

france**auto**
Karting
magazine

www.ffsa.org

www.ffsa.tv

LE MAGAZINE DES LICENCIÉS

AVRIL 2013 - N° 103

CHAMPIONNATS DE FRANCE
OUVERTURE À ANGERVILLE



ÉCOLE FRANÇAISE DE KARTING

RENDEZ-VOUS À NANCY

J'ACHÈTE MON KART ET C'EST FACILE

STORM
OSEZ PAYER LE JUSTE PRIX

VU A LA
TÉLÉ



OFFERT

MISE EN ROUTE ET FORMATION AU PREMIER ROULAGE

FAITES VOTRE CHOIX DE MOTORISATION
POUR VOTRE NOUVEAU STORM KART

CHOIX DU MOTEUR

ROTAX	PARILLA	ROTAX	TM
J 125 FFSA 21cv	X30 125 ^{cc} 28cv	MAX 125 28cv	KF4 125 ^{cc} 34cv
3990 €	4100 €	4290 €	4990 €

Choisissez un financement Cetelem*
adapté au mieux à vos besoins !



Offre de crédit classique (sans assurance) pour un montant de 4000 € sur 30 mois au TAUX ANNUEL EFFEC TIF GLOBAL DE 8,90 % en vigueur au 23/01/12 sous réserve d'élucubr et d'acceptation par BNP Paribas Personal Finance S.A. au capital de 451 225 070€, siège social 1 boulevard de la Défense 92000 PARIS, 342 081 900 RCS Paris. N°CNAS : 07 023 128 pour info. Vous disposez d'un droit de rétractation. Cetelem est une marque de BNP Paribas Personal Finance.

A PARTIR DE
148 € 58 / MOIS*

Publité diffusée par ce point de vente en qualité d'intermédiaire de crédit à titre exclusif de BNP Paribas Personal Finance. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de Prêteur.



Payez le juste prix !!



par

Nicolas Deschaux

Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

LA VALEUR DU PLAISIR

Formule 1, rallyes internationaux et endurance, la France du sport automobile peut se féliciter d'être brillamment représentée au plus haut niveau du sport automobile.

Cette satisfaction sportive est le résultat de la compétitivité de notre sport et des catégories mises en œuvre pour offrir le meilleur des tremplins aux apprentis-champions.

Elle souligne également la justesse des valeurs que la FFSA et la Commission Nationale de Karting défendent depuis toujours. Sportivité, compétitivité, technologie et performances sont des arguments extrêmement fédérateurs qui obligent à la remise en question et au dépassement de soi. Ces notions de compétition et d'excellence prennent tout leur relief quand elles s'expriment dans un parfait esprit de respect de l'éthique sportive. Je salue à ce titre tous les officiels et bénévoles qui, depuis le bord des circuits, s'attachent à faire respecter ces règles fondamentales pour le bien commun et la pérennité d'un sport.

Outre cet objectif de performances, le karting se doit également de véhiculer d'autres valeurs, encore plus universelles. Celle par exemple de la

simple joie de pouvoir s'exprimer sans retenue derrière un volant et de ressentir la satisfaction d'une trajectoire parfaite ou d'une glissade bien maîtrisée. Cette notion d'un plaisir et d'une émotion aisément accessible fut la base du succès du karting. Elle ne doit en aucun cas être remise en cause. Notre devoir est de défendre ce principe et de réfléchir à un karting pour tous.

Les Ecoles Françaises de Karting produisent à ce titre un effort remarquable pour offrir une nouvelle proximité à notre discipline. Demain, de nouvelles technologies nous permettront peut-être de proposer la pratique d'un karting d'initiation et de loisir au plus près des centres de vie.

De telles perspectives nous permettront de renforcer la base de nos pratiquants et de multiplier les offres de pratique de notre sport. Et si d'aventure certains deviennent des champions, ça ne sera alors... que du plaisir !



Avril 2013
Photo de couverture :
KSP

FRANCE AUTO KARTING

N°103
est édité par la FFSA
32, avenue de New York
75016 Paris

Directeur de la publication :

Nicolas Deschaux

Rédacteur en Chef :

Georges Colin

Rédaction :

Georges Colin, Fabrice Connen, FFSA

Direction artistique

et mise en page :

MAYA press

(www.mayapress.net)

Crédits photos :

Agence DPPI, Agence KSP, Auto Sport Academy, Tino Cacopardo, Jean-Claude Constant, Jacky Foulatier, Eric Sévère, Xdr.

Ont également

collaboré à ce numéro :

(textes et/ou photos) :
Paul Anselme, René Martorell,
Emmanuel Pander.

Impression :

Riccobono
83490 Le Muy

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
34 000 Montpellier

Directeur de la publicité :

Albert Lancy
Tél. : 04 67 58 66 55
Fax : 04 67 58 08 88

Abonnement :

Tarif 2013 : 24€/an

Prochaine parution :

Juin 2013

Ce magazine a été tiré à :

10 000 exemplaires

Numéro ISSN : 0765-0698

France Auto est imprimé
sur papier mixte FSC provenant
de forêts gérées de manière
responsable.

SOMMAIRE

NEWS

P. 6

PRÉSENTATION

P. 14

Championnats de France :
KF3, Minime/Cadet et
Coupe de France Féminine

DISCIPLINE

P. 16

Le handikart à l'international

AU CŒUR DES CLUBS

P. 18

ASK Lohéac et ASK Mulhouse

ECOLE FRANÇAISE DE KARTING

P. 20

Kart'In Oberlin

FORMATION

P. 22

Mathieu Zangarelli, à l'école de la vitesse

EXPÉRIENCE PILOTE

P. 24

Emmanuel Collard, monument historique

TECHNIQUE

P. 26

Moteur cadet 2013

HISTOIRE

P. 28

Les grandes heures de Brignoles

14



16



20



22



26





STARFULLS

STARFULL

Espace réceptif.
Tente de 9 à 17m
de diamètre,
montage en
15 mn.

ZP-HEXA6

Tente pliante
hexagonale de
6m de diamètre,
montage
en 45 s.



XP HEXA 6



AIRTENT



ARCHES

AIRTENT
Tente
gonflable 5x5m,
montage
en 3 mn.

Arches gonflables, barrières,
drapeaux, PLV sur mesure...

**8 GAMMES DE TENTES
ENTIÈREMENT PERSONNALISABLES
À MONTAGE RAPIDE**



LPTENT
Only
the
experience

Find us on:
facebook

Tél. : 04 74 94 08 50
Fax : 04 74 94 07 07
Email : info@lptent.com
81-83, rue du Moreillon
38070 - SAINT-QUENTIN FALLAVIER



LPTENT

Only the experience

<http://www.lptent.com>

DECISIONS DE LA CNK

CATÉGORIES MINIKART ET CADET :
OUVERTURES POSSIBLES

En catégories Mini Kart et Cadet, la CNK a décidé d'autoriser, à titre exceptionnel, l'ouverture respective des moteurs Micromax et Minimax (et donc le déplombage), une seule fois durant le premier trimestre suivant la date d'achat, pour ajuster la hauteur du squish, pour les pilotes qui le souhaitent. Une fois cette intervention facultative effectuée, le moteur Micromax sera replombé pour des périodes incompressibles de 6 mois, alors que le moteur Minimax le sera pour des périodes incompressibles de 3 mois.

HAPPY INVITATION
C'EST PARTI !

Pour la première année, McDonald's et la FFSA se sont associées pour permettre à tous les jeunes consommateurs d'accéder à la pratique du karting ! En effet, dans le cadre de son opération 'Happy Invitation', la célèbre chaîne de restauration rapide proposera à tous les acheteurs d'un menu Happy Meal de découvrir notre sport préféré !

A L'HONNEUR

SIX EFK PRIMÉES

Suite aux résultats remarquables qu'elles ont enregistrés en 2012, la FFSA a récemment mis à l'honneur six des trente-cinq Écoles françaises de Karting. Les EFK de Lavilledieu, du Paul Ricard, de Rosny, du RKC, de Kart Escalé et du Circuit de Lamballe ont ainsi chacune reçu un Minikart EFK 4 temps Honda.



SITE INTERNET

www.ffsakarting.org : déjà indispensable !

Dévoilé par la FFSA dans le courant du mois de mars, le nouveau site Internet dédié aux Championnats et aux Coupes de France de Karting est déjà devenu indispensable pour tout passionné qui se respecte.

Pour les pilotes, ffsakarting.org propose : l'inscription et le paiement en ligne pour la majorité des Championnats et Coupes de France, l'intégralité des règlements de ces mêmes compétitions, les listes des engagés et bien sûr, le moment venu, tous les résultats en direct...

Pour les journalistes, ffsakarting propose, en plus des éléments ci-dessus répertoriés : le visuel officiel des meetings, le dossier de presse complet, les horaires, le tracé détaillé de chacune des pistes.

A tous, ffsakarting.org offre enfin : le live de toutes les épreuves, les communiqués de présentation, les communiqués de compte rendu, des photos et même des vidéos.

www.ffsakarting.org est accessible 24 heures sur 24 en quelques clics !



Sodi

RACING



Celesta

 Fabriqué en France

**L'EXPERTISE DU
CHAMPION DU
MONDE**



Découvrez l'ensemble de la gamme 2013 sur

sodikart.com



RASSEMBLEMENT NATIONAL DES EFK 2013

**Toutes les Ecoles au RKC
le mercredi 30 octobre !**



Organisé pour la première fois l'an dernier à Salbris et soldé par un succès certain, le Rassemblement National des EFK a naturellement été reconduit. L'événement se déroulera cette fois en région parisienne, sur le site remarquable du Racing Kart de Cormeilles. L'équipe du complexe chère à la famille Vergne se mobilisera aux côtés de celles de la CRK Ile-de-France et des EFK qui ne manqueront pas de répondre une deuxième fois présentes à l'appel des instances fédérales.



EQUIPE DE FRANCE FFSA KARTING 2013

EN STAGE À L'ACADEMY

Composée d'Erwan Julé, Valentin Moineault, Jules Bollier, Arthur Lehouck, Nicolas Gonzalès, Gabriel Aubry et Dorian Boccolacci (ces deux derniers étant retenus en raison de tests en Espagne), l'Equipe de France FFSA Karting s'est réunie au Mans, fin mars. Le collectif a ainsi débuté le programme de fond mis en place par le pôle Haut Niveau de la FFSA. Divers bilans ont été dressés : physique, psychologique, bio-informationnel, etc. Ces bilans seront faits sur chaque stage, soit toutes les 10 semaines, afin de constater la progression de chacun.

Notons qu'un atelier concernant l'imagerie et la chronométrie avait été mis en place dans le but d'arriver à reproduire mentalement un parcours dans un temps identique à la réalité, comme peuvent le faire les skieurs...

Enfin, comme de coutume, une séance de media-training (toujours très formatrice) avait également été programmée. Le prochain stage de l'Equipe de France se déroulera du 4 au 6 juin.

OFFICIELS

LES RÉSULTATS DES EXAMENS 2013

Commissaires Sportifs

Alain Alejandro (stagiaire) • Camille Badiou (stagiaire) • Bernard Baldassare (stagiaire) • Serge Coronado (stagiaire) • Françoise Drure (stagiaire) • Didier Grienay (stagiaire) • Philippe Hénault (stagiaire)

• Michel Imbert (stagiaire) • Gérard Marchand (stagiaire) • Benoit Morel (stagiaire) • Patrick Noir (nationale) • Kévin Normand (nationale) • Catherine Portais (nationale) • Joël Ribeiro Dias (Nationale) • Gérard Roche (stagiaire) • Philippe Seyer (nationale) • Franck Zimmermann (stagiaire).

Directeurs de course

Michel Boone (nationale) • Philippe Cauvin (stagiaire) • Yann Charpentier (nationale) • Pascal Jamois (internationale) • Nathalie Letniowska (nationale) • Pierre Levorato (stagiaire) • Eric Lhermitte (stagiaire) • Jean-François Olivari (nationale) • Maurice Pihain (stagiaire) • Philippe Seyer (nationale) • Franck Vasseaux (nationale).

Commissaires techniques

Jean-Pierre Allavena (inter C) • Jean-Pierre Avenel (inter B) • Cédric Basselot (inter C) • Alexandre Bodzen (inter C) • Philippe Cimbaro (inter C) • Marc Dhainne (inter C) • Julien Le Sidanner (stagiaire) • Fabien Oualle (stagiaire) • Benoit Pech de la Clauze (inter C) • Michel Rataud (inter C) • Roland Schoor (inter C) • Serge Terrasse (inter C) • Paul Vassort (inter C).



Parilla

SCREAMER 125cc



POUR GAGNER LES PLUS GRANDES COURSES



IAME

The heart of kart

IMPORTATEUR



69720 Lyon - Saint Laurent de Mûre
Tél : 04 78 40 05 05 - Fax : 04 78 40 48 71

► N° Indigo 0 820 825 136

8,118 € TTC / MW

ENTRETIEN

JEAN-PIERRE DESCHAMPS, PRÉSIDENT DE LA CNK



Président, quels sont les premiers échos en provenance des régions après ce début de saison ?

« Nous avons le plaisir de constater qu'il y a en majorité une hausse des participations sur le plan régional. C'est notamment le cas au niveau de la CRK Centre avec 20% de participants en plus, en particulier au niveau des jeunes. Ces bons chiffres sont à mettre au crédit des efforts des EFK, et dans le cas particulier de la CRK Centre, à celui de l'EKF Salbris qui est extrêmement dynamique et nous amène un nombre important de nouveaux pilotes grâce à son école ».

A l'heure où ces lignes seront publiées, la Coupe de France KZ et Nationale aura eu lieu sur le circuit de Valence, avec là aussi avec un très beau plateau d'engagés.

« C'est la preuve qu'il ne faut jamais perdre de vue les envies des pilotes. Valence est un circuit aussi attractif que mythique. Nous n'avions plus organisé de grandes compétitions nationales sur celui-ci depuis un moment, mais les pilotes attendaient avec impatience d'y revenir, comme on a pu ici s'en rendre compte. Nous essayons, autant que faire se peut, de répondre aux demandes des circuits pour leur confier l'organisation d'une épreuve nationale. Cette année, l'on a donc vu revenir au calendrier des sites comme Valence mais aussi Ancenis. Comme nous avons pris la décision d'organiser moins de courses de types internationales comme l'étaient par exemple les GPO avec à la clé des contraintes d'organisation très lourdes, l'on va pouvoir à nouveau faire appel à des circuits n'ayant pas tout à fait les structures pour accueillir ce niveau de manifestations, tout en ayant le niveau nécessaire pour l'organisation d'épreuves nationales. »

La catégorie Cadet a connu, lors des premières courses de la saison, son baptême du feu. Quels retours en avez-vous ?

« Ces débuts sont satisfaisants et ont montré le niveau de fiabilité très élevé de ce moteur. Nous avons simplement fait une extension au règlement en autorisant de manière tout à fait exceptionnelle à déplomber les moteurs. Cela a permis de régler des écarts très

minimes de performances qui n'avaient pas lieu d'être. A partir de ça, nous n'autoriserons plus aucun compromis au niveau des interventions sur les moteurs, et allons encadrer de manière très stricte cette nouvelle catégorie qui ne doit en aucun cas être le terrain d'une quelconque course à l'armement ».

Après les élections de la CNK en début d'année, vous avez souhaité des changements au sein des Commissions. Quels sont-ils ?

« Nous avons effectivement renouvelé toutes les Commissions. J'ai souhaité qu'afin de redynamiser leur travail, certains groupes de travail deviennent également des Commissions. Celles-ci accueillent près de 50% de nouveaux membres. A ce titre, mon travail en temps que président de la CNK est aussi d'essayer de rajeunir nos équipes, car il faut déjà préparer l'avenir. Nous avons ainsi le plaisir d'accueillir deux nouveaux présidents de Commissions avec Stéphane Grevet, à la tête de la Commission Loisirs et Jeunes, et Michel Guignard à celle des Règlements. Celui-ci qui est un brillant ingénieur et également commissaire sportif international, vient également d'intégrer les rangs des groupes de travail de la CIK ».

Vous avez également souhaité confier une mission au président délégué de la CNK, Jean-Claude Sanchez.

« L'on connaît le dévouement de Jean-Claude pour le karting et à ce titre, nous avons effectivement voulu lui confier une mission d'étude sur le karting compétition-loisir. Aujourd'hui, nous faisons le constat que nous n'avons pas vraiment de matériel apte à répondre à une telle demande. Jean-Claude a donc été chargé par la CNK de présenter un projet à l'automne sur le thème de la définition d'un matériel adapté pour ce type de pratiquants. Il nous faut définir un kart extrêmement simple d'utilisation, fiable et au prix très étudié afin de favoriser la pratique de notre sport en entraînement et au premier stade de la compétition que sont les courses-clubs ».



NCE AGAIN !

KSP Reportages remporte une nouvelle fois
le concours CIK-FIA "BEST PHOTOGRAPH"



*Ensemble,
soyons plus forts !*



2007



2008



2011



2012

RETROUVEZ TOUTES VOS PHOTOS SUR
WWW.KSP-PHOTO-AGENCY.COM



L'AGENCE PHOTO
DÉDIÉE AU KARTING



STARS & MÉTIERS 2012

KSP Reportages remporte le prix départemental (94)
dans la catégorie « Dynamique commerciale »



EQUIPE DE FRANCE FFSA 2013

DORIAN BOCCOLACCI EN LEADER

Le transfert de Dorian Boccolacci de la KF3 à la KF ne passe décidément pas inaperçu en ce début de saison. Participant de front à trois championnats, le jeune Sudiste mène chacun d'eux au classement général ! Après une brillante victoire en ouverture de saison en WSK Master Series à La Conca, Dorian a par la suite récidivé au Trophée Margutti. Ses podiums à répétition en WSK Euro Series lui permettent également d'émerger en tête du classement général tout comme dans le championnat allemand dont il a totalement dominé la première journée. De très bel augure pour le pilote de l'Equipe de France FFSA avant les grandes échéances européennes d'abord, puis mondiales ensuite de l'été où il se présentera en leader d'une délégation française très motivée.



HANDIKART

Salbris : Christophe Giraud en Coupe de France

Organisée par l'association Kartagene, l'EFK Salbris et la CRK Centre, une sélection qui a réuni une dizaine de pilotes handicapés sur la piste chère



Marc Berteaux

à Marc Berteaux et son équipe, a permis à Christophe Giraud de toucher le gros lot. Après avoir suivi une préparation complète, Christophe se verra en effet prêter un kart et participera (tous frais payés) à la Coupe de France Handikart qui se déroulera sur ce même site de Salbris en octobre prochain.

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

SARTHE-RTKF BIEN SÛR

La Sarthe fut à l'honneur lors de la première course du Championnat de France, disputée à Arvillers dans la Somme. C'est en effet un triplé des équipages en provenance du département 72 qui a sanctionné ce premier rendez-vous. Inamovible favori de la compétition, Sarthe RTKF (Abbase, Poulain, Fiault) a inexorablement fait main basse sur la course. La Manche-Kart Mag s'est bien appliqué à mettre la pression sur les champions en titre, mais des problèmes de moteur vont faire reculer les Normands dans la hiérarchie. A distance respectable des leaders, Sarthe

RTKF 72 (Bidard-Westerloppe-Bouilland) assure un impeccable doublé à l'équipe de Claude Jamin, devant la Sarthe-GTL Compétition (Gendry-Houtin-Bonnan). Davantage de suspense en GP2 avec une longue lutte entre Eure-Technikart (Lemonnier-Létard-Tesnière) et La Rochelle-Malevaut Sport (Aunis-Aunis-Davail). A l'issue d'une longue remontée, les premiers nommés finiront par imposer en fin de course leur Rotax face au Vortex Rok des seconds cités. Rendez-vous le 28 avril à Mer, puis le 9 juin à Anneville pour les deux prochains meetings.

SUPERKART

EMMANUEL VINUALÈS PREND DATE



Impressionnant plateau composé des meilleurs pilotes européens de la discipline pour l'ouverture du Championnat de France Superkart 250 Open, sur le circuit d'Hockenheim en Allemagne. Le Champion de France en titre, Emmanuel Vinualès, est en lice pour la pole position, mais ce sera le vice-Champion d'Europe, Marcel Maassmann, qui se montre le plus rapide. Le Français prend une indiscutable revanche en Course 1 en s'imposant avec une confortable avance face à Henrik Lilja et Maassman. Notre homme, Champion d'Europe 2011, rappelons-le, récidive en Course 2, attendant cette fois son heure pour se défaire de Lilja, Hentschel, Maassman et Kleinemeyer. De quoi faire le plein de confiance avant les épreuves du Championnat d'Europe, programmées plus tard dans la saison pour le pilote Anderson/DEA. A noter les deux encourageantes places dans le top 10 d'un autre Français en la personne d'Alexandre Sébastia.

LA BOUTIQUE KARTING !
casques, combinaisons, accessoires...

+ de 6000
références !



AIM Mychron 4
+ sonde température
352€^{TTC}



**Thermomètre
infrarouge**
84,90€^{TTC}



**Manomètre
basse pression**
58€^{TTC} ITAKA



**Gants Alpinestars
Tech 1-K** **59,95€^{TTC}**



**Combinaison
Alpinestars
K-MX 5**
229,95€^{TTC}



Chariot kart noir
149€^{TTC}



La piste Gabriel Thirouin, à Angerville, accueillera la première manche des Championnats de France KF3, Minime/Cadet et la Coupe de France Féminine.

CHAMPIONNATS DE FRANCE KF3, MINIME/CADET ET COUPE DE FRANCE FÉMININE

À ANGERVILLE (10/12 MAI) DANS LA FOULÉE DE VALENCE

➔ Après Valence qui a ouvert le bal des Coupes de France en Nationale et KZ125, c'est à l'ASK Angerville que reviendra l'honneur de lancer, début mai, les débats en Championnats de France, 'relookés' en cette année 2013. **Le point global sur la nouvelle formule des Championnats phares** et particulier sur l'épreuve francilienne en 10 grands points.

1. CHANGEMENT D'ÈRE

Pour faire face à la conjoncture difficile du moment et réduire ainsi les contraintes budgétaires des participants aux épreuves du plus haut niveau qu'elle organise, la FFSA a décidé de 'revisiter' le déroulement de l'ensemble des Championnats de France. Composée ces dernières années de cinq rendez-vous, la série des Grands Prix Open FFSA a été stoppée pour laisser la place à un calendrier plus condensé, notamment composé de trois manches pour la KF3, la catégorie phare du prochain meeting d'Angerville. Les manifestations sont par ailleurs couplées à des Coupes de France comme ce sera le cas à Angerville avec la tenue de la Coupe de France Féminine. La piste francilienne hébergera aussi la première des trois manches du Championnat de France Minime/Cadet. Autant dire qu'Angerville s'annonce passionnant et particulièrement animé !

2. WWW.FFSAKARTING.ORG : INCONTOURNABLE !

Ouvert depuis quelques mois, le nouveau site fédéral (voir sujet dans les news du présent magazine) s'impose comme l'outil de référence des pilotes des Championnats et Coupes de France. Inscription en ligne, courses en direct, classements des compétitions et des championnats en temps réel... Rien n'est oublié. Pas même la rubrique dédiée aux journalistes qui disposeront des communiqués de présentation et de compte rendu, des dossiers de presse... de chacun des rendez-vous majeurs de la saison 2013.

3. STRUCTURE FFSA : PRÉSENTE SUR CHAQUE RENDEZ-VOUS

Point d'accueil et d'information par excellence, le motorhome FFSA sera de nouveau installé au cœur des paddocks durant la saison 2013. Divers écrans implantés çà et là permettront à tous de suivre le déroulement des compétitions en direct.



4. DES PARTENAIRES NOMBREUX ET FIDÈLES

Aux côtés des partenaires institutionnels associés à chaque Comité d'Organisation, à l'image de la Ville d'Angerville, du Conseil Général de l'Essonne ou encore du Conseil Régional d'Ile-de-France pour le premier meeting KF3 de la saison, de nombreuses entités accordent leur soutien aux Championnats de France Karting. Ainsi, sur le plan médiatique, Kart Mag, Mondial Karting, Autosport, KSP... couvriront les épreuves. Enfin, une impressionnante liste d'entreprises privées (Dunlop, Rotax, Bridgestone, Itaka, Elf, Action Karting, lame...) apportera également leur contribution.

5. RÔLE RENFORCÉ POUR LE TKC

Opérateur des Grands Prix Karting, puis des GPO, le TKC voit son champ de compétences s'élargir dans le cadre des Championnats de France. L'équipe dirigée par Patrick Bertin a en effet été missionnée par la FFSA pour assurer le volet logistique et la mise en place de la signalétique d'ensemble.

6. MINIME/CADET : À LA POMPE

Le règlement sportif des deux catégories n'a peu ou pas évolué par rapport à 2012, mis à part tout de même l'adoption du moteur Minimax en Cadet. 'LA' grande nouveauté, comme pour toutes les catégories non internationales, a trait au carburant que les concurrents des Championnats de France Minime/Cadet devront désormais retirer dans la station désignée par l'ASK organisatrice. Les pilotes de la KF3 continueront, quant à eux, à utiliser l'essence préconisée par la FFSA.

7. ASK ANGERVILLE :

UNE EXPÉRIENCE INCOMPARABLE

Forte de ses cinquante-trois premières années d'existence et d'une expérience incomparable en matière d'organisation avec plusieurs Championnats du Monde, d'Europe et autres GPO à son actif, l'ASK Angerville mobilisera l'ensemble de ses forces vives pour le premier meeting d'envergure qu'elle accueillera en 2013.

8. DÉROULEMENT : UN SCHÉMA TYPE

Le meeting d'Angerville se déroulera selon le programme suivant : essais libres le vendredi 10 mai, warm-up puis essais chronométrés le samedi matin 11 mai, manches qualificatives le samedi après-midi et le dimanche matin (après le deuxième warm up), pré-finales et finales le dimanche après-midi (ces deux ultimes courses donnant chacune lieu à une attribution de points spécifique).

3 QUESTIONS À...

DOMINIQUE THIROUIN, PRÉSIDENT DE L'ASK ANGERVILLE

A J - 45, comment se présente votre meeting ?

« Très bien, même si, pour le moment, les animations que nous comptons associer à la manifestation sportive paraissent plus difficiles à mettre en place. La ville d'Angerville, le Conseil Général de l'Essonne et le Conseil Régional d'Ile-de-France continuent à nous apporter leur soutien. Pour nous, l'implication des collectivités locales est vraiment essentielle et indispensable. Nous profiterons de la manifestation pour ouvrir notre nouvelle aire de nettoyage, désormais aux normes actuelles. »

Qu'attendez-vous de ce rendez-vous ?

« Qu'il contribue à promouvoir au maximum le sport féminin et les jeunes dont nous avons tant besoin aujourd'hui pour assurer la pérennité du karting. Ce thème est vraiment notre axe de communication cette année ! »

Combien de personnes seront mobilisées pour l'organisation du meeting ?

« Une partie de l'équipe commencera la mise en place dès le mardi pour que tout soit prêt le jeudi matin. Comme nous aurons la chance de bénéficier d'un long week-end, nous nous attendons à recevoir pas mal de pilotes dès ce jour-là. Du vendredi au dimanche, 80 bénévoles seront mobilisés pour l'événement. Nous espérons que le temps sera de la partie et que tout le monde passera un bon moment à Angerville ! »

9. DOTATIONS EXCEPTIONNELLES

L'épreuve d'Angerville donnera lieu à la distribution de dotations exceptionnelles. La gagnante de la Coupe de France Féminine participera à une journée de test au volant d'une F4 à l'Auto Sport Academy. Ses deux dauphines auront droit, quant à elles, à une batterie de tests physiques et psychologiques, au Mans également. Toutes les participantes se verront offrir par Dunlop un train de pneumatiques et une cagoule, les trois premières classées se voyant offrir un tour de cou. En KF3, une journée de tests physiques récompensera les trois premiers. En collaboration avec Vega, la FFSA remettra un train de pneumatiques à l'ensemble des participants. Enfin, Itaka offrira un bon d'achat à tous les pilotes du meeting et la rédaction du nouveau magazine Autosport offrira trois abonnements aux pilotes figurant sur le podium de chacune des catégories en lice.

10. LA COURSE EN DIRECT

Les sites Internet suivants permettront à tous les passionnés de suivre la course en direct : www.ffsakarting.org ; www.kartcom.com et www.askangerville.fr, le support de communication officiel du club organisateur. ■



Après la France, les pilotes Handikart vont pouvoir se distinguer au niveau international.

LE HANDIKART À L'INTERNATIONAL

➔ 2011, la FFSA et la CN créaient la première Coupe de France Handikart. Un peu moins de deux ans plus tard, c'est à présent une **épreuve internationale inédite dédiée au Handikart** qui se courra début juin à Essay.

Grand passionné de karting devant l'Éternel, Claude Gripon aime les projets innovants. C'est donc naturellement que notre homme s'est laissé convaincre d'accueillir, en 2011 sur la piste d'Essay qu'il administre avec son club, la première Coupe de France Handikart. Après avoir réglé les inévitables problèmes administratifs et logistiques, l'ASK K61 relève le défi de cette grande première en France et dans le Monde. Un pari osé, car mis sur pied lors du Championnat du Monde M18 et sous les yeux du président de la CIK, le cheikh Abdulla. « Cette Coupe de France a été un moment fort pour de nombreuses personnes présentes, et pas seulement les pilotes », témoigne Claude Gripon. « Ceux-ci ont offert un très beau spectacle en piste. Il était dès lors clair pour nous que le Handikart avait gagné ses lettres de noblesse ».

L'essai, sans jeu de mots, allait être transformé en 2012 avec une seconde édition de la Coupe de France, cette fois disputée dans l'est, à Mirecourt. Ces deux compétitions furent l'occasion de sacrer sur un plan sportif, Alain Nicolle en 2011 et Claude Zéfirini en 2012. Battu sur ses terres, le premier nommé n'avait pas ménagé ses efforts pour faire de ce second rendez-vous un succès. Pourquoi dès lors ne pas pousser le raisonnement plus loin et songer à un rendez-vous international ? « L'idée est en fait toute simple », avance Claude Gripon. « Dès lors que nous recevions à nouveau un meeting international sur notre circuit avec le Trophée des Talents et le Trophée Académie, il nous semblait une bonne idée d'y associer à nouveau le Handikart, cette fois à un niveau international comme le poussait à le faire depuis quelque temps Alain Nicolle ».

3 QUESTIONS À...

ALAIN NICOLLE

Quelles démarches avez-vous entreprises pour attirer les pilotes handicapés à Essay ?

« Suite au feu vert de la CIK, j'ai multiplié les contacts en France et à l'étranger pour informer mes correspondants de l'organisation de l'événement. Je suis notamment entré en contact avec une association regroupant des militaires, Anglais, Américains et Canadiens..., ayant été blessés lors de missions. Ils se sont fait connaître en participant cette année, avec des Land Rover, au Dakar. Ils ont également créé une section karting, du nom de Force Karting. Au fil des échanges, je suis parvenu à recenser une soixantaine de pilotes Handikart, venus du Monde entier, intéressés par le projet. Des Belges, des Japonais, des Brésiliens, des Italiens, des Allemands... se sont signalés. »

Quels ont été les points qui ont freiné votre initiative ?

« L'officialisation de l'événement par la CIK, surtout. Les Associations Sportives Nationales, sollicitées par leurs pilotes handicapés, attendaient vraiment cette reconnaissance avant de s'engager à soutenir leurs licenciés. Une fois qu'elle est tombée, tout s'est débloqué. »

Quels types de matériels les concurrents pourront-ils utiliser les 1^{er} et 2 juin prochains ?

« N'imaginant pas pouvoir participer à une compétition hors de leur ASN, nombreuses furent les demandes des concurrents potentiels. Selon les pays, les matériels sont très divers. La FFSA a décidé d'appliquer le même règlement technique que pour la Coupe de France. A savoir un kart à moteur Rotax pour les concurrents paraplégiques, et pour les pilotes tétraplégiques, le choix de rouler sur un 250 cc quatre temps ou un Rotax. Face aux contraintes d'utilisation d'un nouveau matériel ou de transport, nous avons imaginé une formule de location et d'assistance sur place. Elle sera assurée par Technikart qui mettra à disposition des pilotes le souhaitant du matériel adapté au handicap de chacun et une assistance technique dès le mardi précédant l'épreuve. Technikart étant basée non loin d'Essay, les pilotes qui ont choisi cette formule, pourront tester leur monture sur le circuit de St Pierre sur Dives. Sur place, tout le monde pourra profiter de la présence des Pompiers de Paris qui prêteront main forte aux pilotes pour leurs besoins de déplacement et de logistique. »



“ Les retombées de la première Coupe de France furent importantes. ”

FEU VERT POUR LE TROPHÉE INTERNATIONAL

« Les retombées de la première Coupe de France furent importantes », nous raconte ce dernier. « J'ai reçu, après ma victoire, de très nombreux messages de félicitations, mais aussi de nombreuses marques d'intérêt pour le Handikart. C'est ainsi que petit à petit j'ai noué, souvent grâce à Internet, des liens avec des pilotes étrangers intéressés par notre action. Dans la plupart des fédérations, rien n'était prévu pour eux et ils étaient vraiment impressionnés que la France ait pu organiser une telle manifestation malgré les problèmes de licence ou d'assurance. Sachant que la CIK avait été favorablement impressionnée par ce qu'avaient mis sur pied l'ASK K61 et la FFSA, pourquoi dès lors ne pas leur proposer une compétition de niveau international, calquée sur ce qui a été fait chez nous ces deux dernières saisons ? »

Projet sous le bras, Claude Gripon et Alain Nicolle ont défendu leur dossier face aux instances internationales, avec un succès presque inespéré ! « En fait, l'idée a été plus facilement adoptée qu'on ne l'avait imaginé », en sourit à présent Claude Gripon. « La CIK a su réagir rapidement pour notamment régler le problème de la licence. Si en France, nous avons instauré une licence spécifique Handikart, elle n'existe pas à l'étranger. La CIK a donc décidé de partir sur le principe de la licence C Internationale, complétée d'un examen médical de non contre-indication à la pratique du karting ».

Aujourd'hui, tout est en place du côté d'Essay pour une belle fête du karting et du Handisport les 1^{er} et 2 juin prochains. « La mise en œuvre du projet étant récente, 2013 sera sans doute une année de rodage. Nous espérons que nous aurons le plus de nations représentées afin de créer une vraie dynamique au niveau du Handikart et de pérenniser durablement cette compétition », espèrent en cœur Claude Gripon et Alain Nicolle. ■



Complexe du Clos d'Ahaut - ASK Lohéac



Chevilles ouvrières incontournables de notre sport, les Associations Sportives de Karting, ou ASK, permettent chaque week-end de répondre aux attentes des licenciés, notamment en terme d'organisation et de compétitions. **L'ASK Lohéac**, fameuse cité de l'automobile et du karting, et **l'ASK Mulhouse** du haut de ses 53 années d'existence nous font partager leurs expériences et leurs missions.

ASK LOHÉAC

Président : Gérard ROBLOT



Gérard Roblot

CONTACT

Le Clos d'Ahaut
35550 Lohéac
02.99.34.03.88
askloheac@yahoo.fr
www.askloheac.org

• **HISTOIRE :** « C'est sous un autre nom et un autre lieu que commence notre histoire avec la création de l'ASK Bruz-Rennes en 1983. Ce club était lié à un projet de création de circuit, projet qui n'a finalement pas abouti. J'ai repris la présidence du club en 1989, mais nous n'avions toujours pas de piste. C'était l'époque où Lohéac commençait à faire parler d'elle et le Conseil Général nous a conseillé de suivre cette piste qui paraissait porteuse pour un projet comme le nôtre. À partir de ce moment-là tout est allé vite, notamment encore une fois grâce à notre partenaire principal que fut le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine. L'ASK Bruz-Rennes est devenue l'ASK Lohéac à l'ouverture de la piste en 1991. La partie loisir et formation fut confiée à la société Lohékart dont les loyers ont permis d'aider également à notre financement. Nous avons débuté avec le Trophée de Bretagne que nous avons toujours suivi depuis. Nous avons également organisé une douzaine de championnats nationaux, dont le championnat de France Formule A en 1996 qui fut un grand moment pour nous. Lors de cette épreuve, je suis resté quinze jours sans sortir du circuit ! Ces dernières années, de nouveaux professionnels sont venus s'installer au bord de notre piste. D'abord la société RKO d'Alain Colin pour la partie loisir gérée par Patrick Roujou, avec à la clé la construction d'un tracé spécifique à côté du circuit de compétition. Chaque année, Patrick et son équipe organisent notamment une épreuve de 24 heures. Ce fut ensuite l'arrivée de Cédric Sport au niveau de la compétition avec Cédric Goudant. C'était urgent pour nous d'accueillir un professionnel de la course qui puisse faire bénéficier de son expérience nos licenciés qui sont à présent au nombre de 185. »

• **ORGANISATIONS :** « Nous organisons quatre compétitions chaque année, soit une manche du championnat régional, deux courses du Trophée de Bretagne et une course-club. Dans le passé, nous avons créé une course qui s'appelait Trophée Gaël du Halgouet du nom du délégué au sport et au tourisme dans le département et qui nous avait beaucoup soutenu à l'époque. Ce rendez-vous n'existe plus aujourd'hui, mais chaque année nous remettons à un pilote ce trophée au cours de l'un des meetings que nous organisons. Nous organisons également tous les ans un slalom automobile et une manche du championnat de France Supermotard. Nous utilisons pour cela une partie de notre circuit ainsi qu'une portion terre que nous avons spécifiquement réalisée. C'est un rendez-vous très prisé de la saison pour les pilotes de la discipline ».

• **PILOTES DE RENOM :** « Je pense en premier lieu à un pilote qui fut Champion de France et Champion d'Europe ICA au milieu des années 1990 en la personne d'Arnaud Leconte. Nous le voyons régulièrement sur la piste, mais à présent davantage pour s'occuper de ses enfants ! Mathieu Lahaye et Franck Maillieux, tous deux passés à l'automobile, notamment en Endurance ont également été licenciés chez nous. Plus récemment, Erwan Boisnard et Cédric Goudant nous ont apporté de beaux résultats sportifs ».

• **L'ACTUALITÉ DU CLUB :** « Nous avons réalisé de nombreux chantiers ces dernières années tant sur la piste qu'au niveau de ses infrastructures pour présenter un circuit le plus attractif possible. 2013 sera l'année de la finition de ces multiples travaux avec pour objectif d'accueillir, en 2014, une compétition nationale que nous n'avons plus eue depuis 2009. Les visiteurs peuvent d'ores et déjà profiter du bâtiment de réception qui est une vieille ferme réhabilitée dans le style local de l'époque. Malgré un contexte pas toujours facile, ça bouge à Lohéac ! » ■

Un peloton de
KZ125 sur le circuit
Peugeot-Citroën de
Mulhouse.



ASK MULHOUSE

Président : Claude BRAYE

• **HISTOIRE :** « De son nom initial Kart Club de Mulhouse, notre association est née en 1960 lors du grand boom du karting. Son premier président fut Mr Schwab puis ensuite Jean-Pierre Prob. Cette ASK fut donc l'une des toutes premières dans l'est et reste, je pense, aujourd'hui la plus ancienne de la CRK. Au tout début, les pilotes roulaient sur un terrain de foire en terre battue, mais dès 1961, une piste a vu le jour du nom de circuit Boulevard de la Marseillaise. Les Suisses et les Allemands venaient y rouler, il y eut même des épreuves interpays organisées dessus. Mais la construction de l'autoroute puis des problèmes de nuisances sonores vont obliger le club à fermer la piste en 1973. Roland Rapp est alors devenu président avant que je ne prenne la suite à partir de 1988. Notre problème au cours de ces années fut d'être un club sans piste, alors que dans un rayon de 30 kilomètres autour de nous, il y avait trois circuits et autant d'ASK avec Peugeot-Mulhouse, Biesheim et Wittenheim. Cela ne nous a pas empêchés de prêter main-forte à l'ASK Peugeot-Mulhouse dans l'organisation des 24 heures au cours des années 1970, épreuve que j'ai finie une fois à la seconde place. La survie était difficile, mais notre chance fut que nous étions une bande de dingues totalement passionnés par le kart et que nous avions de l'artillerie lourde côté pilotes, ce qui a toujours fait la renommée du club. Il y avait un peu de rivalité à l'époque entre les différentes ASK, mais nous vivons à présent en parfaite entente notamment avec Peugeot-Mulhouse et Wittenheim et leurs présidents Yannick Lauber et François Roth. Aujourd'hui, l'ASK Mulhouse est dans sa 53^e année et compte 55 membres ».

• **ORGANISATIONS :** « Nous sommes une petite structure, et je préfère organiser peu de courses, mais par contre le faire bien. C'est la raison pour laquelle nous mettons sur pied une course tous les deux ans dans le cadre du championnat

régional. Par contre, grâce à de très fidèles partenaires, nous soignons la qualité de la remise des prix. Deux ou trois fois dans l'année, suivant la demande, nous organisons une rencontre loisir sur le circuit de Wittenheim avec une flotte de karts de location que nous possédons. Chronos, course, repas, remise des prix, tout est compris au cours de ces journées, ce qui permet aussi de faire découvrir le kart à de nouvelles personnes ».

• **PILOTES DE RENOM :** « Nous avons eu Alain Klein qui fut Champion de France Classe Europe en 1981 me semble-t-il, les frères Bouzana et notamment François qui s'est distingué en Inter tout comme Marc Kolher, moi-même qui fut en Équipe de France, Jean-Jacques Malevaut qui fut Champion de France sous les couleurs du club et qui y est toujours resté depuis. Julien Alfonso a aussi très bien marché en Nationale 2, puis Rémy Bollecker en X30 et KZ ainsi que Steve Eiselle en X30. Il ne faut pas oublier Gianni Gazzurelli qui roule au top niveau en KZ et dont la famille est extrêmement active au sein du club. Il y a aussi la relève qui arrive avec mon petit fils Renauld Gasperment qui roule en Minime ».

• **L'ACTUALITÉ DU CLUB :** « Nous sommes toujours très présents sur les courses de la région pour encadrer et soutenir nos pilotes. Nous sommes également connus pour notre engagement dans le Rétro Kart avec le team Retro Kart Club de Mulhouse. C'est un peu moi qui ai relancé ce mouvement du kart historique en France avec une première exposition au Championnat du Monde à Angerville en 2006, puis une démonstration à laquelle nous avons invités la CIK pour les Championnats du Monde à Mariembourg. L'engouement autour du kart historique est à présent bien réel, et notre petite équipe se déplace régulièrement en France et en Europe pour participer à des rassemblements ». ■



Claude Braye

CONTACT

34, rue de Sologne
68270 Wittenheim
03.89.53.63.02
cbraye68@hotmail.fr



Après Mirecourt, la région Est se dote d'une nouvelle structure à Nancy, l'EFK Kart'in Oberlin.

RENDEZ-VOUS À NANCY

➔ Bonne nouvelle, les Ecoles Françaises de Karting se multiplient sur le sol français. Après avoir présenté l'EFK Cabourg dans le dernier numéro, direction l'est de la France pour aller à la **rencontre de l'EFK Kart'in Oberlin, située à Nancy.**

CONTACT

EFK Kart'in Oberlin
62, Rue d'Oberlin
54000 Nancy
Tel : 03.83.19.13.13
contact@kart-oberlin.com
www.kart-oberlin.com

C'est avec plaisir que la FFSA a enregistré l'arrivée d'une nouvelle EFK, qui plus est dans une zone où seule l'EFK de Mirecourt proposait le programme pédagogique développé pour ces centres de formation. Karting en championnat régional, autocross, rallye, Nicolas Jominet a toujours eu la passion du pilotage sur quatre roues. Quand l'occasion de vivre de cette passion se présente début 2005, notre homme n'hésite pas. Après avoir revendu la société familiale spécialisée dans la location de nacelles et de camions-

grue, il rachète la piste de karting indoor de Nancy. C'est une page qui se tourne pour un circuit qui avait connu des débuts bien malheureux. Le jour de son inauguration, de très fortes pluies associées à des problèmes d'évacuation d'eau conduisent à l'inondation des lieux, les dégâts engendrés condamnant l'exploitant à fermer le site tout juste ouvert pendant une longue année. Un coup du sort qui portera un lourd préjudice à une société d'exploitation du circuit obligée de déposer le bilan quelques années plus tard.

NICOLAS JOMINET, Responsable de l'EFK Kart'In Oberlin

Que vous apporte l'adhésion de votre structure au réseau national des EFK ?

« L'obtention de ce label nous permet de proposer à nos élèves l'ensemble du programme pédagogique développé par la FFSA. Nous préférons organiser de petites sessions avec un nombre limité d'élèves plutôt que de former des groupes plus importants. Cela nous permet d'organiser des cours très régulièrement dès que nous avons entre trois et cinq élèves prêts à participer. Cette flexibilité nous permet de répondre à la fois à la demande et à la contrainte de disponibilité des parents. »

Depuis quand et comment l'activité EFK a-t-elle démarré ?

« L'officialisation de l'événement par la « Nous avons commencé à distribuer les premiers titres de participation début février, et nous avons déjà décerné 13 Premiers Volants et pour certains 7 Volants de Bronze ! Ce n'est qu'un début, et d'après les échos de certains parents ou grands-parents, nous devrions voir arriver de nombreuses nouvelles têtes au fil de l'année. Nous avons d'ores et déjà une équipe de jeunes extrêmement motivés. Ils en redemandent toujours et ça fait plaisir à voir. Dès cet été, certains

seront sans doute en mesure de tenter le Volant d'Or. Nous irons pour cela sur le circuit voisin de Mirecourt. Cela leur permettra de découvrir un univers différent de celui d'une piste indoor, ce qui sera aussi très formateur. Voir tourner des karts de compétition sera pour eux motivant et leur donnera, nous l'espérons, quelques... »

Justement, avez-vous déjà un 'plan d'actions' en matière de compétition ?

« Oui. L'an passé, nous avons mis sur pied une petite équipe de course autour de mon fils Adam, Simon Pereira, Quentin Adam et Antoine Monchablon. Nous les avons entraînés sur un Minikart que nous possédons en parallèle à leurs participations en course. Nous continuerons cette année afin de permettre à nos élèves de mettre le pied à l'étrier avant qu'ils ne volent de leurs propres ailes. Simon Pereira et Gillian Henrion qui ont débuté chez nous, puis dans notre team, courent en Minime et sont l'un et l'autre particulièrement prometteurs. Quand l'un d'eux vient de finir second d'une course difficile sous la pluie et vient vous voir en vous disant : « Merci, c'est grâce à toi si j'ai fait ça », ça fait vraiment chaud au cœur ! D'ailleurs, ils sont l'un et l'autre volontaires pour passer le Volant d'Or ! »

“ Nous avons très vite été sollicités pour faire pratiquer le karting à de tout jeunes pilotes.”

UNE EFK EN INDOOR

Renonçant à la spécificité de cette piste dotée de karts électriques coûteux à exploiter, Nicolas Jominet opte pour de classiques karts de loisir 200 cc à quatre temps. « Dans notre politique de relance de la société, j'ai trouvé avec Sodis un excellent partenaire qui nous a permis d'investir dans un parc nouveau parc de karts ». Un an plus tard, notre entrepreneur se portera également acquéreur du circuit en extérieur de Tomblaine situé, près de Nancy : « Le circuit était quasiment à l'abandon, des problèmes de nuisance empêchant la pratique de karts de compétition. Il aurait été dommage de renoncer à l'activité karting sur un circuit déjà existant, nous avons donc décidé de racheter cette piste en se concentrant sur la seule partie loisir afin de limiter le niveau de bruit ».

Le Kart'Eam est né et rejoint le Kart'In Oberlin qui tire son nom de la rue dans laquelle est installé le complexe indoor à présent dirigé par Nicolas Jominet. « Nous avons très vite été sollicités pour faire pratiquer le kar-

ting à de tout jeunes pilotes. Dès 2006, j'ai investi dans une petite flotte de karts type Funkid, adaptés à leur gabarit. Face à cette demande, nous avons instauré des petites sessions de formation où l'on abordait les notions de sécurité ainsi que les bases du pilotage. Nous avons même lancé un mini championnat loisir en interne afin de créer une dynamique. Dans le même état d'esprit, nous travaillons régulièrement en partenariat avec des écoles et des lycées, ce qui a permis par exemple de monter une section karting au sein d'un lycée professionnel. Il ne nous restait plus qu'un dernier pas à franchir, l'obtention du label Ecole Française de Karting afin de valoriser nos actions auprès des jeunes et répondre mieux à l'attente de nos jeunes clients et de leurs parents. Kart'In Oberlin est ainsi devenue la première EFK indoor en France ».

C'est à Hervé Montagne, diplômé du BPJEPS depuis 2011, que revient la responsabilité de cette nouvelle EFK dans l'est de la France. Bienvenue au club des 35 EFK qui composent aujourd'hui le réseau national mis en place par la FFSA ! ■

Mathieu Zangarelli

À L'ÉCOLE DE LA VITESSE



➔ Après avoir profité des bons conseils de différentes Ecoles Françaises de Karting, c'est aujourd'hui à l'expertise d'un Diplômé d'Etat de la Jeunesse, de l'Education Populaire et du Sport (DEJEPS) à laquelle nous avons affaire en la personne de **Mathieu Zangarelli**.

Ancien pilote de monoplace, vice-Champion de France Formule Campus 1996 puis par la suite comptant parmi les leaders du Championnat de France GT, Mathieu Zangarelli est aujourd'hui un des conseillers techniques des collectifs Equipe de France que ce soit en karting ou en circuit, ainsi qu'au niveau du programme 10-15. Il est pour se faire titulaire d'un

titre que je participe à l'encadrement des collectifs des Équipes de France karting et circuit, ainsi qu'à celui du programme 10-15 ».

SAVOIR PERDRE... ET GAGNER

Contrairement à de jeunes pilotes suivant les cours d'une EFK, Mathieu et l'encadrement des différents collectifs de pilotes mis en place par la FFSA ont ici à faire à des garçons, ou filles, n'ayant plus vraiment le statut de débutants : « Au stade où évoluent nos pilotes, nous n'en sommes effectivement plus à leur donner des conseils de pilotage. Leur expérience, la fréquence avec laquelle ils s'entraînent et les qualités qu'ils ont déjà démontré pour faire partie de ces collectifs font qu'ils n'ont plus de réels besoins à ce niveau. Cela peut-être par contre davantage le cas au niveau des pilotes du programme 10-15 chez qui on va déceler encore quelques lacunes et que l'on va essayer de corriger ensemble. D'une manière générale, l'apport dont je vais essayer de leur faire bénéficier au niveau pilotage et comportemental se situera à un niveau plus stratégique que réellement technique. Il ne faut pas perdre de vue que chacun d'eux évoluent dans des équipes expérimentées, faisant le plus souvent appel à des techniciens ou des team managers ayant eux-même couru à haut niveau et donc capables de guider efficacement le pilote à ce niveau ». Présent autant que faire se peut sur les circuits, que ce soit en automobile ou en karting, Mathieu Zangarelli est à l'écoute des pilotes.

“ L'apport dont je vais essayer de leur faire bénéficier au niveau pilotage et comportemental se situera à un niveau plus stratégique que réellement technique.”

DEJEPS depuis un peu plus de deux ans : « Je voulais faire profiter de mon expérience en sport automobile des pilotes à la recherche de conseils ou de coaching. C'est dans ce but que j'ai passé ce Diplôme d'Etat de la Jeunesse, de l'Education Populaire et du Sport que l'on peut considérer comme l'étape suivant le BPJPES qui est lui un brevet. Pour simplifier les classifications, le BPJPES va former le moniteur à encadrer des personnes dans le cadre d'une activité loisir, leur permettant le cas échéant d'évoluer vers les prémices de la course. Le DEJEPS forme quant à lui des moniteurs pour un véritable suivi d'élèves dans le cadre de la compétition. C'est à ce

« Je ne cherche pas spécialement à les solliciter, j'attends plus tôt qu'ils viennent d'eux-mêmes chercher conseils et échanges. L'an passé par exemple, j'étais présent sur la manche du Championnat du Monde M18 ayant eu lieu au Moyen-Orient. En faisant un tour de piste en compagnie d'Antoine Hubert, l'on s'est posé la question de la technique de pilotage à appliquer sur une chicane au tracé compliqué. Deux options possibles, rentrer très fort dedans et sortir très large pour la seconde partie de la chicane ce que la piste permettait d'ailleurs, ou alors sacrifier un peu l'entrée de la chicane pour se positionner idéalement en vue de la sortie en faisant moins de chemin. Mon rôle va être ici d'observer les pilotes en piste et de confirmer ou infirmer une décision sur une tactique de pilotage. Il s'est avéré en fait qu'il y avait plus à gagner à rentrer moins fort dans la chicane pour mieux en ressortir ».

ATTITUDE MENTALE POSITIVE

Témoin privilégié des compétitions, notre homme peut juger également du comportement en piste de ses "ouailles". « J'ai effectivement vécu un cas d'école en ce début de saison : un de nos pilotes part en tête d'une manche et se retrouve rejeté neuvième à l'issue du premier tour alors que par ailleurs, la performance est là. Là encore, mon rôle d'observateur va être d'analyser l'attitude du pilote dans des phases de "jeu" pas évidentes à gérer et les décisions qu'il a prises dans ces conditions particulières. Il peut être ici très intéressant de posséder une caméra et de filmer ces moments de course pour mieux comprendre. Dans le cas cité plus haut, lors de ce fameux pre-

mier tour, plusieurs choix tactiques s'offrent au pilote. Résister lors des tout premiers virages en fermant les portes. Là, il s'expose à être un peu hors trajectoire, se faire croiser en sortie de virages ou se faire bousculer, ce qui fut ici le cas avec donc beaucoup de places perdues au passage. Ou alors ne pas résister et essayer de rouler le plus efficacement possible en acceptant le risque de perdre à la rigueur une ou deux places. A ce niveau, il est important d'échanger avec les pilotes et si l'on note quelques lacunes, on peut alors décider de travailler sur des points particuliers dans le but de les corriger lors des rassemblements de l'Équipe de France à l'Auto Sport Academy, rassemblements qui ont lieu quatre fois par an pour l'EDF et cinq fois pour les pilotes du programme 10-15. Il ne faut justement pas que le pilote finisse par faire un complexe là-dessus. On va réfléchir ensemble sur ces situations et essayer de trouver les bonnes réponses et les bonnes attitudes pour progresser dans cette phase précise d'un week-end de course ». Une mission que se fixe Mathieu avant les grandes échéances internationales de l'été. « Les prochains rendez-vous avec le collectif de l'Équipe de France vont justement être en juin avant les Championnats d'Europe et en août avant les Mondiaux. Ce sera l'occasion pour nous de décortiquer, images à l'appui, les différents temps forts d'une course, d'analyser les comportements en piste, de comparer les options et les cas de figure pour optimiser l'approche de nos pilotes avant ces rendez-vous importants. Après, il faut être conscient que personne n'a non plus la science infuse, et que la course reste la course avec une part certaine d'impondérables ! » ■





“ Quand j’ai
débuté,
je n’avais
jamais vu une
course de F1.”

1988, Laval :
Manu Collard
devient le
premier
champion du
monde français
(photo prise en
1989).

EMMANUEL COLLARD MONUMENT HISTORIQUE

➔ Emmanuel Collard a laissé une trace indélébile dans l’Histoire du karting : il a été le premier Champion du Monde français. À ce titre, il suscite le **respect de toutes les générations.**

Après ce formidable coup d’éclat d’un titre mondial en Formule A (Super100) acquis à Laval en 1988, Emmanuel Collard est passé à l’auto où il s’est tout de suite signalé à l’attention comme un très grand espoir : deuxième du championnat de Formule Renault 1989, il a participé à ses premiers tests en Formule 1 à dix-huit ans au volant d’une Ligier. Champion FR en 1990, il ne parviendra jamais à une titularisation en F1. Il passe ensuite par la Porsche Supercup qu’il remporta en 1996, puis est devenu l’un des pilotes pros les plus recherchés en Endurance. Emmanuel Collard a, à ce jour, disputé dix-huit fois les 24 Heures du Mans, décrochant notamment une seconde place en 2005 sur une Pescarolo en compagnie de Jean-Christophe Boullion et Érik Comas. À son palmarès figurent notamment des victoires aux 24 Heures de Spa, de Daytona, des 12 Heures de Sebring et des 1000 kilomètres de Monza. Et dans la tête, toujours, des souvenirs de karting.

Suivez-vous toujours le karting ?

À vrai dire, je n’en ai plus le temps. Par contre, je me suis arrêté de rouler assez longtemps, mais depuis trois ans, je roule à Cormeilles, sur la piste des parents de Jean-Éric Vergne. J’ai un Sodi 125 à boîte, et je peux mesurer l’évolution du matériel depuis l’époque où je courais. Déjà, visuellement, ce n’est plus la même chose, car avant les karts n’avaient pas de carrosserie. Les engins sont plus lourds, ce qui impose un pilotage différent, plus posé. Les châssis ont beaucoup progressé en rigidité, et il y a de nombreuses possibilités de réglage, notamment avec des arbres de consistances différentes, alors que je n’avais connu que du matériel où le train arrière avait son arbre et c’est tout. En tous cas, cela reste pour moi un super entraînement physique, car c’est franchement brutal.

Je vois quelquefois des images, et je constate que les paddocks n’ont plus la même allure. Il y a des semis et des chapiteaux géants. Je n’ai pas connu ça à mes débuts.

EMMANUEL
COLLARD

- Vainqueur des 6 Heures du Castellet et des 6 Heures d'Estoril en 2011
- Vainqueur des 12 Heures de Sebring en 2008
- Vainqueur du championnat Le Mans Series en 2005, 2006 et 2011
- Vainqueur des 24 Heures de Daytona en 2005
- Vainqueur des 1000 km de Monza en 1999 et 2005
- Vainqueur des 24 Heures de Spa en 1999
- Vainqueur du championnat international de sport-prototype en 1998 et 1999
- Vainqueur du Petit Le Mans en 1998
- Champion de France de Formule Renault en 1990
- Champion du monde de karting Formule A en 1988

Ces débuts, comment se sont-ils passés ?

Rien ne me prédestinait à devenir pilote automobile. Mon père tenait un bar à Paris, il ne connaissait rien des sports mécaniques. L'un de ses confrères était ami avec le président de l'ASK Meudon et un jour, il lui a dit : « *Si ton gamin a envie de faire du karting, je vous emmène* ». C'est donc pratiquement par hasard que je me suis retrouvé sur un circuit de location... et ça m'a plu.

La passion s'est enclenchée alors ?

Oui, j'ai débuté à onze ans, en minimes. C'était en 1982. Mon père m'a acheté un kart et nous partions courir tous les week-ends. À l'époque, il y avait beaucoup d'amicales en ville, entre les bottes de paille, et j'adorais ça. J'ai gagné des courses tout de suite et j'ai été Champion de France Minime dès ma première saison. Ensuite, j'ai progressé dans les différentes catégories où je suis passé. J'ai été Champion en Formule France, Champion d'Europe et finalement Champion du Monde en 1988.

Quels étaient les ténors de l'époque ?

Tout d'abord en France, il y avait une très forte génération. Avec Franck Lagorce, Laurent Aiello, Jean-Christophe Boullion, Guillaume Gomez, Yvan Muller. Ils ont tous « *fait quelque chose* » en auto par la suite. Sur le plan international, je me suis frotté à Mike Wilson, un fabuleux pilote britannique qui a été six fois Champion du Monde, mais qui n'a jamais percé en auto. Et aussi Fabrizio De Simone, Gianpiero Simoni, David Coulthard, Rubens Barrichello, Jan Magnussen, Jos Verstappen, et... Michael Schumacher. Ce sont des noms qui parlent, non ?

Vous avez connu les grandes heures de Bercy ?

Oui, et j'ai même gagné en 1998. L'année précédente, je me souviens avoir terminé deuxième derrière Schumacher... après avoir dépassé Prost dans le dernier tour.

Quel matériel avez-vous utilisé ?

En tant que pilote usine, je n'ai connu que deux marques, l'une étant la continuité de l'autre : Kali Kart et CRG. Avec un fidèle préparateur, Renato Merlin dont l'atelier était à Milan.

Quelles sont vos préférences en ce qui concerne les circuits ?

Franchement, je n'ai pas de circuits préférés. J'ai pris du plaisir partout où j'ai roulé. Chaque endroit possède ses spécificités. Aux pilotes de s'en accommoder ou non

Quel genre de pilote étiez-vous ?

Un attaquant dans le peloton, mais j'essayais tout de même de rouler assez propre. Je prêtai beaucoup d'attention aux réglages lors des essais, comme plus tard en voiture.

Après de brillants débuts en auto, vous avez frôlé la titularisation en Formule 1. Y penser est-il encore douloureux ?

On va dire « c'est le destin ». J'ai été pilote de réserve chez Tyrrell ou chez Prost. Dans cette situation, on ne l'espère pas, mais on attend qu'un pilote titulaire soit victime d'un empêchement pour être mis à l'épreuve. Ça ne s'est pas présenté, c'est tout. Ken Tyrrell croyait beaucoup en moi, mais la gestion de son écurie était difficile et il a pris Mika Salo et ses nombreux sponsors.

Votre avenir dans le sport automobile ?

Il va peut-être falloir un jour que je songe à m'arrêter. J'ai 42 ans et je viens de réussir mon Diplôme d'État pour devenir coach. J'ai appris énormément de choses durant la formation à l'Auto Sport Academy, et je peux dire que maintenant, je sais pourquoi je faisais certains trucs au volant, alors qu'avant je ne le savais pas. Et les notions de pédagogie ouvrent vraiment l'esprit. C'est toute mon expérience que je vais maintenant pouvoir transmettre aux plus jeunes.

Vous retrouvez-vous parmi un ou plusieurs jeunes pilotes ?

Je ne sais pas, car tout semble avoir changé. Maintenant, dès le plus jeune âge, un pilote de kart pense à l'auto. Moi, je n'ai jamais vu une course de Formule 1 durant mes premières saisons. C'est vrai que certains semblent très bien entourés dès leurs débuts. Mais celui qui a le petit plus, finira toujours par ressortir. ■

Aujourd'hui, Manu Collard fait partie de l'élite mondiale de l'Endurance.



➔ Le changement, c'est cette année en Cadet avec l'adoption d'un nouveau moteur, le Rotax Mini Max. Alors que les premières courses régionales ont eu lieu, nous avons été à l'écoute des utilisateurs pour **recueillir les premiers témoignages à chaud**.



Bridée dans sa version Mini Max, la mécanique s'annonce d'une fiabilité à toute épreuve.

MOTEUR CADET 2013

LES ECHOS DU Paddock

Introduit depuis des années dans le monde du karting loisir et compétition, le moteur Rotax Max a depuis connu un succès planétaire, incitant ses concepteurs à en décliner plusieurs versions dont celle du Mini Max, destiné notamment en France depuis cette année aux jeunes pilotes de la catégorie Cadet âgés de 11 à 15 ans. Après plus de dix années de service, le Parilla Puma laisse ainsi sa place à un moteur aux caractéristiques techniques très différentes. La cylindrée fait un bond de 25% en atteignant très précisément 124,8 cc, tandis que le refroidissement passe de l'air au liquide. Traditionnel talon d'Achille de l'ancienne motorisation, le démarreur électrique est ici intégré tandis que les vibrations du moteur sont maîtrisées à l'aide d'un contre-arbre d'équilibrage.

Après quelques séances hivernales de prise en mains, les pilotes ont entamé tout récemment leur saison à travers les amicales d'ouverture ou les premières manches des championnats régionaux. L'occasion pour France Auto Karting de recueillir les premières impressions des pilotes ou des professionnels sur cette nouvelle motorisation.

NO STRESS

Après avoir couru en Subaru Cup, Minime et Nationale, Quentin Pasquet, jeune pilote d'Ile de France, s'est tourné cette année vers le Cadet, en grande partie à cause du choix de cette nouvelle motorisation : « J'ai décou-

vert le moteur Rotax en 2012 en Nationale et le fait de pouvoir le retrouver, cette fois non plus dans sa version junior, mais dans sa version Mini Max en étant confronté à des pilotes du même âge que moi, nous a convaincus de nous inscrire en Cadet cette année. Venant de la Nationale, je n'ai pas été surpris par son comportement. Je le trouve très agréable à conduire, avec comme toujours sur le Rotax, une bonne puissance à l'accélération. J'ai pu me rendre compte qu'en roulant en essais libres au milieu de pilotes de la Nationale, comme le poids minimum de la catégorie Cadet est environ 15 kilos inférieur au leur, on arrive quasiment à les tenir en performances ». Cinquième de la première journée du championnat régional d'Ile de France, Quentin a également apprécié la simplicité d'utilisation de son moteur : « Il n'y a plus à se soucier des vis de carburateur puisque ce sont des gicleurs. C'est à ce niveau-là que l'on peut effectuer des changements, mais on est quand même limité par le règlement. En fait sur les premières courses que l'on a faites, le moteur on l'a un peu oublié pour surtout se concentrer sur le châssis et mon pilotage ».

Un argument également défendu par le professionnel qui suit Quentin, lui-même ancien pilote, notamment en Rotax, Morgan Riche du team RM Concept : « Après la saison 2010, j'avais souhaité ne plus m'impliquer dans les catégories jeunes en raison de soucis avec les moteurs, notamment au niveau de leurs périphériques

et du démarreur. À chaque départ, pilotes, parents et mécaniciens avaient le stress de ne pas démarrer. Avec le Rotax, c'est un problème qui n'existe pas, il démarre sans aucun problème. La gestion de ce moteur est on ne peut plus simple, ce qui par exemple au sein de mon équipe, autorise de nouveau des parents à assurer eux-mêmes la mécanique du kart de leur enfant. La seule chose qui reste assez fine, est la carburation. Je remarque qu'avec des choix de gicleurs différents, l'on arrive à des résultats assez proches. Il nous manque encore un peu d'expérience pour mieux maîtriser ce paramètre. Ce que l'on peut d'ores et déjà remarquer, c'est qu'avec sa puissance supérieure, le Mini Max va changer un peu la donne en réglages et en pilotage. Il nous faut maintenant trouver du grip pour passer la puissance, tandis qu'au volant le pilote peut conduire de manière un peu plus agressive, enrayer un peu moins ses virages du fait des capacités de relance du Rotax. Enfin, la toute récente décision de permettre aux nouveaux possesseurs du Mini Max de pouvoir déplomber et faire ouvrir leur moteur afin d'en corriger le squish au niveau de la culasse est également une bonne idée. Cela permet de niveler les performances entre des moteurs qui peuvent avoir des différences très minimes lors de leur sortie d'usine. C'est bien d'avoir pu assouplir momentanément une réglementation très stricte qui empêche de faire quoi que ce soit puisque le moteur est plombé sur une période donnée. L'on a pu de ce fait remarquer lors des premières courses qu'il n'y avait pas de différences significatives entre le fonctionnement des moteurs et que les courses allaient être serrées ».

LE RETOUR DES PAPAS !

Pilote régulier des épreuves internationales en KF3, Arthur Lehouck, membre de l'Équipe de France, a lui aussi découvert récemment le moteur Mini Max à la demande de Steeve Guarato de l'Équipe SG Driver's dont la renommée dans les catégories Jeunes n'est plus à faire : « Je voulais en savoir plus sur le fonctionnement de ce moteur, c'est pourquoi j'ai demandé à Arthur de faire quelques essais avec nous », nous explique Steeve. « Cela nous a donné de précieuses indications et les voies à suivre pour nos autres pilotes ayant moins d'expérience que lui. Nous avons ainsi pu découvrir cette nouvelle mécanique qui va d'ores et déjà changer les habitudes des pilotes et de leurs accompagnateurs. Finie l'angoisse de la panne au démarrage qui nous stressait tous. Le Mini Max est d'une fiabilité à toute épreuve. Difficile de dire encore aujourd'hui combien d'heures il peut faire sans faiblir, mais cela en représente certainement beaucoup, en tout cas assez pour passer

“ Ce que l'on peut d'ores et déjà remarquer, c'est qu'avec sa puissance supérieure, le Mini max va changer un peu la donne en réglages et en pilotage.”

une saison sans l'ouvrir, ce qui est un point vraiment fondamental. Certes, il est assez cher à l'achat, mais le coût et la facilité d'utilisation compensent à mon sens largement ce prix d'acquisition. Un peu conseillés sur les réglages et la mise au point, un père et son pilote peuvent très facilement s'en sortir tous les deux pour gérer la partie mécanique. Il n'y aura dès lors que des boulons à serrer » !

À l'issue de ces tests avec SG Driver's, Arthur Lehouck délivre quant à lui ses sensations de pilotes : « Steeve m'a demandé mon aide pour mieux comprendre ce nouveau moteur, moi qui ait à la fois une expérience du Cadet ancienne génération et du KF3 », nous explique le jeune pilote. « Nous avons donc fait quelques séances d'essai, et j'ai été assez agréablement surpris par son fonctionnement. Il marche un peu mieux que l'ancien Puma avec pas mal de puissance à mi-régime et une bonne vitesse de pointe, même s'il faut faire attention de bien choisir la couronne pour ne pas atteindre le limiteur de régime en ligne droite. Au niveau du pilotage, il faut se concentrer sur la remise des gaz. Si vous accélérez d'un coup en sortie de virage, il a tendance à s'engorger un peu, il faut donc réaccélérer progressivement pour bien qu'il reprenne à bas régime. C'est sa particularité. J'ai été étonné de ne pas changer plusieurs fois de bougie comme c'était souvent le cas avec l'ancien moteur. Là on appuie sur le démarreur et c'est parti sans aucun souci. Pour un pilote qui n'a pas beaucoup d'expérience, un moteur comme ça l'aidera beaucoup, car comme c'est une mécanique sans problème, c'est un élément qu'il va oublier une fois au volant. Pour moi, le rapport poids/puissance atteint en Cadet est vraiment bon aujourd'hui. La seule chose qui manque à la catégorie est selon moi la possibilité d'utiliser des pneus pluie sur le mouillé, ça aiderait à passer la puissance au sol quand la piste est glissante ! » ■



Un kart se relance dans la ronde des 24 heures, édition 1971



Jean Vial au centre en cravate, présidant la remise des prix des 24 heures 1970.

LES GRANDES HEURES DE BRIGNOLES

➔ Chaque année, aux heures chaudes du mois d'août, une **cohorte de pilotes venus de toute l'Europe** se retrouvait sur le circuit de Brignoles. Leur but ? Participer aux très fameuses 24 heures bien sûr !

Créé sous l'impulsion de messieurs Vial, propriétaire du terrain, Garassin qui assurera la fourniture des matériaux pour la réalisation de l'enrobé et Debrass, le circuit de la Reinette basé à Brignoles va voir le jour ainsi que le Karting Club Brignolais au tout début du mouvement karting dans l'hexagone. Dès août 1961, et quelques semaines après les 24 Heures de Vouvray puis St-Amand, Brignoles accueille à son tour son double tour d'horloge. Les dirigeants de l'époque, et notamment Jean Vial qui deviendra également très actif au plan national au niveau du Groupement Nationale de Karting, ne se doutaient sans doute pas qu'ils allaient être à l'origine d'une des plus célèbres épreuves organisées sur notre sol.

Pour elle, Jean Vial et toute son équipe vont se donner sans compter, faisant du mois d'août dans le Var un passage obligé pour tout kartman qui se respecte. François Goldstein ou Alain Prost qui va d'ailleurs s'y imposer viendront se mesurer sur le circuit sudiste dont le tracé classique de 700 mètres était porté pour l'occasion à

1000 mètres en allongeant notamment la ligne droite. « *Nous avons accueilli jusqu'à 58 équipages de trois pilotes* » se souvient Jean Fighiera ancien président du club avant de passer le relais à son fils Franck qui fut par la suite champion de France Cadet. « *C'était démentiel mais nous arrivions à accueillir tout le monde sous les stands. On installait trois équipes par stand, la place était comptée !* »

Pas question cependant de rater ce grand rendez-vous organisé de main de maître par Jean Vial et son équipe. « *Le club était très vivant* » témoigne la secrétaire historique du club Patricia Lamblaut : « *Notre siège était installé au bar "Chez nous" et nous nous retrouvions extrêmement souvent pour parler du club, préparer les futures organisations et améliorer notre circuit. Jean Vial qui fut également président d'honneur du GNK était quelqu'un doté d'un très grand esprit sportif, et s'est toujours énormément impliqué dans la vie de son club* ».

TROPHÉE DES NATIONS C.I.K. F.I.A.

TROPHÉES DES TALENTS / ACADEMIE

PREMIER TROPHÉE INTERNATIONAL HANDIKART

1/2 JUIN 2013



ARMÉE DE L'AIR
PATROUILLE
DE FRANCE
ÉQUIPE DE
VOLTIGE
SAMEDI 1^{er} JUIN



FFSAI
KARTING

CIRCUIT INTERNATIONAL AUNAY LES BOIS (ESSAY)





Jules Bianchi fut un digne représentant du club et des couleurs brignolaises.



En 1992, Franck Montagny devint champion de France Cadet sur «sa» piste de Brignoles.

RENDEZ-VOUS AU CHATEAU BRIGNOLES

Les anciens se souviendront effectivement du fameux défilé en ville des pilotes avant la course avec à l'issue de cette cérémonie la réception en grande pompe au grand restaurant « Château Brignoles » pour un apéritif en l'honneur des équipages.

“ C’était une très grande fête, et l’on sentait que toute la ville était impliquée dans cette épreuve.”

Avec une telle affluence, le pointage devenait un tour de force comme en témoigne Patricia Lamblaut : « Pour les premières éditions, nous utilisions des compteurs de machine à coudre fixés sur des planches. Chaque pointeur suivait deux concurrents. Nous étions installés sur une tribune dominant la piste et l’on voyait bien arriver les pilotes depuis le virage du portail avant qu’ils n’attaquent la longue ligne droite. Ensuite nous sommes passés à la feuille de pointage avec les numéros à cocher et “l’aboyeuse” qui nous annonçait les numéros ». Une époque héroïque que ne connaît pas la jeune génération habituée au pointage électronique, interdisant quelques pratiques frauduleuses comme nous l’explique Patricia : « Nous avons été confrontés à des équipes qui faisaient rouler deux karts du même numéro, prenant garde qu’ils restent à distance l’un de l’autre. En effectuant le double des tours des autres, ils remontaient évidemment très vite au classement, ce qui nous a alerté sur ce petit manège. Une autre fois, scénario identique, un kart fait une belle remontée dans le peloton. Après une rapide enquête, il s’est avéré qu’un des pointeurs étaient un des membres de cette équipe et en multipliait donc les passages ». « Il fallait avoir l’œil sur tout » confirme Jean Fighiera. « Derrière les stands, nous avons ainsi repéré des équipages qui démon-

taient les morceaux d’agglomérés du mur d’enceinte du circuit pour échanger avec l’extérieur des moteurs non pointés ! »

TERRE DE CHAMPIONS

Suant sang et eau sur une piste technique au milieu d’un trafic dense, les concurrents des 24 heures de Brignoles n’ont pas oublié cette épreuve de légende comme en témoigne Claude Brayé, plusieurs fois participant de la grande classique varoise : « C’était une course dure mais magnifique. C’était une très grande fête, et l’on sentait que toute la ville était impliquée dans cette épreuve. Au cours d’une de mes participations, nous fûmes impliqués dans un accrochage collectif dans lequel il y avait également Alain Prost. Nous avons dû redresser notre châssis avec un cric d’autobus hydraulique. Pas question d’abandonner, il fallait finir les 24 Heures, et nous avons roulé comme ça pendant les trois dernières heures. Il fallait juste braquer 20 mètres plus tôt que d’habitude pour espérer tourner » ! Les récompenses étaient à la hauteur de l’engagement des équipages avec une somptueuse remise des prix faites de châssis et de moteurs, ainsi qu’un chèque d’une valeur de 500 F au vainqueur, une très jolie somme à l’époque. La dernière édition des 24 Heures de Brignoles eut lieu en 1984, le circuit faute de travaux de très grande importance ne pouvant plus dès lors recevoir une manifestation d’une telle envergure. Il fut cependant rénové plus tard dans les années 80 pour accueillir notamment le championnat France Cadet en 1992. Cette course fut l’occasion de révéler un nouveau talent issu du club, un certain Franck Montagny dont le père Jean présidait aux nouvelles destinées du circuit ! Quelques années plus tard, une autre très brillante individualité se révéla en la personne de Jules Bianchi dont cette fois le père Philippe assurait à son tour la gestion du circuit. De par leur palmarès et leur parcours, Jules et Franck furent de dignes représentants du Karting Club Brignolais originel, devenu par la suite ASK Kart 2000, tout comme avant eux le regretté Jean-Philippe Laborde, la famille Fighiera, Dominique et Gilles Tiercelin, David Pettinari, Olivier Fiorucci, Stéphane Ortelli ou Nicolas Minassian. ■

CONTACT

ASK Kart 2000
22 Avenue Dréo
83170 Brignoles

www.x30.fr **X30**
Challenge

IAME
The heart of kart

MGSx
karting tyres

NSK
National Series Karting

FFSA
KARTING

Agrément FFSA CK2 en date du 12 Décembre 2012

Liste des marques de châssis agréés pour le Challenge X30 2013



www.x30.fr

TOUT POUR LE KARTING



LE MONDE DU KARTING



- EQUIPEMENTS PILOTE
- PIECES CHASSIS
- MOTEURS
- PIECES MOTEUR
- ACCESSOIRES MOTEUR
- PNEUMATIQUES
- LUBRIFIANTS
- MATERIEL & OUTILLAGE
- EQUIPEMENTS KARTS

NOUVEAUTES / PROMOS / TOP PRODUITS

Rejoignez-nous sur les réseaux sociaux



125 K€

www.mondedukart.fr



NSK

National Series Karting

2013

DATES & CIRCUITS 2013

NSK 1 : SALBRIS - 26/28 AVRIL 2013

NSK 2 : VARENNES S/ALLIER - 17/19 MAI 2013

NSK 3 : ANGERVILLE - 23/25 AOÛT 2013

CATÉGORIES

ROTAX MAX
X30 PREMIUM
ROTAX MAX MASTER
X30 GENTLEMAN
ROTAX DD2/DD2 MASTER
NATIONALE
CHALLENGE TM
CADET (ÉPREUVE D'ANGERVILLE)



INSCRIPTION SUR

ns-karting.com

