochés de ce qui se pratique au niveau de l'automobile. Nous avons ainsi mis en place un livret de suivi des officiels. Les CRK gèrent la formation des stagiaires et disposent chacune d'un formateur. Celui-ci va délivrer un livret de suivi au stagiaire, livret qui va le suivre tout au long de son parcours. Tout est noté sur ce document, comme notamment le type d'examen qu'il a passé et ses critères de formation. A chaque fois que le stagiaire officiera sur une course, il aura à ses*

#### **GROUPE DE TRAVAIL FORMATION**

- Daniel Vast
- Nathalie Bernard
- Gilbert Damon
- Jean-Pierre Leferme
- Marc Contremoulin
- Philippe Decaux

### CORMELLES

Rotax en action sur le circuit de Cormeille-en-Vexin.



# COURSES CLUB

## « ELLES ONT UN VRAI PUBLIC »

Le format des courses club qui **fête ses six ans d'existence a connu quelques évolutions** au cours de cet hiver, avec notamment des contrôles techniques simplifiés, des schémas de courses libres, mais toujours sur une journée, ainsi qu'un nombre de participants limité à 80 pilotes. Un but de simplification qui répondra sans doute aux attentes des clubs plébiscitant déjà ce type d'épreuves comme les ASK Cormeilles-en-Vexin 95 ou Nancy Kart Club.

On ne présente plus Jean-Marie Vergne, fondateur du Racing Kart de Cormeilles à la fin des années 80, et qui a aujourd'hui le bonheur d'être le papa d'un nouveau pilote de Formule 1 en la personne de son fils Jean-Eric. De son côté, Emmanuel Bondant, fils du président de la CRK Alsace-Lorraine et ex-président du de l'ASK Nancy Kart Club, est une des dynamiques chevilles ouvrières du karting dans l'est de la France aux côtés de son nouveau président de club David Dausse. Lun et l'autre ont l'habitude d'organiser des courses club, ils nous expliquent pourquoi.

**Chaque année votre club organise des épreuves type course club, pourquoi choisir ce format d'épreuve ?**

**Emmanuel Bondant :** Quand nous avons appris la création des courses club, nous avons immédiatement opté pour l'organisation de ce type de courses, mais nous avons souhaité les réserver aux seuls pilotes de loisir. Nous estimons qu'entre le championnat régional, les trophées et les amicales organisées par la CRK, les pilotes licenciés compétitions ont suffisamment d'épreuves pour eux. Nous nous limitons donc volontairement aux seuls pilotes de loisir. C'est un risque, notamment

financier, car cela limite nos plateaux, mais à nos yeux c'est aussi tout l'intérêt des courses club qui ne doivent pas être seulement une ou deux courses supplémentaires dans le calendrier, mais aujourd'hui une vraie passerelle entre le loisir et la compétition.

**Jean-Marie Vergne :** Aujourd'hui, chacun est très sollicité par un grand nombre de centres d'intérêt. Loisir, famille, internet, la société du travail mais surtout du loisir s'est énormément développée, et les gens ont moins de temps à consacrer à une seule activité. Partir trois ou quatre jours sur une course est quelque chose d'inconcevable pour beaucoup.

## Calendriers :

- Nancy Kart Club  
18 mars (Mirecourt)  
+ une date à déterminer entre  
septembre et octobre
- Cormeilles-en-Vexin 95 (RKC)  
1<sup>er</sup> avril  
20 mai  
1<sup>er</sup> juillet  
16 septembre  
14 octobre



**NANCY**  
Départ d'une course-club à Mirecourt.

Dans ce partage de temps, le format des courses club est parfait puisque la course se déroule sur une journée. Le concurrent arrive le matin à 9 heures, et le soir à 16 heures il est libre de faire autre chose. Il y a une vraie demande à ce niveau.

### Comment se déroule l'organisation de vos courses ?

**E.B :** Nous accueillons en général entre 50 et 60 pilotes. Comme nous visons une population qui n'est pas forcément très concernée ni au courant des choses de la course, nous communiquons très en amont de nos épreuves afin que les clubs fassent bien redescendre l'information à leurs licenciés. Nos bons échanges avec les clubs de la CRK fait que nous avons des pilotes qui viennent de loin, parfois plus de 200 kilomètres par exemple pour ceux qui sont en provenance de Mulhouse. Sur le terrain, on simplifie les catégories pour gagner du temps avec quatre groupes distincts. Il y a les Minikarts, les Jeunes rassemblant les Minimes et les Cadets, les karts sans boîte de vitesses et les karts à boîte de vitesses. On ne se préoccupe pas trop des pneus, en vérifiant tout de même aient à peu près la même dureté de gommages, on pèse de temps et ça s'arrête là. Par contre, nos officiels qui sont composés d'un directeur de course, d'un commissaire sportif et d'un ou deux commissaires techniques, restent très vigilants sur les questions de sécurité au niveau du matériel.

**J.M.V :** Nous organisons nos courses club en parallèle à des organisations loisir avec du matériel 4 temps 390cc. Une idée que l'on retrouve d'ailleurs aujourd'hui dans les propositions faites par la CNK

d'accepter des 4 temps de location au sein des courses club. La mixité des vraies catégories compétition et de ces épreuves loisir donne envie à nos clients de la location d'essayer ces machines nettement plus performantes qu'ils ont ainsi l'occasion de voir en action sous leurs yeux dans les mêmes conditions. Pour ma part, l'ensemble de ma clientèle qui roule en compétition vient du loisir, le fait de pouvoir faire côtoyer ces deux univers est fondamental pour moi. Je regrette d'ailleurs que beaucoup d'établissements loisir ne fassent pas assez de promotion pour la compétition, car l'inverse vaut aussi, il n'y a qu'à voir les résultats avec Bercy. En plus du loisir et en jouant le jeu de la compétition, les efforts concertés du RKC et de notre ASK présidée par Bernard Daffniet nous permettent aujourd'hui d'être le plus gros club de France. La recette est simple, location, école de pilotage EFK, courses club, et je tiens à le préciser sans subvention !.

### Les courses club ont pour vocation de simplifier la tâche des organisations et d'inciter les clubs à continuer à organiser des événements. La mission est-elle atteinte selon vous ?

**E.B :** Nous avons je pense été u des clubs précurseur pour l'organisation des courses club. Les courses club ont un vrai public, c'est pour cela que nous défendons leur accès aux pilotes qui ne courent pas par ailleurs. Le format est apprécié et permet de mobiliser un nombre de personnes d'encadrement limité. Dans un but d'économie, nous organisons une de nos courses club le samedi d'une épreuve du championnat régional Alsace-Lorraine. Nous avons ainsi les officiels déjà sur place. La course

club se déroule au milieu des essais libres et des essais chronométrés du championnat régional. C'est ainsi la démonstration qu'un club qui manque de ressources pour organiser peut aussi combiner ses efforts avec une autre ASK.

**J.M.V :** Quand on voit aujourd'hui la complexité d'organiser des courses nationales ou internationales, il est évident qu'il fallait proposer un format de course simplifié. Cela permet de mobiliser moins d'officiels et moins de bénévoles. Pas question cependant de négliger l'aspect sécurité du matériel que nous surveillons de près. Pour le reste, les courses club permettent à des pilotes de tous âges et de tous niveaux de rouler dans un univers convivial. On ne les embête pas avec des contrôles techniques à répétition, on ne leur rend pas leur moteur en pièces détachées après le démontage par les commissaires, autant d'éléments qui répondent à une attente d'une clientèle qui veut courir sans endosser les nombreuses contraintes afférant à la course. La simplification des participations en course et les réductions des coûts feront sûrement revenir les bénévoles et les pilotes en masse. Il faudrait aussi retrouver le courage d'organiser des amicales en ville... Par contre, je pense aussi que les examens de contrôleurs techniques ou sportifs, voire de directeurs de course, qui sont sans doute parfaitement adaptés aux courses nationales et internationales, sont en revanche trop complexes pour ces épreuves simplifiées. Ici, comme pour les pilotes de loisir, il faut faire attention de ne pas décourager des bénévoles qui n'en pas forcément l'envie d'œuvrer sur de grandes épreuves.

“ Je veux  
absolument en avoir  
un ! La vitesse est  
impressionnante.  
Le moteur envoie.  
J'adore.

*Paul*

**MOTEUR**  
Le Micro Max qui  
équippa désormais  
les Minikart sera  
plombé pour une  
durée de 12 mois  
consécutifs.



**"ESSAYEUR"**

Bastien, élève de l'EFK du circuit Alain Prost, a testé le Minikart équipé de son nouveau moteur, le Micro Max.

# MINIKART

## LA NOUVELLE GÉNÉRATION EN PISTE

Le Minikart, destiné aux plus jeunes pilotes dès 6 ans, est plus que jamais entré dans sa nouvelle ère. **Suite aux décisions prises par la Commission Nationale de Karting** en fin d'année dernière, la motorisation est désormais confiée à Rotax, via son petit, performant et robuste Micro Max. Les premiers châssis ont été équipés. Les premières prises de vue ont été effectuées pour les besoins de la promotion. Et les premières séances de roulage ont démarré. La rédaction de France Auto a assisté à l'une d'entre elles, dans l'enceinte mancele du circuit Alain Prost.

## ACTION

Scott (10 ans), s'est montré le plus à l'aise aux commandes du Minikart en configuration Rotax.



**E**n parallèle du regroupement des moniteurs des EFK de France et de Navarre, organisé sous l'impulsion de la FFSA fin janvier, le premier châssis doté du fameux Micro Max a quitté le hall d'expo douillet de l'EFK du circuit Alain Prost au beau milieu duquel il trônait, pour entrer en piste. Conviés à cette séance de travail des personnels d'encadrement, trois élèves de la dite EFK ont pris, tour à tour, les commandes du Minikart 'Evo 2'. Avant de vous jeter ci-dessous sur les réponses aux questions que vous vous posez certainement sur le sujet, voici les réactions recueillies auprès des trois 'pilotes essayeurs' d'un jour, tous par ailleurs aguerris au maniement de la version originelle du Minikart, propulsée par le Honda 4 temps GX 120. Au-delà de l'aspect purement esthétique (le moteur était installé sur un châssis totalement neuf) qu'ils ont apprécié, le ressenti est lui aussi assez unanime.

Commençons par Bastien, 9 ans, élève de CM1, Volant d'Or de l'EFK sarthoise. « *C'est puissant et ça va très vite. J'ai fait un tête à queue après avoir mis les gaz trop franchement. Cela m'a surpris. J'aime beaucoup, même si j'ai eu du mal à prendre certains virages. Peut-être parce que la*



## MINIKART, NOUVELLE GÉNÉRATION

→ **Informations** : Pôle Karting de la FFSA au  
01.44.30.24.00

→ **Distribution** : Sodikart au 02.40.38.26.20

# LE MINIKART 'EVO2'

## EN QUESTIONS

### Comment le choix de la nouvelle motorisation de la catégorie a-t-il été effectué ?

Suite à l'appel à concurrence qu'elle a lancé, la FFSA a décidé d'opter pour le Micro Max. Les souhaits émis préalablement par les membres de la CNK étaient d'équiper la catégorie (lancée en 2004 et jusqu'ici propulsée par le Honda GX 120 4 temps) d'un moteur plus typé compétition et offrant la possibilité d'évoluer dans d'autres catégories au fil de la carrière sportive de ses jeunes utilisateurs. Au fil des ans, des disparités de performances importantes ont été observées d'un moteur Honda à l'autre et ont ainsi pu donner lieu à quelques débordements.... Issues de la production industrielle, ces mécaniques ont également été déclinées en plusieurs versions. La FFSA voulait aussi éviter de retomber dans les mêmes 'travers', c'est la raison pour laquelle le Micro Max a été retenu.

### Quels sont les atouts principaux du Micro Max ?

Le côté évolutif de ce 2 temps de 125 cm<sup>3</sup> qui pourrait être utilisé en Minime et en Cadet et qui l'est déjà par ailleurs en Nationale, fait figure d'atout maître. De plus, dans cette dernière catégorie, le Micro Max a fait preuve d'une fiabilité optimale, un critère oh combien important quand on sait que le Micro Max évoluera à des régimes beaucoup moins élevés dans sa version Minikart. La satisfaction qu'il génère auprès des pilotes des catégories Mini dans de nombreux pays (Belgique, Allemagne, Espagne, Etats-Unis, Japon...), est un autre argument en sa faveur. La facilité et surtout le coût d'entretien de cette motorisation (pourtant) sportive développant un petit 7 cv, sont deux autres arguments de poids. Enfin, le réseau de distribution, fort de quelque 80 centres de services, plaide aussi pour lui.

### Le Micro Max sera-t-il plombé ?

Oui. Il s'agira même d'une condition essentielle et incontournable. Chaque moteur sera plombé pour une durée incompressible de 12 mois consécutifs. Le distributeur s'engageant à procéder à un plombage inviolable, les incidences économiques sur l'entretien du moteur (et

évidemment sa préparation) seront réduites à néant. Dans le même ordre d'idée, des tests de performances seront réalisés préalablement à toute livraison, ce qui laisse augurer de conditions d'équité sportive parfaite. Seul un professionnel dûment habilité par le distributeur sera autorisé à procéder à son déplombage, soit au terme de la période de 12 mois réglementairement définie, soit consécutivement à une éventuelle avarie.

### Que devient le moteur Honda des premiers Minikarts ?

En compétition, il continue à être admis dans le cadre de courses régionales, des courses clubs et naturellement lors de toute séance d'entraînement. Le Honda équipe également toutes les EFK, ce qui représente un parc total global d'environ 200 moteurs. Le GX 120 permettra exclusivement à tous les jeunes n'ayant pas atteint leur septième printemps d'accéder à la pratique, le passage aux moteurs 2 temps n'étant pas autorisé avant cet âge. Enfin, la FFSA envisage de programmer, en fin d'année 2012, un grand rassemblement dédié aux EFK sur lequel France Auto reviendra en temps utile.

### Quelles sont les mesures accompagnant la mise en place du Micro Max ?

Elles sont au nombre de quatre :

- Le paiement du moteur, dont le coût est de 1973 € TTC, pourra être échelonné sur 12, 24 ou 36 mois. Notons que le Micro Max sera assorti d'une garantie de six mois par le constructeur.
- Les possesseurs d'un Honda GX 120 se verront proposer un montant de reprise de 180 € pour l'achat d'un Micro Max neuf.
- Le distributeur proposera la location d'un Micro Max au tarif exceptionnel de 120 € TTC par course (hors frais d'expédition).
- Le distributeur apportera son concours dans le cadre de la Coupe de France Minikart 2012, notamment en offrant un moteur neuf au vainqueur. Parallèlement, il concentrera ses efforts sur la promotion de la catégorie. Une dotation de 15 moteurs auprès de la FFSA est notamment prévue.

piste était froide et très glissante ? Je pense qu'il me faudra pas mal de tours avant de commencer à aller vite avec ce kart. C'est vraiment très différent de ce que j'ai connu, mais vraiment bien. »

Scott, 10 ans, en classe de CM2 et lui aussi titulaire d'un Volant d'Or, a une analyse légèrement différente. Notons que de nos trois jeunes pilotes en herbe, c'est lui qui fût le plus à l'aise sur la piste. « C'est trop bien ! Ce kart me paraît beaucoup plus simple et plus facile à conduire. Il ne glisse pas trop. J'aimerais beaucoup rouler sur ce genre de machine. Par contre, je ne kiffe pas trop le bruit du moteur que je trouve un peu bizarre. Par contre, ça va vraiment vite et c'est très agréable. »

Enfin, Paul, 10 ans, lui aussi écolier (en CM1)) et lui aussi nanti d'un Volant d'Or ne fait pas dans la nuance. « Je veux absolument en avoir un ! La vitesse m'a impressionné. Le moteur envoie et émet un bruit plutôt sympathique. J'adore. Mais à mon avis, il faut une sacrée habitude de son maniement pour être rapide. »





# ALAIN NICOLLE

## « UNE CERTAINE FERVEUR POUR LE HANDIKART »»

Vainqueur de la première Coupe de France Handikart organisée en 2011 sur le circuit d'Essay, Alain Nicolle a pu mesurer l'impact de cet événement pionnier. **Convaincue de l'intérêt et de la nécessité du Handikart**, la FFSA a programmé une seconde Coupe de France à Mirecourt dans les Vosges, dont une des chevilles ouvrières ne pouvait être que le champion de la discipline !

C'est sur le tard qu'Alain Nicolle a découvert le karting. D'abord en loisir à l'orée des années 2000, puis en compétition avec les « valides » en 2002. Passionné, captivé par ce nouveau sport, Alain se fixe comme objectif de rivaliser avec ses adversaires valides et de les battre, ce qu'il parviendra à faire. Son challenge atteint, notre homme se retire de la compétition, avant de « replonger » en 2011 pour participer et remporter la Coupe de France Handikart, première compétition dédiée aux handicapés. Tout en s'occupant de son fils Matteo, pilote en Nationale et grand amateur de tout ce qui touche à une autre

catégorie naissante, le Rétro Kart, Alain a ainsi été rattrapé par le virus de la course. Il se prépare à défendre son numéro 1, tout en participant très activement à l'organisation de la prochaine Coupe de France dans son fief de l'est.

### Quel bilan tirez-vous de la première Coupe de France Handikart courue à Essay l'an passé ?

**Alain Nicolle :** J'ai été agréablement surpris du retentissement de cette course. Puis dans un deuxième temps, j'ai noté avec beaucoup de plaisir qu'une certaine ferveur se développait autour de l'Handikart. De nombreux pilotes

handicapés ont pris contact avec nous, que ce soit des licenciés ou des pilotes pratiquants en loisir afin de prendre des renseignements. Comme la Coupe de France s'était déroulée en même temps que le championnat du Monde M18, il y a eu également un certain écho à l'étranger. Des fédérations comme celle du Japon ou de la Chine ont ainsi sollicité des informations, ainsi que des pilotes au Brésil. L'idée d'organiser une compétition internationale a du coup germé dans nos esprits, mais c'est encore un peu tôt pour que cela devienne réalité.



“ Des fédérations comme celle du Japon ou de la Chine ont ainsi sollicité des informations, ainsi que des pilotes au Brésil.



**La seconde Coupe de France sera elle bien d'actualité les 15 et 16 septembre, cette fois sur un circuit que vous connaissez bien, celui de Mirecourt.**

**A.N. :** En tant que pilote et secrétaire de la CRK Alsace-Lorraine, je suis effectivement ravi que cette compétition se déroule dans notre région. Ce sera un moment important pour notre CRK, car Mirecourt est aujourd'hui le seul circuit de la région à pouvoir accueillir un événement d'envergure nationale. Au niveau du Handikart, le paddock qui se trouve sur une ancienne base aérienne de l'Otan est en superbe état, entièrement revêtu d'un enrobé, vaste et facile d'accès. Les installations comme par exemple les sanitaires sont également impeccables et parfaitement aux normes pour les handicapés. C'est un vrai défi pour le club organisateur qu'est l'ASK Nancy qui va offrir un beau programme avec le Handikart ainsi que les Championnats de France KZ125 et KZ125 Gentleman.

**Vous faites également partie du comité d'organisation de l'épreuve. Quel y est votre rôle ?**

**A.N. :** Je m'occupe plus particulièrement de la partie Handikart, et j'ai contacté à cet effet les collectivités locales, telles que les communautés

de communes et la région pour leur présenter notre projet. Il recueille beaucoup d'intérêt de leur part. Mon but est de pouvoir financer l'intégralité des frais d'hébergement, logement et restauration, aux pilotes Handikart participant à la Coupe, ainsi que pour leurs accompagnateurs. La région est très ouverte à nos arguments, d'autant que l'autre volet de notre dossier porte sur la permanence d'une mise à disposition de matériels adaptés aux handicapés sur la piste de Mirecourt. Nous visons ainsi une action à long terme, permettant à des handicapés de pouvoir ainsi s'essayer à tout moment au kart.

**On vous sent très concerné par le mouvement Handikart, quelles sont les actions que vous souhaitez mener pour cette catégorie ?**

**A.N. :** Il reste encore beaucoup de choses à faire. Nous allons finaliser la réglementation technique du Handikart avec la FFSA dans les semaines qui viennent, tout en menant une réflexion sur sa pratique en France. Un sujet me tient à cœur et nous avons notamment discuté avec le constructeur Sodi. En effet, certains circuits refusent leur accès aux handicapés équipés de leur kart adapté, car leur matériel n'est pas considéré comme conforme à la fiche d'homologation. Il est donc très important

que nos matériels modifiés et équipés de pièces spéciales reçoivent l'agrément des constructeurs afin de lever les réticences des circuits.

**Tenant du titre, vous allez bien sûr défendre votre couronne !**

**A.N. :** J'avoue que je me suis posé la question. Mais j'ai pris tellement de plaisir à Essay que ça m'a décidé à poursuivre l'expérience. Mais je sais que chacun travaille de son côté, comme par exemple Claude Zéfirini, ou de nouveaux pilotes qui n'étaient pas présents à Essay. Il devrait y avoir du très bon niveau dans les Vosges ! De plus, deux compétitions réservées aux Handikart auront lieu plus tôt dans la saison, à Lavelanet en avril puis à Essay en juin ce qui participe à la notoriété de la catégorie. Pour Mirecourt, malgré de nombreuses demandes de renseignements, il nous faudra relancer régulièrement les pilotes, ce à quoi notamment la FFSA s'emploie. Je vise une quinzaine d'engagés et si nous sommes plus nombreux, ce sera une belle surprise. Quant à moi, je prévois de participer à deux manches du championnat de région ainsi qu'à la course d'Essay, ne serait-ce que pour remercier Claude Gripon et son club d'avoir osé organiser l'an passé cette première Coupe de France. Il fallait le faire !

# FORZA BRANDON !

En kart, il a roulé au plus haut niveau international. Depuis deux saisons, il est membre de la Ferrari Driver Academy en compagnie de Jules Bianchi.

**L'horizon de la F1 n'est plus si éloigné pour Brandon Maïzano...**



Les débuts en auto du brillant kartman Brandon Maïzano ont été fulgurants. Enrôlé dans la prestigieuse filière Ferrari, le jeune Azuréen s'est exilé en Italie en 2010 pour y disputer le Championnat de Formula Abarth. Bilan au terme de cette saison initiatique : quatre victoires et le titre de champion ! En 2011, un échelon supplémentaire a été franchi et Brandon s'est aguerri dans le Championnat italien de Formule 3. L'ascension va continuer avec un programme concocté par son management sportif. La fusée est sur orbite.

#### Comment se passe la vie à l'italienne ?

Très bien. Je vis à Maranello, qui est une petite ville assez calme, même si toute la population vit dans la religion Ferrari. J'ai un encadrement de très grande qualité, et je travaille, en dehors du pilotage, sur de nombreux paramètres. La condition physique et la musculation, bien sûr, mais aussi je perfectionne mon anglais, je fais

du média training pour améliorer ma communication, et de la préparation mentale qui a son importance.

#### Par exemple ?

Et bien, les coaches nous enseignent des méthodes de concentration intense, et lors de discussions ou directement après une course, nous apprennent à relativiser une contre-performance et à nous remotiver pour repartir avec encore plus d'envie.

#### Qu'est-ce que la Formule Abarth, qui est la formule italienne de base en monoplace ?

Il s'agit de châssis Tatuus avec un moteur 1400 Turbo de 200 chevaux. Les autos sont assez vives, avec de très bonnes accélérations. C'est très plaisant à piloter, et le niveau général est déjà très bon.

#### Vous attendiez-vous à gagner dès la première saison ?

Pas vraiment. Mais cela s'est très bien passé. J'ai

remporté quatre victoires et réalisé deux poles et quatre meilleurs tours. Comme de plus j'ai été régulier et que je n'ai jamais abandonné, cela a payé.

#### Et ensuite ?

En 2011, on m'a inscrit en championnat d'Italie de Formule 3, ou cela a été plus compliqué. J'ai roulé sur une Dallara. Le moteur est un 2 litres développant 220 chevaux. Par rapport à l'Abarth, c'est plus puissant et nettement plus coupleux, mais moins vif. Il y a beaucoup d'aéro qui donnent du grip, mais qu'il faut apprendre à régler.

#### Vous venez du karting où vous avez laissé une trace.

Oui, cela a très bien marché. Mon père m'avait fait rouler avant même que j'aie l'âge de pouvoir courir. J'ai débuté en Minime en 2004 et j'ai été champion du comité PACAC en gagnant aussi le Trophée Valentinois et une course en Alsace.

## Un gène familial

En 1993 arriva un garçon au foyer des Maisano. Papa était d'origine italienne, maman du Nord. Au moment du choix du prénom, madame l'emporta, après avoir hésité entre Dylan et Brandon. Un prénom pas banal, donc, pour un pilote qui ne l'est pas non plus.

La même année, papa David débuta en karting. Il courut jusqu'en l'an 2000 à l'échelon régional, avant de se consacrer à la carrière de Brandon, dont le talent s'était révélé d'emblée. Une belle continuité dans une famille où le grand-père a roulé en côte en F3 et un oncle a piloté une Rallye II.



Après, j'ai été Champion de France minime 2005, j'ai gagné trois fois de suite la Course des Champions, deux fois la Bridgestone Cup et j'ai été champion de France KF3 en 2008.

### **Vous vous êtes également distingué au niveau international.**

En 2009, j'ai fait une saison mondiale. J'ai remporté la première course que j'ai disputée en SuperKF. Et puis, en KF2, j'ai gagné le Trophée Margutti et la Winter Cup. Mes circuits préférés étaient Alcanil, Lonato et La Conca.

### **Qui avez-vous côtoyé ?**

Davide Fore et Arnaud Koslinski, qui sont toujours là. Et Carlos Sainz qui s'est lui aussi lancé en auto.

### **Quelles réflexions vous inspirent la transition entre kart et auto ?**

Sur le plan technique, il y a des points communs, c'est sûr. Mais ce sont deux mondes différents. En auto, tout est plus organisé, plus méthodique. C'est plus calme, plus pro.

### **Et en pilotage ?**

Pas de difficulté pour piloter. Il faut assimiler une gestion différente des pneus et être le plus propre possible. Mais, si j'ai été immédiatement à l'aise sur les circuits techniques où j'ai gagné tout de suite, j'ai eu du mal - et j'en ai encore un peu - sur les circuits très rapides.

### **Avez-vous des préférences ?**

J'aime beaucoup Barcelone, surtout la dernière partie avec des enchaînements de virages. Également Monza. Et j'aime moins le Mugello.

### **Et le déroulement des courses ?**

Bien sûr, c'est chaud dans les pelotons... mais moins qu'en karting.

### **L'objectif avoué ?**

Quand on fait ce sport, on est obligé de rêver à la F1 ! En tout cas, je travaille au maximum pour au moins pouvoir me dire que j'ai tout fait pour y arriver.

### **On recommande à parler français dans le peloton de F1. Cela vous encourage-t-il ?**

Oui, c'est très bien de revoir des pilotes français. Cela peut être surprenant pour certains, mais c'est le fruit de structures et de travail, ça n'est pas immérité. Je pensais que Jules Bianchi pourrait être de la promotion dès cette année, mais ça n'est que partie remise.

### **Comment acceptez-vous tout ce qui concerne le côté communication ou représentation de la profession de pilote ?**

Au début, cela a été difficile pour moi... de parler de moi. Maintenant, je le fais volontiers, ça n'est plus une contrainte. Je peux même dire que cela me plaît. Et je comprends l'importance que cela peut avoir pour vos employeurs.

### **Vous êtes issu d'une famille de pilotes. Y aura-t-il une continuité ?**

J'ai deux frères plus jeunes. Lorenzo, 13 ans, qui va débiter cette saison en KF3 en Italie. Il s'est bien entraîné et il m'écoute bien quand je le conseille. Et il y a Jonathan, 11 ans, qui s'y met aussi, peut-être par mimétisme.

## TOUS LES ATOUTS

### **Il partage son temps entre Golfe-Juan, aux portes de Cannes, où sont ses attaches familiales, et Maranello pour le « boulot ».**

*Brandon Maisano est un pilote doué et un garçon réfléchi. Deux qualités qui, lorsqu'elles s'additionnent, construisent les champions. Modeste, il dit d'abord qu'il a gagné en Formula Abarth grâce à sa régularité, avant qu'on ne le pousse à décliner ses quatre victoires dans le championnat.*

*Né à Cannes le 24 juin 1993, Brandon a débuté en karting en 2004. Il a été, entre autres, trois fois Champion de France, avant de débiter en auto en 2010 dans le cadre de la Ferrari Driver Academy avec laquelle il a signé un contrat de dix ans.*

*Ses passions dans la vie ? L'auto, l'auto et l'auto. Ça tombe bien, il y est immergé. Son ambition est affirmée non déclamée. Son pilotage est brillant, son charisme discret, mais évident. Pour l'heure, il a tous les atouts en main pour abattre ses cartes. Mais sans bluff, le sport auto n'est pas une partie de poker.*

“ On est obligé de rêver à la F1. ”

**DAVID TERRIEN** et Sodikart n'ont pas raté leur rendez-vous de Laval. Nous sommes en 1993, et les voilà champion du Monde Formule A.



# UNE HISTOIRE DE 30 ANS LES ANNÉES 90

1981 – 2011. La firme Sodikart fête cette année ses trente ans d'existence. L'occasion pour France Auto de profiter de ce fil rouge pour **revenir sur trois décennies de karting français**. Et pour évoquer les temps forts de cette période, rien de mieux que le témoignage d'un Champion du Monde. Ce mois-ci, David Terrien, titré à Laval en 1993, nous fait le récit des années 90.

Les médias en attestent, la génération prodige des jeunes kartmen des années 80 a pris d'assaut les podiums des catégories automobiles. Formule Ford, Formule Renault, Formule 3 et même Formule 3000, les Lagorce, Panis, Bouchut, Muller, Aiello, Boullion, Gomez, Hélyary, Couvreur et autres Collard raffent tout sur leur passage. Mais une seconde vague d'assaut est déjà en gestation. Elle se prépare à l'ouest du côté d'Ancenis. Le club du même nom compte en son sein une bande de dynamiques papas bénévoles aussi passionnés que dévoués au karting. Leur progéniture a donc pour habitude d'arpenter stands et paddock du circuit local. C'est ainsi que Laurence Gallon, les cousins Rodolphe et Guylain Landais, Frédéric Gaillard et un petit blondinet du nom de David Terrien vont inévitablement se retrouver assis dans un kart. Un midi, alors que

monsieur Terrien père s'active à l'organisation de l'épreuve du jour, il est appelé sur le bord de la piste par son ami André Gallon : « Regarde, c'est ton fils qui roule ». Haut comme trois pommes, le petit David en témoigne aujourd'hui : « Ça a été dur de m'arrêter après ça » ! Les débuts en compétition suivront quelques années plus tard à l'âge requis, la catégorie Minikart n'existant pas encore à l'époque.

### VENT D'OUEST

Une belle émulation règne entre les jeunes de l'ASK Ancenis qui commencent à faire parler d'eux au tournant des années 90. David compte déjà un titre national en Minime acquis sur le circuit de Carcassonne. Monsieur Gaillard père qui accompagne souvent les Terrien n'a pas son pareil pour apprendre à son fils et à David

comment maîtriser la mise au point d'un carburateur : « Lors des essais, il nous déréglaient complètement les vis-pointeaux avant que l'on parte en piste, charge à nous de retrouver les bons réglages en roulant », se souvient ce dernier. Parvenu en Junior, David, en manque de budget, fait des essais avec le constructeur français Go kart lorsque le téléphone retentit chez les Terrien : « C'était Jean-Paul Moulet, l'important sponsor de Sodikart, qui était au bout du fil. Il me proposait tout simplement d'intégrer l'équipe ! ». Nous sommes fin 1990, et c'est un rêve éveillé que vit le jeune pilote de la Loire-Atlantique. Un titre de vice-champion d'Europe Junior récompense la confiance que Sodi a placé en lui, tandis que Sébastien Philippe, son coéquipier, s'impose au Mondial Junior un peu plus tard : « J'étais en tête dans le dernier tour, mais une grosse bagarre



**SENNA/PROST**, pour un ultime rendez-vous à Bercy fin 93.



**JENSON BUTTON**, ici félicité par Paul Lemmens, vient de remporter le Grand Prix de France Formule Super A 1997 à Salbris.



Séquence émotion au championnat d'Europe ICA 1998 couru à Valence. Charles Dumont félicite son pilote **JULIEN PONCELET** ici avec son père.



Explication de haut niveau entre **FRANCK PERERA** suivi ici par le futur pilote de F1 **VITANTONIO LIUZZI**.

s'est engagée dont Sébastien est sorti vainqueur, ce qui était mérité ». Forte d'une dizaine de pilotes officiels dont les redoutables et expérimentés Patrick Roujou et Eddy Coubard, la structure Sodikart/Groupe Moulet impressionne avec son semi-remorque n'ayant rien à envier aux équipements trônant sur les circuits de l'élite automobile. « En 1992, on avait le plus beau camion, le plus gros budget, j'étais pilote 100% officiel... et on n'a rien gagné ! » Manque de réussite, pépins techniques, et difficultés du nouveau Rotax Nikasil face aux redoutables moteurs Sirio développés conjointement par l'usine italienne IAME et le motoriste français Michel Thubert expliquent cette méforme passagère. Mais une autre déconvenue se profile avec le désengagement du précieux sponsor qu'a représenté le Groupe Moulet à la fin de la saison de cette même année. Une nouvelle qui n'est pas sans conséquence pour l'usine nantaise qui doit à la fois financer sa récente unité de fabrication et assumer son nouveau rôle de constructeur à part entière après avoir développé des châssis sur la base des modèles danois Dino depuis 1990.

### PETITS MAIS CHAMPIONS !

« Nous sommes passés début 1993 du semi-remorque à la camionnette Iveco avec une caravane derrière, et de douze à un seul pilote officiel en compagnie d'Eddy Coubard qui avait lui-même un programme partiel. Tout le peu de budget que l'on avait partait dans le développement et les essais. Notre structure course était très légère avec Franck Le Beller, assisté de Jacques Briand à la mécanique, et tout managé par Gildas Mérian, tandis que son

## “ La publicité faite autour de cette victoire a vraiment lancé Sodikart dans son rôle de constructeur. »

David Terrien

frère Alain peaufinait les moteurs à l'atelier. Gildas possède un très grand sens analytique et a l'œil partout sur un circuit. Il savait bien me coacher et n'avait pas son pareil pour me mettre le dos au mur afin de tirer le maximum de moi ! »

Si l'équipage est modeste, son nouveau matériel ne cesse d'étonner. En embrassant le rôle de constructeur, Sodikart est en effet totalement sorti des sentiers battus avec son modèle Futura. Train avant triangulé réglable, frein à rattrapage de jeu, le châssis français ne ressemble à rien qui existe, mais ses performances surprennent déjà. Après une première pole position à Valence, le nouveau venu évolue pas à pas permettant à son pilote d'achever le championnat d'Europe Formule A au second rang. Mais c'est vers le mois de septembre que tendent tous les objectifs de l'équipe tricolore, date à laquelle se disputera le championnat du Monde sur un tracé qu'elle affectionne particulièrement, En France, dans la Mayenne, et plus précisément à Laval. Le rendez-vous est préparé avec soin, et aucun détail n'est laissé au hasard. Un choix de pneu risqué donne cependant quelques sueurs froides à l'équipe et au public, et condamne le français à refaire son retard au fil des manches. Mais à l'heure de la finale, la machine infernale se met

en route. A l'issue d'une implacable remontée, David et son Futura passe en tête et creuse inexorablement l'écart pour l'emporter. « Ce titre fut vraiment extrêmement précieux pour Sodikart » confirme son champion. « Le timing était parfait, car ce sacre ajouté à la troisième place d'Eddy Coubard en Super A a coïncidé avec la sortie d'un châssis entièrement développé pour le loisir, une première à l'époque. Ce kart je le connaissais bien pour avoir passé mes journées de vacances à essayer de le casser à la demande du bureau d'études sur la piste de Sautron. La publicité faite autour de cette victoire a vraiment lancé Sodikart dans son rôle de constructeur à la fois dans le domaine de compétition mais aussi du loisir ».

### SECONDE JEUNESSE

De loisir, il n'en est pas vraiment question en cette fin d'année 93 du côté du Palais Omnisport de Paris-Bercy. Les premiers Masters Kart imaginés par Philippe Streiff proposent une affiche incroyable composée d'une majorité de pilotes de Formule 1. Parmi eux, impossible de manquer Alain Prost et Ayrton Senna. L'émotion est à son comble dans les coulisses quand les fondateurs de la fameuse marque DAP, les frères Parrilla retrouvent leur ancien pilote officiel



**MICHAEL SCHUMACHER** a toujours brillé à Bercy, y compris face aux champions de karting.



Autre star du palmarès du Bercy, le champion du Monde de F1 **LEWIS HAMILTON**, ici en action.



**DAVID TERRIEN** accompagné sur le podium de Bercy par deux ex-grands champions de karting que furent **VINCENZO SOSPIRI** à gauche et **ALESSANDRO ZANARDI** (au centre).

qu'était à la charnière des années 70/80 le jeune Senna da Silva... En piste, Prost se montre d'entrée de jeu, mais Senna est là également, et quand le brésilien aperçoit son éternel rival en ligne de mire, ses chronos tombent. Arrivé au pare-chocs de Prost, Senna ne s'embarrasse pas de manière et bouscule le français, tandis que les tribunes de Bercy menacent de s'écrouler sous les trépignements du très nombreux public présent.

Bien conscient de l'impact de cette manifestation qui fait alors redécouvrir les joies oubliées du karting au grand public, l'équipe Sodikart a affûté ses armes pour l'édition suivante où, en marge des Masters des champions automobile, les meilleurs pilotes nationaux s'affrontent sur du matériel type Junior. « Nous avons préparé cette course comme un vrai championnat afin de mettre toutes les chances de notre côté, car Bercy était une vitrine pour Sodikart » indique David. Surfant à merveille sur l'effet de mode du karting généré par cet événement, l'usine nantaise a vu ses ventes de châssis de compétition se multiplier tandis que ses produits destinés spécifiquement au loisir profitent directement du boom de ce type d'activité. De nouveaux circuits fleurissent ça et là dans l'hexagone, alors que le concept des pistes indoor né en Angleterre fait à présent fureur sur notre sol. Le kart rentre ainsi en ville, et il est de bon ton de venir se mesurer volant en mains le soir entre amis après le travail, tandis que les entreprises trouvent dans le karting un excellent levier « d'incentive ». « Bercy a permis une reconnaissance des champions

de karting qui gagnaient ensuite tout en automobile, et a permis une véritable démocratisation de notre sport » confirme le champion du Monde 1993.

## SUCCÈS EN BLEU-BLANC-ROUGE

Longtemps dominés dans les épreuves internationales notamment par les italiens, les français n'ont à présent plus peur de rien à l'image de l'avignonnais Jean-Christophe Ravier champion du Monde Formule A en 1996 face à des clients comme Jenson Button, Giorgio Pantano ou Anthony Davidson. Trois ans plus tard, c'est au tour de Franck Perera de s'imposer dans la même catégorie sur le circuit de Mariembourg, encadré par le duo de choc Vincent Talamandier/Christian Boudon, ceux-là même qui quelques années plus tôt avait fait gagner les Didier André, Franck Montagny et Jean-Christophe Ravier. Le champion sudiste aura dominé un championnat du Monde où trois pilotes tricolores auront tour à tour tenu le rang de favori avec Laurent Mazière et Julien Poncelet. Malchanceux en Belgique, ce dernier complètera son titre européen par une victoire à la Coupe du Monde à Suzuka en fin d'année. C'est un même niveau d'excellence qui préside à l'organisation des championnats du Monde disputés en 1995 à Valence puis en 1997 à Salbris au cours desquels respectivement Franck Talon et Laurent Lemoine puis Laurent Delahaye et Guillaume Renaux se mettront en évidence. Un parcours qui n'échappe pas à David Terrien passé à l'automobile avec succès après s'être

frotté aux Trulli, Fisichella, Gianniberti et autres Beggio. « Ce fut une année extrêmement enrichissante avec des pilotes qui n'étaient vraiment pas des faciles ! L'équipe Sodikart et moi-même avons fait une belle saison au milieu de ces figures du karting et des grosses structures des usines italiennes. Nous avons réalisé plusieurs places d'honneur, mon seul regret étant de ne pas être parvenu à remporter une épreuve de ce niveau. Ce n'était pourtant pas faute d'essayer, car grâce à des horaires d'études aménagés, je m'entraînais énormément à l'époque en encaissant sans fatigue des centaines de tours de piste ». Mais l'opportunité de passer à l'automobile se présente pour David, et c'est en Formule Ford qu'il débute en 1995 pour en devenir le champion de France et d'Europe en 1996. Formule 3, puis F3000 et Endurance en GT et en sport-prototypes vont permettre au pilote français de se forger un beau palmarès. Mais la passion du karting n'a pas quitté notre homme qui en 1999 rejoint la FFSA en tant que chargé de mission de la discipline. Brevet fédéral, Grand Prix Karting FFSA, Open Kart, championnat loisir et relance du championnat de France féminin sont les dossiers de ce parfait ambassadeur du karting. « Nous avons travaillé tous azimuts pour faire la promotion du karting. Un exercice pas évident dans un sport où il est difficile de « vendre » des stars, car beaucoup de pilotes partent très jeunes vers l'automobile. Je remarque toutefois que le coup de boost que la FFSA a donné au karting à la fin des années 90 fut salutaire, et que quelques-unes des idées développées à l'époque ont fait leur chemin ! »

# CHAMPIONNAT DE FRANCE

## FFSA

## GPO Karting



# KARTING SAISON 2012

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

## FFSA GRAND PRIX OPEN KARTING

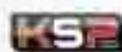
31 MARS/1ER AVRIL : **VARENNES-SUB-ALLIER (03)** / KF2 - KF3 - KZ2 + COUPE DE FRANCE X30

12/13 MAI : **ANGERVILLE (91)** / KF2 - KF3 - KZ2 + COUPE DE FRANCE ROTAX

14/15 JUILLET : **OSTRICOURT (59)** / KF2 - KF3 - KZ2 + MANCHE 1 CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONALE

29/30 SEPTEMBRE : **ESSAY (61)** / KF2 - KF3 - KZ2 + MANCHE 3 CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONALE

27/28 OCTOBRE : **LAVAL (53)** / KF2 - KF3 - KZ2 + COUPE DE FRANCE NATIONALE



ISUZU



## COMMISSION DE DISCIPLINE DU 27/09/11

Affaire FFSA c/ M. Mario Morelli

**La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 27/09/11, présidée par M. Alain Dubord, assisté par Mrs Jean Jacques Benezet et Jean-Michel Prouts en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance et Marie-Laure Gervais, Représentante FFSA.**

### RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Lors du Trophée François Oriel du 19/06/11 sur le circuit de Pusey Vesoul, M. Mario Morelli, père et tuteur de la pilote Charlotte Morelli, lance un « cône sur la piste » alors même que le peloton est « en pleine course ». Ensuite, M. Mario Morelli, très énervé, jette sa licence dans la prégrille. Cette licence est récupérée par le Collège des Commissaires Sportifs qui la joint au rapport de clôture. A l'issue de la remise des prix, M. Mario Morelli s'en prend avec « une violence verbale extrême » au club organisateur de la manifestation et en particulier à M. et Mme Souvay, officiels durant l'épreuve, et ce devant de nombreux témoins. A la vue de ces faits, le Collège des Commissaires Sportifs décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire en l'encontre de M. Mario Morelli, auprès de la FFSA afin qu'il soit jugé pour les faits commis. La FFSA, après instruction du dossier, convoque M. Mario Morelli, par lettre RAR en date du 4/07/11, à comparaître devant la Commission de discipline du 21/07/11. Est également convoqué en qualité de témoin : M. Gilbert Joerger, Président du Collège des Commissaires Sportifs.

M. et Mme Souvay et M. Dominique Bondant, témoins, ont reçu des demandes de témoignages afin de soutenir leur version des faits. Aucun d'entre eux ne s'est rapproché de la FFSA. En outre, par un courrier du 20/07/11, M. Mario Morelli fait une demande de report qui, compte tenu des circonstances de l'espèce, a été acceptée malgré le dépassement du délai de 48 heures. M. Mario Morelli est donc convoqué devant la Commission de Discipline de la FFSA du 27/09/11 par lettre recommandée avec accusé réception en date du 8/09/11. M. Mario Morelli fait parvenir le 20/09/11 un courrier à la FFSA dans lequel il précise sa version des faits. Cette version est corroborée par le courrier de M. Daniel Rabot, Président du Karting Club Charmes.

### LA COMMISSION DE DISCIPLINE :

Vu les Prescriptions Générales de la Réglementation Générale FFSA 2011 ;  
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA 2011 ;  
Vu la Réglementation Karting FFSA 2011 ;  
Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier ;  
Après avoir entendu la représentante de la FFSA en son rapport ;  
Après avoir pris connaissance du témoignage de M. Mario Morelli qui précise :

- que sa fille s'est faite sortir en finale ou préfinale à chacune des courses organisées par la ligue Alsace Lorraine auxquelles elle a participé,
  - qu'effectivement il a eu un geste d'énervement lorsqu'il a vu que « sa fille était encore dehors »,
  - qu'il reconnaît avoir mis un coup de pied dans un cône, que ce cône est allé au dessus du grillage de 1m30 et est tombé sur la piste mais cela n'était pas son intention,
  - que dès lors, « par dépit » il a voulu rendre sa licence à M. Rabot, Président de l'ASK Charmes mais l'a faite tomber sur le sol,
  - que M. Yvan Souvay l'a alors ramassée,
  - que lors de la remise des prix, il est allé voir M. Yvan Souvay afin de savoir comment il pouvait récupérer sa licence,
  - que ce dernier lui a dit qu'il ne voulait pas la lui rendre,
  - qu'il regrette son geste mais qu'il était énervé que sa fille ne puisse plus rouler.
- Après avoir entendu M. Daniel Rabot qui explique :
- que M. Mario Morelli a eu un geste d'énervement du fait de la casse occasionnée sur le kart de sa fille et du fait que celle-ci ne termine pas la course,
  - que M. Mario Morelli est entré dans le parc fermé pour lui donner sa licence,
  - qu'après avoir discuté ensemble, M. Mario Morelli décide de lui donner sa licence, celle-ci tombe sur le sol,
  - qu'il la ramasse mais se la fait arracher des mains par M. Yvan Souvay qui l'a met dans sa poche

- que M. Mario Morelli ayant changé de club, il s'agit peut être d'une « vengeance » de la part de M. Yvan Souvay,
  - que M. Mario Morelli a un « très bon comportement » depuis qu'il a adhéré au Karting Club Charmes ;
- Après avoir entendu M. Gilbert Joerger, Président du Collège des Commissaires Sportifs qui soutient :
- que M. Mario Morelli a lancé le cône et non qu'il a mis un coup de pied dedans,
  - qu'il a également lancé sa licence et non qu'elle est tombée par terre,
  - que ces faits lui ont été reportés par les officiels oeuvrant sur l'épreuve,
  - que M. Mario Morelli « pose régulièrement problème » et « insulte à chaque fois les commissaires »,
  - qu'effectivement sa fille se « fait régulièrement sortir » mais cela est du à des faits de course et non à la seule volonté des officiels,
  - que la Collège des Commissaires Sportifs a gardé la licence de M. Mario Morelli pour le sanctionner directement car il ne voulait pas sanctionner sa fille ;
  - qu'il n'a pas suspendu la licence de M. Mario Morelli m'a qu'il l'a confisquée.
- Après avoir donné la parole en dernier à M. Mario Morelli ;  
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

### SUR CE,

Considérant qu'il est reproché à M. Mario Morelli d'avoir eu un comportement dangereux et irrespectueux à l'encontre des officiels et des pilotes lors du Trophée François Oriel du 19/06 dernier sur le circuit de Pusey Vesoul ;  
Considérant que M. Mario Morelli reconnaît avoir mis un coup de pied dans un cône ; que celui-ci est passé par-dessus le grillage puis est tombé sur la piste mais nie l'avoir jeté volontairement sur la piste ;  
Considérant que M. Mario Morelli précise avoir voulu rendre sa licence au Président du Karting Club Charmes et que celle-ci lui a échappé des mains pour ensuite tomber par terre ; que M. Yvan Souvay s'en est ensuite emparé puis la transmise au Président du Collège des Commissaires Sportifs ;  
Considérant que M. Mario Morelli reconnaît être allé à la rencontre de M. Yvan Souvay lors de la remise des prix mais précise qu'il ne l'a en rien agressé ; qu'il souhaitait juste savoir comment il pouvait récupérer sa licence ; que ce dernier lui a répondu qu'il ne voulait pas la lui rendre ;  
Considérant que M. Mario Morelli présente ses excuses pour son comportement ;  
Considérant que l'absence d'attestations de la part des officiels sollicités par la FFSA ne permet pas de vérifier la nature du comportement de M. Mario Morelli à leur égard ;  
Considérant que la matérialité des faits relative à l'envoi d'un cône sur la piste de karting alors même que le peloton était encore en course est avérée ;  
Considérant que ce type d'agissement est particulièrement dangereux pour les autres pilotes et qu'il nuit aux intérêts et à l'image du sport automobile ;  
Considérant ainsi que les faits relevés à l'encontre de M. Mario Morelli sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis du Règlement Disciplinaire de la FFSA : « Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout (...) licencié (...), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment 4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ; »  
Considérant les circonstances de l'espèce ;

### PAR CES MOTIFS :

Inflige à M. Mario Morelli une suspension de toutes licences de 12 mois assortie d'un sursis de 6 mois.



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

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

Notre passion pour la compétition et pour la recherche technologique nous a apporté la victoire dans

### **9 Championnats Mondiaux et 44 Championnats Européens.**

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

**VEGA**  
FRANCE

1194 Tel: +33 466 562790



Official Supplier  
2011 CIK-FIA  
Championships

Vega France SA - P.I.S.T. - 144, Avenue des Chênes Rouges - 00100 Ales - France - Tel +33 466 562790 - Fax +33 466 562799 - info@vegafrance.net

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

# Sodi

## RACING

NOUVELLE  
GAMME  
2012  
sodikart.com



  Fabriqué en France

La toute nouvelle gamme « Sodi Racing » est destinée aussi bien aux pilotes les plus exigeants qu'aux amateurs et pilotes loisirs désireux de s'offrir un kart de compétition très performant, fiable et bénéficiant de toute l'expertise d'un **leader mondial**.

**Delta** ESB

Minikart

**Celesta**

Nationale - Rotax - X30 - KF...

**Sigma** KF

Toutes catégories à flotte de vitesse

**Innova**

Minime - Cadet

**Sigma**

Rotax - X30 - KF...

**Sigma** ESB

DD2



## FUTURA

KF - Rotax - X30 - Nationale



**BIENVENUE DANS UN MONDE D'EXCEPTION,  
BIENVENUE DANS LE MONDE FUTURA !**

Avec le lancement de l'exceptionnel SODI FUTURA 32, Sodikart présente certainement le Kart le plus le plus innovant du marché : une véritable machine d'exception pour les pilotes, amateurs et professionnels, à la recherche du « nez plus ultra ».

NOUVEAUTÉ  
2012

