

franceauto Karting magazine



EQUIPE DE FRANCE

UN COLLECTIF AMBITIEUX

SANTÉ

UNE FORME DE CHAMPION



ALPHA

KARTING



Nouvelle Gamme 2013

Des karts pour toutes les catégories
Mini / Minime / Cadet / KF / KZ
Challenge ROTAX / Challenge X30
Subaru Cup



ALPHA KARTING 2013
Photo: KIP

ALPHA KARTING - 1 Impasse des Chênes Rouges - 30319 Alès Cedex France
Tel: +33 (0)4 66 86 50 15 - Fax: +33 (0)4 66 30 51 85 - www.alpha-karting.fr



par

Nicolas Deschaux

Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

FORMER ET TRANSMETTRE

L'on a coutume de dire que c'est en France qu'est né le sport automobile. C'est en effet sur notre sol que de très grandes épreuves ont vu le jour et des marques prestigieuses s'y affronter. Fort de cet héritage de dizaines d'années de passion sur quatre roues, nous devons prendre garde à préserver cet élan et cette dynamique. Et pour donner corps à ces palmarès et aux plus grands rendez-vous sportifs mécaniques, nos efforts doivent porter sans relâche sur la base de la pyramide de notre sport.

Les fondements de cette base sont évidemment la jeunesse qui demain laissera à son tour sa trace dans l'histoire de notre sport. La création des Ecoles Françaises de Karting n'avait pas d'autres missions que cette construction de l'avenir par la formation de nouvelles générations de personnalités et de champions de karting. Ces écoles couvrent aujourd'hui de manière assez complète le territoire, permettant d'offrir aux jeunes pilotes un contenu pédagogique mêlant théorie, pratique et souci de sécurité.

De ce travail de l'ombre, nous récoltons à présent les fruits avec de nombreux pilotes ayant franchi le pas de la compétition. De premiers titres nationaux et même internationaux ont sanctionné ces efforts, soulignant le bien fondé de ce projet porté par la FFSA et ses élus.

À la lecture de ces résultats, je peux également imaginer la satisfaction et la fierté des personnes ayant formé et encadré ces jeunes champions après avoir eux-mêmes acquis ce contenu pédagogique et l'art de le transmettre au cours des BPJEPS. Une belle manière d'avoir contribué eux aussi à la poursuite de cette oeuvre transmise avec enthousiasme par ces pionniers du sport mécanique que furent nos prédécesseurs !

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping lines that form the name 'ND'.



Février 2013
Photo de couverture :
© KSP

FRANCE AUTO KARTING

N°102
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, René Martorell,
Fabrice Connen, FFSA

Direction artistique et mise en page :

MAYA press

(www.mayapress.net)

Crédits photos :

Agence KSP, Agence DPPI,
J.C. / Photo Sport, Patrick Forest,
Jacky Foulatier, Xdr.

Ont également

collaboré à ce numéro :

(textes et/ou photos) :

Paul Anselme, Dominique Breugnot,
Jean-Claude Constans, Christophe
Lollier, Sébastien Ménard,
René Martorell, Philippe Nicolas,
Emmanuel Pander, Julie Rubin,
Éric Sévère

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 Lancry
Tél. : 04 67 58 66 55
Fax : 04 67 58 08 88

Abonnement :

Tarif 2013 : 24€/an

Prochaine parution :

Avril 2013

Ce magazine a été tiré à :

12 000 exemplaires

Numéro ISSN : 0765-0698

France Auto est imprimé

sur papier mixte FSC

provenant de forêts gérées
de manière responsable.

ACTUALITÉS	p6
INFOS FFSA	p10
Le karting en 2013	
EQUIPE DE FRANCE FFSA KARTING	p12
Un collectif ambitieux	
PRÉSENTATION ASK	p16
Au cœur des clubs : ASK Métropole et ASK Villars	
CALENDRIER KARTING 2013	p18
Les principales manifestations internationales et nationales	
FORMATION	p20
Les champions de la formation	
SANTÉ	p22
Une forme de champion	
EXPÉRIENCE PILOTE	p24
Bruno Spengler l'intercontinental	
ECOLES FRANCAISES DE KARTING	p26
Cabourg à l'heure de la formation	
HISTOIRE	p28
Les grandes heures d'Ancenis	
DÉCISIONS	p32



12



16



20



22



24



26



28



ROTAX. 

**MAX
CHALLENGE**

FRANCE 



FINALE NATIONALE DU 27 AU 29 SEPTEMBRE 2013 SUR LE NOUVEAU TRACÉ "LE MANS"



 **GAGNEZ VOTRE BILLET POUR
LA FINALE MONDIALE 2013
NOUVELLE ORLÉANS (USA)**

3 COURSES QUALIFICATIVES

- NSK 1 - SALBRIS - 26 AU 28 AVRIL 2013
- NSK 2 - VARENNES SUR ALLIER - 17 AU 19 MAI 2013
- NSK 3 - ANGERVILLE - 23 AU 25 AOÛT 2013



**INSCRIPTION SUR
WWW.CLUBROTAXFRANCE.COM**



CORRECTION

NUMERO SPECIAL PALMARES 2012

Le palmarès de la catégorie KFS Jeune de la CRK Languedoc-Roussillon a malencontreusement été omis dans le dernier numéro de France Auto. Mille excuses aux responsables de la CRK et aux pilotes concernés. Voici le classement, en intégralité : **1. Sylvain Reynes**, 342 points // 2. Romain Ribeiro, 217 // 3. Maxime Bourrel, 214 // 4. Nans Vives, 182 // 5. Gary Guedar, 171 // 6. Lorys Chastanet Comiti, 155 // 7. Hugo Diego Cotroneo, 139 // 8. Jérémy Guedj, 128 // 9. Paul Pomie, 52.

COMMISSION NATIONALE DE KARTING DU 11/12/2012

Extraits des décisions principales

Réunie à Paris sous la Présidence de Jean-Pierre Deschamps, la CNK a pris les décisions suivantes.

Minikart

Passage à 105 kg en catégorie Minikart en raison du poids du moteur Micromax.

Essence

Pour toutes les catégories, hormis les catégories internationales, il est décidé d'utiliser de l'essence du commerce, fournie par une station désignée. Des contrôles ou des substitutions pourront être effectués à tout moment.



CIRCUIT



ENDURANCE

Sarthe-RTKF en référence

Qui pour battre l'écurie sarthoise invaincue en Endurance depuis 2009 ? Début de réponse fin mars dans la Somme à Arvillers pour le premier dans les cinq actes du Championnat de France d'Endurance. Avec trois autres équipages du Groupe 1 engagés face à une meute de karts 125cc à embrayage composant le Groupe 2, la question sera de savoir qui parviendra à faire vaciller le premier la citadelle des mécaniques type KF propulsant les premiers nommés.

// INFO FFSA

SEMINAIRES OFFICIELS 2013

Les cinq séminaires de formation programmés à l'attention des Directeurs de Course, Commissaires Techniques et Commissaires qui se sont déroulés au Mans (70 participants), à Reims (78), à Valence (67), à Agen (26) et à la Réunion (2), ont réuni un total de 243 encadrants. Le résultat des examens sera communiqué dans le prochain numéro de France Auto Karting.



LE RETOUR DE VALENCE

Gilbert Dannonay l'avait appelé de ses vœux lors de notre numéro 100. Ceux-ci seront exaucés en 2013 avec le grand retour d'une compétition majeure sur le circuit de la Roche de Glun à Valence. C'est même le circuit de la Drôme qui aura l'honneur de lancer la saison nationale avec l'organisation conjointe, les 20 et 21 avril, de la Coupe de France Nationale ainsi que de la KZ125 et KZ125 Gentleman. Nul doute que les fans du tracé valentinois, et ils sont nombreux, se rendront en masse à cette date du côté de la CRK Rhône-Alpes !

Jean-Eric Vergne
Pilote Officiel B-Design



"The line for the best design"



Avec un savoir-faire unique, B-DESIGN vous offre la possibilité de vous plonger dans un univers graphique sans nul autre pareil. Découvrez cette rare sensation du principe de la perfection !

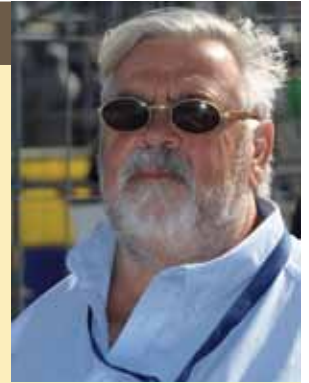
Commandez en ligne sur:
www.boutique-bdesign.com



www.B-Design.fr

ENTRETIEN

JEAN-PIERRE DESCHAMPS, Président de la CNK



Président, la saison de compétitions et d'entraînements va reprendre peu à peu ses droits, quelle est votre vision du karting pour 2013 ?

« Je le répète sans cesse, mais notre credo doit être la maîtrise des coûts. On ne peut évidemment pas tout changer en quelques jours, mais en 2013 nous allons continuer à poursuivre cet objectif dans chaque catégorie. C'est dans ce but, par exemple, que nous avons institué une catégorie Senior en Nationale accessible à partir de 21 ans. Nous avons fait la constatation que celle-ci était devenue, et c'est tant mieux, une catégorie prisée par les très jeunes. Mais en remontant l'échelle de poids et en réservant la Senior aux plus de 21 ans, l'on donne ainsi la possibilité à ceux-ci de s'intégrer pleinement dans cette formule très attrayante, au lieu de ne pas avoir d'autres choix que de trouver des formules plus coûteuses. »

Quelles actions envisagez-vous pour démocratiser l'accès à la compétition de notre sport ?

« Nous y réfléchissons depuis longtemps, mais je pense qu'il est temps de mettre en œuvre une licence compétition à bas coût. Celle-ci pourrait être destinée à une population désireuse de courir en kart avec un matériel très diversifié. Pourquoi ne pas les rassembler dans des compétitions type courses-clubs accueillant cette diversité de matériels, y compris des karts quatre temps ? Nous devons donner les moyens à un large public possesseur de karts de pouvoir s'adonner à la compétition avec un niveau de contraintes minimum. »

La France recevra encore cette année plusieurs compétitions internationales. A ce titre, quelle est la place de la France au niveau international ?

« Il ne faut pas oublier que c'est le président Balestre qui a institué la Commission Internationale de Karting. La France se doit donc de

tenir un rang central dans les décisions prises au niveau international de notre sport. La crise touche toutes les autorités sportives nationales, et la CIK a bien évidemment conscience de l'importance de la question de la réduction des coûts dans la pratique du karting. Sur un plan sportif, la mission de promoteur confiée à un prestataire extérieur telle que la WSK Promotion est une bonne décision. Elle va redonner toute son aura aux Championnats d'Europe et du Monde. Il faut également savoir que la France amène sa part de projets à la CIK, comme la création d'un championnat international d'Endurance ayant en point d'orgue les 24 Heures du Mans. Nous sommes également pionniers dans le domaine du Handikart avec la mise sur pied d'un Trophée international de la catégorie à Essay. »

Votre souhait est également de redonner leur importance aux championnats régionaux.

« Tout à fait. L'on a connu dans le passé des championnats régionaux au niveau extrêmement élevé. En décernant, depuis cette année, un grand nombre de titres de Champion de France, y compris dans des catégories à succès telles que le Rotax Max ou le X30, l'on oblige les pilotes à se qualifier au préalable dans les Championnats régionaux. Il est important de bien bâtir cette pyramide du karting depuis les courses locales les plus modestes jusqu'aux épreuves à caractère national. Chaque région, chaque club doit être le relais de la FFSA pour organiser la promotion de notre sport. Nous devons travailler tous ensemble à cette tâche. A ce titre, j'invite tous les licenciés, y compris les plus vindicatifs que l'on retrouve derrière leurs pseudos sur les blogs, à prendre contact avec moi-même et l'ensemble des responsables du karting français, pour que l'on ébauche ensemble les meilleures définitions de règlement et de matériels possibles pour le bien du karting. »

INTERNATIONAL

Les rendez-vous français

Quatre épreuves internationales se tiendront dans l'hexagone en 2013. Ce sera tout d'abord l'Orne et le circuit d'Essay qui retrouveront, comme en 2001, le Trophée des Nations et le Trophée Académie les 1^{er} et 2 juin. Deux épreuves du championnat d'Europe de Superkart se tiendront ensuite sur notre sol les 7 et 8 septembre à Magny-Cours et les 26 et 27 octobre au Mans sur le circuit Bugatti. De quoi donner des ailes aux pilotes tricolores déjà titrés à plusieurs reprises à ce niveau. Entre-temps, les meilleurs pilotes 125 de la planète se seront retrouvés à Varennes-sur-Allier les 21 et 22 septembre pour profiter de la puissance de leur karts à boîte de vitesses sur le rapide et très apprécié circuit auvergnat.

// DISPARITION

Emmanuel Merle

Dans la nuit du 31 janvier au 1^{er} février 2013, vers 1h30 à la sortie du Bar'Ouf à Rouen (près des quais de Seine), Emmanuel Merle, pilote de karting licencié en CRK Normandie a disparu.

Toutes les personnes ayant des informations susceptibles d'aider les enquêteurs sont priées de contacter le 02 32 81 25 00.





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



#MOJO



LES CATÉGORIES

En gras, les nouveautés pour 2013

	MINIKART	MINIME	CADET	NATIONALE	KZ125
CONDITIONS D'ADMISSION	Catégorie fédérale réservée aux 6/11 ans* (moteur Honda à partir de 8 ans en compétition, sauf titulaire volant d'or ou d'argent, 7 ans)	Catégorie fédérale réservée aux 10/13 ans**	Catégorie fédérale réservée aux 11/15 ans**	Catégorie fédérale accessible à partir de 13 ans** Catégorie Senior accessible à partir de 21 ans**	Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans** KZ125 Gentleman réservée aux plus de 32 ans.
MATERIEL	Châssis économique avec dessin du cadre unique. Freins mécaniques Pneus Vega Cadetti étroits Pneus pluie interdits Moteur : 1) Rotax Micro Max 2 temps de 6,8 ch avec démarreur et embrayage. Moteur plombé d'origine. Rapport de transmission unique 14 x 72. Poids minimum avec le pilote : 105 kg. 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 16 x 68. Poids minimum avec le pilote : 95 kg.	Châssis économique de construction européenne avec un dessin de cadre imposé. Les châssis sont homologués complets, les pièces ne peuvent être ni modifiées ni changées. Freins hydrauliques. Fusées, roues avant 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.	Châssis économique de construction européenne avec un dessin de cadre imposé. Les châssis sont homologués complets, les pièces ne peuvent être ni modifiées ni changées. Freins hydrauliques. Pneus Bridgestone YDS. Pneus pluie interdits. Moteur Rotax Micromax 125cc 2 temps de 16,5 ch avec démarreur et embrayage. Carburateur Dell'orto, et silencieux d'échappement. Plombage d'origine et préparation interdite. Poids minimum avec le pilote : 132 kg.	Châssis homologué international CIK, normes CIK actuelles, et avant 2002. Freins hydrauliques (freins avants interdits). Pneus Dunlop SL3 à gomme dure. 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. (160kg en Senior).	Châssis homologué international CIK. Freins hydrauliques sur les quatre roues. Pneus Dunlop RS1-B. 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 2013 et antérieures autorisées). Préparation autorisée avec volume de chambre de combustion minimum. Poids minimum avec le pilote : 175 kg (180 kg en Gentleman).
COMPÉTITIONS	Amicales, championnats régionaux et une Coupe de France sur une course.	Amicales, championnats régionaux, championnat de France courus sur trois épreuves + une Coupe de France sur une course.	Amicales, championnats régionaux, championnat de France courus sur trois épreuves + une Coupe de France sur une course.	Amicales, championnats régionaux, un championnat de France sur trois courses et une coupe de France sur une course.	Amicales, championnats régionaux, un championnat de France et une Coupe de France sur une course. Championnat de France Long Circuit organisé sur deux courses.
COMMENTAIRES	Que ce soit en entraînement avec le Honda 4 temps ou en compétition avec le Rotax Micro Max, le matériel proposé est 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. En entraînement, moteur Honda à partir de 6 ans révolu et moteur Micro Max à partir de 7 ans révolu.	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.	La catégorie des champions du futur reçoit une nouvelle motorisation à partir de 2013. Version bridée du Roatx Max, le Micromax plombé devrait garantir performances et haut niveau de fiabilité. Des courses disputées jusqu'aux derniers mètres.	Extrêmement fiable avec un moteur limité dans son régime de rotation, la Nationale est un bon compromis endurance/performance. Une catégorie notamment prisée les jeunes issus du Cadet. Sa définition technique est également retenue pour la Coupe de France Féminines. L'introduction d'une catégorie Senior devrait augmenter son attrait pour les pilotes de plus de 20 ans.	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 retrouve aujourd'hui l'élite des pilotes mondiaux.

* Age révolu / ** Age atteint dans l'année

FÉDÉRALES EN 2013

KFJ	KF	KZ2	ENDURANCE	SUPERKART	OPEN
Catégorie internationale accessible à partir de 13 ans** et jusqu'à 15 ans	Catégorie internationale accessible à partir de 15 ans**.	Catégorie internationale accessible à partir de 15 ans**.	Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans**, sauf pour les catégories X30 Access ou KFS qui pourront courir à partir de 14 ans.	Catégorie fédérale accessible à partir de 18 ans révolus.	Catégorie fédérale accessible à partir de 15 ans**
Châssis homologué international CIK groupe 2. Freins hydrauliques. Pneus Vega XH. Pneus pluie Vega W5. 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 tendre. Pneus pluie Vega W5. 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 tendre. Pneus pluie Vega W5. 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.	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 dure. 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 & G2), 150 kg (G.3), 168 kg (G.4)	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 homologué international CIK, 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.
Championnat de France réparti sur 3 épreuves.	Championnat de France sur une course.	Championnat de France sur une course.	Championnat de France réparti en cinq épreuves.	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 quatre courses.	Amicales, championnats régionaux et courses club.
Suite logique des catégories Minimé, Cadet, voire Nationale, la KF Junior est la ligne directe vers les catégories internationales avec des championnats européens et mondiaux.	Haut niveau du karting, la KF est une catégorie où se confronte jeunes loups et pilotes confirmés au niveau internationale. Elle ne se produira qu'une seule fois en France en 2013 lors du championnat national.	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 un Championnat du Monde. La KZ2 ne se produira qu'une seule fois en France en 2013 lors du championnat national.	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.	Catégorie dédiée à la pratique du karting au sens large, l'Open accueille un large éventail de matériel actuel ou d'homologations précédentes.

Un collectif ambitieux



Yvan Muller, Mathieu Zangarelli et David Alaria avec les huit pilotes de l'Equipe de France.

STAGE D'HIVER

Rendez-vous traditionnel des équipes de France FFSA Karting et Circuit, le rassemblement de Chamonix a permis d'accueillir ensemble à la mi-janvier les 13 pilotes qui auront l'honneur de représenter les couleurs tricolores dans les épreuves internationales. Si cinq d'entre eux courront en Formule Renault 2.0 ou 3.5 dans le cadre des World Series by Renault, ils animaient il y a encore très peu de temps les pelotons de karting. L'occasion pour France Auto Karting et l'ensemble des pratiquants de notre sport de souhaiter une saison riche en succès pour nos « ex » en la personne de messieurs Arthur Pic, Norman Nato, Pierre Gasly, Alex Baron et Simon Tirman. Ravis de côtoyer leurs aînés, les huit membres de l'Équipe de France Karting 2013 ont ainsi passé une semaine entre vallées et montagnes pour faire plus ample connaissance, dresser un bilan physique en prélude aux exercices de la semaine et de l'année et se présenter aux nombreux médias présents.

OBJECTIFS COMMUNS

« Notre collectif 2013 compte huit membres, dont quatre nouveaux », explique le Directeur technique national Morgan Caron. « Parmi ceux-ci, trois sont issus du programme 10/15, Nicolas Gonzalès nous ayant quant à lui convaincu par ses résultats de fin de saison 2012. L'objectif de l'Équipe de France est de faire en sorte que les couleurs françaises soient présentes au plus haut niveau du karting international. Je suis particulièrement confiant dans notre équipe 2013 avec d'excellents éléments qui ont par ailleurs tous intégré des équipes de course très solides, voire acquis le statut de pilote officiel pour certains. Au niveau de notre stage montagnard, ce rendez-vous de Chamonix est toujours très productif. C'est l'occasion de faire mieux connaissance avec nos jeunes pilotes dans un cadre particulier. Sur un plan physique, cela permet d'établir un bilan avec chacun d'eux, d'en analyser les résultats et de bâtir un programme à la carte que nous suivrons à leurs côtés tout au long

de l'année. Chacun d'entre eux va bénéficier d'un programme d'entraînement personnalisé avec des objectifs à atteindre sur des cycles de 8 semaines. Un nouveau bilan sera établi lors des trois regroupements prévus à l'Auto Sport Academy, et le programme sera ajusté à ces occasions ».

Comme c'est devenu une tradition, c'est en Haute-Savoie, au cœur du massif du Mont-Blanc, que se sont retrouvés les membres de l'Equipe de France Karting 2013 et l'ensemble du personnel d'encadrement de la FFSA, à commencer par leur capitaine, le champion du Monde WTCC Yvan Muller. L'occasion de **faire plus ample connaissance avec huit jeunes pilotes** aussi talentueux que motivés.

CAPACITÉ D'ANALYSE

« Nous avons également introduit un suivi sportif sous la forme d'un bilan course par course que devra nous adresser le pilote. Charge à lui de nous envoyer par un écrit le récit de l'ensemble de sa course. Il doit ici faire preuve d'analyse pour ne traiter que les points les plus importants ce qui lui permettra éventuellement de réfléchir à son approche et d'éventuellement la corriger pour une remise en cause qui peut être salutaire. Cela permet d'échanger quant à nous avec le pilote et d'exprimer des commentaires sur son travail. Au cours de l'année, nous lui demanderons de rédiger également ce bilan en anglais, langue incontournable du



DORIAN BOCOLACCI

Né le 9 septembre 1998 à Cannes (06)
LIEU DE RÉSIDENCE : Callian (83)
CLUB : ASK Bar-sur-Loup
TAILLE : 1m67 - **POIDS :** 55 kg
NIVEAU SCOLAIRE : 3^e
www.dorianbocolacci.com

Que représente pour toi ta sélection en Equipe de France ?

« C'est une grande chance de pouvoir bénéficier de l'encadrement de l'Equipe de France tout au long de l'année. Entraînement physique, média training, tests divers, tout cela est très utile pour nous et nous permet de progresser. À l'issue de chaque course, l'on doit rédiger un rapport. Ça nous oblige à bien analyser les points forts et les points faibles et ça nous permet d'évoluer dans le bon sens ».

Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« J'ai toujours fait beaucoup de sport, donc j'ai continué sur cette lancée pour la partie physique. Côté matériel, j'ai changé d'équipe cet hiver en intégrant le team usine d'Energy. Pour la première épreuve ensemble à La Conca, j'ai remporté la course en KF. Un bon début avec une nouvelle équipe, un nouveau matériel et dans le cadre d'une nouvelle catégorie pour moi avec des pilotes très expérimentés ».

Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Avec le Lotus F1 Team junior dont je fais partie et Energy nous avons défini un programme en catégorie KF qui comprendra les WSR Euro et Master Series, la Winter Cup et les Championnats d'Europe et du Monde. Mon but est de remporter au moins un titre international cette année ».



GABRIEL AUBRY

Né le 3 avril 1998 à Saint Germain en Laye (78)
LIEU DE RÉSIDENCE : Le Vésinet (78)
CLUB : ASK ACO Paris
TAILLE : 1m60 - **POIDS :** 45 kg
NIVEAU SCOLAIRE : 3^e
www.gabi-aubry.com

// Que représente pour toi ta sélection en Equipe de France ?

« C'est ma seconde sélection en Equipe de France après celle de l'an passé. Cela prouve que je ne suis pas seul à y croire, et c'est satisfaisant de sentir que l'on vous fait confiance. La FFSA pense que je peux aller loin, à moi de prouver qu'ils ont raison ».

// Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« J'ai vraiment intensifié ma préparation physique par rapport à il y a un an. Cet hiver j'ai pu faire pas mal de tests avec l'équipe Birel Motorsport dont je fais partie. J'ai donc beaucoup roulé en Italie pour développer le matériel avant d'affronter un gros programme en 2013 ».

// Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Je devrais normalement faire 18 courses dans la catégorie KFJ avec les WSK Euro et Master Series, les courses européennes et mondiales, les Championnats de France, quelques courses annexes comme la Winter Cup et peut-être le championnat Asie-Pacifique. Mon but sera cette année d'inscrire mon nom au palmarès international. Je veux laisser ma trace quelque part ! »

sport mécanique aujourd'hui. En peaufinant ce travail d'analyse et de réflexion, nous voulons pousser le pilote à être pourquoi pas force de proposition pour son équipe dans sa manière d'aborder les courses ».

« Au-delà de ce travail personnel que nous réclamons, il peut paraître contradictoire de former une équipe dans un sport individuel comme l'est le karting. Mais cela permet de développer un certain état d'esprit et certaines valeurs que partagent la FFSA ainsi que les capitaines, Jean Alesi pour les pilotes automobiles et Yvan Muller pour nos kartmen. Nos huit jeunes représentent la France. Ils sont fiers et motivés par ce statut. Les nombreux médias présents à Chamonix ont été frappés par leur détermination et leur sérieux, mais aussi leur facilité à communiquer et leur politesse. C'est ça aussi le label Equipe de France. Les pilotes français brillent dans de nombreuses catégories au plus haut niveau. Nos jeunes pilotes doivent continuer à porter ce flambeau d'excellence et à être exemplaires à tous niveaux ».



JULLES BOLLIER

Né le 20 septembre 1999 à Besançon (25)
LIEU DE RÉSIDENCE : Moncley (25)
CLUB : ASK Besançon
TAILLE : 1m57 - **POIDS :** 47 kg
NIVEAU SCOLAIRE : 4^e
<http://julesbollier.com>

Que représente pour toi ta sélection en Equipe de France ?

« Ça n'est évidemment pas donné à tout le monde. C'est donc une grande fierté pour moi d'en faire partie. Ça reflète tout le travail fait ces dernières années, et notamment avec le Programme 10/15 ».

Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« J'ai fait une course en toute fin d'année et nous avons également fait un peu d'entraînement au volant de mon Kosmic-Parilla du team Ideal Kart de Frank Cancelli. J'ai aussi soigné ma préparation physique pour être bien prêt à ce niveau en 2013 ».

Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Je vais donc courir dans la catégorie KFJ avec au programme la Winter Cup, les trois manches du Championnat de France, l'Europe et le Mondial avec à chaque fois deux épreuves, ainsi qu'une ou deux courses de préparation à Sarno, car c'est là qu'aura lieu le Championnat du Monde. Moi je voudrais gagner toutes les courses, on en tout cas suffisamment pour me faire remarquer par une équipe ou une usine pour aller de plus en plus haut ».



Effort et réconfort dans un cadre majestueux ont ponctué le stage.

PAUL BOUTONNET

Né le 14 janvier 1997
à Neuilly-sur-Seine (92)
LIEU DE RÉSIDENCE : Vernouillet
(78)
CLUB : ASK Mantes
TAILLE : 1m73 - **POIDS :** 59 kg
NIVEAU SCOLAIRE : 2^{nde}
www.paul-boutonnet.com



Que représente pour toi ta sélection en Équipe de France ?

« Pour moi, cela représente une reconnaissance du niveau que j'ai atteint. Ensuite, le fait de représenter notre pays dans les épreuves internationales nous oblige à donner le meilleur de nous-mêmes en toutes circonstances ».

Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« J'ai intégré une nouvelle équipe avec le Chiesa Corse qui me fera courir en KF avec des châssis Zanardi et des moteurs Parilla. Nous avons commencé l'entraînement avec deux fois deux jours d'essai à Lonato. C'est un matériel assez différent de ce que je connaissais jusqu'ici. Mais grâce au professionnalisme de l'équipe, je commence à me sentir de plus en plus à l'aise au volant. J'ai par ailleurs fait pas mal de sport avec de la boxe régulièrement et aussi de la raquette en montagne ».

Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Je vais participer à l'ensemble de la WSK Euro Series, deux courses des Master Series, l'Europe, le Mondial et la Winter Cup. J'ai une faible expérience du niveau international, mais mon objectif est de progresser régulièrement au fil de l'année pour viser à terme le top 5, voire le podium de ces épreuves ».

NICOLAS GONZALES

Né le 21 juin 1995 à Cagnes-sur-Mer (06)
LIEU DE RÉSIDENCE :
Villeneuve-Loubet (83)
CLUB : ASK B.T.P Nice
TAILLE : 1m74 - **Poids :** 58 kg
NIVEAU SCOLAIRE :
Terminale en Bac Pro commercial
<http://nicolasgonzales.com>



Que représente pour toi ta sélection en Équipe de France ?

« Cela faisait plusieurs années que je rêvais de faire partie de cette Équipe de France ! L'an passé, j'ai pu intégrer une équipe qui m'a fourni du très bon matériel, me permettant de me faire repérer. Faire partie de ces 8 pilotes, c'était vraiment mon plus grand espoir. Je dois tenir ça de mes parents, j'ai le sens de la patrie. Porter les couleurs de la France va être pour moi une source de motivation incroyable ! »

Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« Mon intersaison a été perturbée par des soucis de santé. J'ai également changé d'équipe ce qui a fait que les entraînements ont été très limités avec trois longs mois sans rouler. Mais j'ai eu l'occasion de faire des tests très positifs début février avec ma nouvelle équipe qui est très expérimentée. Il s'agit du VDK Racing qui me mettra donc à disposition des Kosmic-Vortex en KF cette saison ».

Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Je vais disputer la Winter Cup, les Championnats d'Europe et du Monde, peut-être le Championnat d'Allemagne et j'espère être de la partie pour le Championnat de France à Ostricourt. C'est ma troisième année en KF, je vise le titre national et franchement une place dans le top à l'international ».



VALENTIN MOINEAULT

Né le 13 mai 1996 à Elbeuf (76)

LIEU DE RÉSIDENCE :

Heudreville-sur-Eure (27)

CLUB : ASK Rosny 93

TAILLE : 1m67 - Poids : 50 kg

NIVEAU SCOLAIRE : 1^{re}

www.valentin-moineault.com

// Que représente pour toi ta sélection en Equipe de France ?

« C'est une satisfaction de se voir renouveler la confiance des décideurs de l'Equipe de France. Ce n'était pas forcément évident après une saison 2012 pas facile. À moi à présent de démontrer qu'ils ont eu raison de placer à nouveau en moi cette confiance ».

// Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« Je me suis retrouvé sans volant puisque mon team de 2012 a décidé d'arrêter la compétition en catégorie KF. J'ai pris conseil auprès de Morgan Caron et Mathieu Zangarelli, et c'est ainsi que j'ai contacté l'équipe ART Grand Prix. Nous avons passé un bon accord. Malgré très peu d'essais avec le team en raison de mauvaises conditions météo, j'ai fait une course satisfaisante à La Conca en WSK avec une dixième place dans un contexte complètement nouveau pour moi ».

// Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Je vais participer à deux épreuves de WSK Master Series, l'intégralité de la WSK Euro Series, la Winter Cup et les Championnats d'Europe et du Monde. L'objectif est d'intégrer régulièrement le top 5 et de préparer au mieux mon passage à l'automobile en 2014 ».



ARTHUR LEHOUCK

Né le 9 juin 1999 à Armentières (59)

LIEU DE RÉSIDENCE :

Estaires (59)

CLUB : ASK Brétigny

TAILLE : 1m56 - Poids : 40 kg

NIVEAU SCOLAIRE : 4^e

fr-fr.facebook.com/LehouckArthurPro

Que représente pour toi ta sélection en Équipe de France ?

« J'en suis très fier. Cela veut dire que l'on fait partie des meilleurs, que l'on était remarqué et que l'on veut nous aider à progresser pour atteindre le très haut niveau. C'est très motivant de savoir que des personnes influentes croient en votre potentiel ».

Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« J'ai intégré cet hiver une nouvelle équipe qui est la fusion de Lenzokart et du Luxor Racing. Fin décembre, nous avons effectué des premiers tests à La Conca. Notre première course a eu lieu très récemment toujours à La Conca dans le cadre des WSK. De nombreux soucis mécaniques nous ont gêné, mais on a emmagasiné de l'expérience qui nous servira pour le reste de l'année ».

Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Ma catégorie en 2013 reste le KF Junior, et je vais faire les WSK Euro et Master Series ainsi que la WSK Final Cup, les Championnats d'Europe et du Monde, les Championnats de France et peut-être Las Vegas et Monaco si la course a lieu. C'est une chance d'avoir autant de courses à mon programme, ça va me permettre d'acquérir de l'expérience et de viser un titre international ».

ERWAN JULE

Né le 17 mars 1997 à Pontault-Combault (77)

LIEU DE RÉSIDENCE : Lésigny (77)

CLUB : ASK Sens

TAILLE : 1m76 - **POIDS :** 61 kg

NIVEAU SCOLAIRE : 2^{nde}

Que représente pour toi ta sélection en Équipe de France ?

« Cela fait maintenant longtemps que je suis suivi par la FFSA. Après avoir intégré le Programme 10/15, je suis depuis 2011 en Équipe de France. C'est toujours un grand honneur de représenter les couleurs de la France quand on court à l'étranger. C'est vraisemblablement ma dernière année en karting. J'en attends donc beaucoup ».

Comment as-tu préparé cette nouvelle saison ?

« J'ai très peu roulé cet hiver, car j'ai intégré un nouveau team, celui de Danilo Rossi, créateur des châssis Dr. Mon budget étant limité, je n'ai pas pu faire beaucoup d'essais. J'en ai profité pour compenser en faisant beaucoup de sport, y compris en montagne ».

Quels seront ton programme et tes objectifs en 2013 ?

« Je vais attaquer ma saison à La Winter Cup cette semaine, puis la poursuivrai en WSK Euros Series, au Championnat d'Europe et du Monde. Mon objectif est d'être vraiment devant à toutes les courses auxquelles je vais participer afin de me faire remarquer au mieux avant mon passage à l'automobile l'an prochain ».



AU CŒUR DES CLUBS

Chevilles ouvrières incontournables de notre sport, les Associations Sportives de Karting, ou ASK, permettent chaque week-end de répondre aux attentes des licenciés, notamment en terme d'organisation et de compétitions. L'ASK Métropole, idéalement placée dans le nord, et l'ASK Villars, non loin de St-Etienne, nous font ce mois-ci partager leurs expériences.



**PRÉSIDENT :
JEAN-PATRICK REMY**

ASK METROPOLE

**“ Nous
organisons
de cinq
à sept
courses
par an**

// HISTOIRE

« L'ASK Métropole est née de la création du circuit d'Ostricourt. Après le début des travaux en octobre 1995, l'ouverture de la piste a eu lieu le 3 avril 1996, et c'est également à ce moment que nous avons créé le club dont le nom indique que nous sommes situés dans la métropole de Lille. Je vais pour ma part fêter mes cinquante ans de licence cette année. J'ai été notamment licencié au sein de clubs comme Tourcoing ou St-Omer avec Yves Marguet. Je suis donc passionné de kart de la première heure, et c'est à ce titre que j'ai eu l'envie d'élaborer un projet de circuit par ici, à un carrefour géographique intéressant des grandes villes du nord comme Lille, Arras ou Lens. Il y avait une vraie attente, notamment au niveau de la pratique du kart loisir en location. C'est pour cela que nous avons commencé avec un petit tracé de 550 mètres avec l'objectif à très court terme de pouvoir organiser des compétitions puisque c'est de ce monde sportif dont nous sommes issus. L'ancien pilote de l'Equipe de France dans les années 1970, Pierre-Albert Desfontaines, nous a aidés à faire le montage financier de notre dossier. Si les collectivités locales n'ont pas mordu à l'époque, nous avons touché une petite subvention de la loi Evin dont le but était de soutenir la compétition automobile après l'interdiction des publicités sur le tabac. Le tracé fut porté à 1160 mètres un an après, avant d'être encore agrandi en 2005 pour atteindre un développé de 1470 mètres. Avec nos quinze hectares de terrain, nous avons prévu suffisamment grand pour justement pouvoir accueillir des courses dans de bonnes conditions. Le temps d'achever les abords et les infrastructures, et fin 1998, nous avons donc mis sur pied notre première compétition, et ça n'a pas cessé depuis. En 2002, nous avons franchi un cap en atteignant le niveau national avec le

Championnat de France Supermotard, les Minime/Cadet et l'Endurance. Les GPO ont ensuite suivi, ainsi que des épreuves nationales belges et une séance d'essai d'essais des M18 organisée il y a deux ans ici par la CIK. Le fait d'être organisateur a rapidement fait progresser le nombre de nos licences au sein du club, pour culminer jusqu'à 175 membres. Aujourd'hui, nous sommes redescendus à un niveau de 125 licences au sein de l'ASK ».

// ORGANISATIONS

« Nous organisons de cinq à sept courses par an. Nous avons pour habitude de recevoir deux épreuves du championnat régional, l'une en début d'année, l'autre à la fin. Notre proximité géographique avec la Belgique nous permet d'accueillir régulièrement des épreuves nationales belges, comme par exemple le BNL Series qui regroupe plusieurs catégories ».

// PILOTES DE RENOM

« Nous avons eu quelques pilotes très talentueux dans l'histoire du club comme Pascal Lecomte qui fut Champion de France, Arnaud Fromont, vice-champion de France Minime, Jérôme Boquillon ou encore Denis Lemoine. Denis avait fait le second chrono au Championnat du Monde Formule A à Valence en 1995. Un pilote ultra rapide mais un peu trop fantasque pour persévérer ! »

// L'ACTUALITÉ DU CLUB

« Notre actualité de ce début de saison va être de recevoir le Championnat de France KF2/KZ2, qui sera une course internationale unique pour ces deux catégories sur notre sol. Nous espérons y accueillir de nombreux français et étrangers. A terme, nous avons prévu de réaliser un vrai enrobé au niveau de notre paddock. Il est actuellement recouvert de schiste, rendant le déplacement des chariots mal aisé. Une telle modification nous permettra de passer d'une homologation Inter C à Inter B. J'ai 250 organisations de courses à mon actif depuis 1970, et mon objectif est de pouvoir accueillir prochainement des grandes courses européennes à Ostricourt ! »

// ADRESSE

// ARD 954 - Circuit de la Métropole
59162 Ostricourt
Tel : 03.27.89.90.50
// Site internet : www.karting-lille-jpr.fr

PRÉSIDENT : ETIENNE MANGAND



Jean-Paul Chetail, vice-président (à g.) et Etienne Mangand, président (à dr.)

ASK VILLARS



« Nous voyons passer environ 75 jeunes chaque année »

// HISTOIRE

« L'ASK Villars a été créée en 1982 par son actuel vice-président, Jean-Paul Chetail, en collaboration avec la municipalité de Villars. Nous avons fêté l'an passé les 30 ans du club. J'en suis moi-même président depuis trois années. C'est en 1984 qu'a été inauguré notre circuit dont le développement n'a pas changé, avec ses 650 mètres de longueur. De par sa situation entre l'autoroute et la voie ferrée, nous n'avons pas de possibilité d'extension. C'est pour cette raison qu'il est toujours resté un circuit cantonné à des épreuves régionales. Nous avons de tout temps effectué des compétitions sur ce site. Villars se trouve dans le département de la Loire, notre particularité géographique étant d'être rattachés non pas à la Commission Régionale Rhône-Alpes, mais à celle d'Auvergne. Ainsi, les pilotes de notre région bénéficient de six circuits de karting à disposition, chacun avec des caractéristiques et des profils différents, comme par exemple Varennes-sur-Allier et son tracé très rapide, et ici à Villars avec un dessin très technique. L'autre spécificité ici en Auvergne est l'absence de droits de piste au coup par coup. Les pilotes payent en début d'année un forfait qui va leur permettre d'accéder tout au long de l'année, sans reverser d'argent et sans limitation, à tous les circuits de la CRK.

La formation des pilotes fait partie de notre histoire depuis longtemps. En effet, notre école de karting existe depuis 10 ans, et on peut dire que c'est un peu en s'inspirant de ce que l'on fait ici que se sont créés les EFK, dont nous nous faisons bien évidemment partie depuis la première heure. Nous voyons passer environ 75 jeunes chaque année. Nos cours se passent chaque mercredi après-midi. Comme nous sommes ici à 600 mètres d'altitude, nous pouvons donc avoir des températures assez basses. De quoi varier la composition des goûters pour nos pilotes du mercredi. Un Coca ou un jus de fruit quand il fait chaud, un chocolat quand il fait froid ! »

// ORGANISATIONS

« Nous organisons traditionnellement trois courses par an. Une épreuve du Conseil Général de la Loire, une manche du championnat régional et une course club. Comme le circuit possède une activité de location de karts, nous avons pour habitude d'organiser à deux ou trois reprises dans

l'année ce que nous appelons une course des familles. Cela consiste à faire courir sur les karts de location un mélange de concurrents allant d'un pilote chevronné à un débutant, une féminine, un jeune etc... Cela nous permet de faire découvrir le kart à de nombreuses personnes, le tout dans une ambiance très conviviale. De quoi développer le kart et nous amener quelques nouveaux licenciés ».

// PILOTES DE RENOM

« Nous avons vu défiler nombre de bons pilotes au cours de notre histoire, à commencer par Armand Convers avant qu'il ne fasse la carrière qu'on lui connaît, mais aussi Sébastien Chetail qui fut Champion de France et qui dirige aujourd'hui l'écurie Saintéloc. Plus près de nous, nous avons également compté dans nos rangs et à l'EFK Adeline Prudent qui s'est distinguée en 2012 dans le Trophée Académie. »

// L'ACTUALITÉ DU CLUB

« Outre nos compétitions et notre EFK, nous allons organiser le 16 mars ce que nous appelons un vide-garage. Chacun amène le matériel qu'il souhaite vendre. C'est ainsi une occasion de revoir nos anciens pilotes. Nous avons également une particularité ici à Villars, avec à notre disposition un kart bi-places. Il nous permet notamment d'emmener des pilotes handicapés à son bord pour des démonstrations. Nous aimerions développer dans le futur ce type d'actions ayant un contenu social. »

// ADRESSE

// 13, rue de l'Hôtel de Ville
42390 Villars
Tel : 06.30.49.76.36
// Site internet : <http://askarting-villars42.fr>

CALENDRIER KARTING 2013

FÉVRIER



→ 24 février

ÉPREUVE RÉGIONALE
COURSE CLUB TROPHÉE
Gangeois (34)



MARS

→ 2/3 mars

ÉPREUVE RÉGIONALE
RÉGIONAL SERIES - Valence (26)
CC - Soucy (89)

→ 9/10 mars

ÉPREUVES NATIONALES
TROPHÉE VINCENT SANCHEZ
Aigues Vives (08)

TROPHÉE OSCAR PETIT
Varennes (03)

ÉPREUVE RÉGIONALE
CHPT RÉGIONAL - PACAC

→ 10 mars

ÉPREUVE NATIONALE
PRIX LUCIEN LEBRET
Anneville (76)

ÉPREUVE RÉGIONALE
COURSE CLUB - Douvrin (62)

→ 16/17 mars

ÉPREUVES RÉGIONALES
CHPT RÉGIONAL
Lorraine Alsace (54)

SENS TROPHY - Soucy (89)

→ 17 mars

ÉPREUVE NATIONALE
TROPHÉE MINARELLI OUEST
Mans (72)

→ 23/24 mars

ÉPREUVES RÉGIONALES
CHPT RÉGIONAL NORD
PICARDIE
Douvrin (62)

CHPT RÉGIONAL BFC
Pusey (25)

CHPT RÉGIONAL RHÔNE ALPES
Valence (26)

CHPT RÉGIONAL
PACAC

CHPT RÉGIONAL DU SUD
Lavelanet (09)

CHPT RÉGIONAL DE L'OUEST
Lohéac (35)

CHPT RÉGIONAL IDF
Rosny (93)

CHPT RÉGIONAL CENTRE
Mer (41)

CHPT RÉGIONAL AUVERGNE
Le Coteau (42)

→ 24 mars

ÉPREUVES RÉGIONALES
CHPT RÉGIONAL AQUITAINE
Nontron (24)

CHPT RÉGIONAL NORMANDIE
Anneville (76)

→ 31 mars

CHPTS DE FRANCE
EURO ENDURANCE ET CHPT DE
FRANCE ENDURANCE
Arvilliers (80)

ÉPREUVE RÉGIONALE
COURSE CLUB - Abbeville (80)

AVRIL

→ 5 et 6 avril

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
SUPERKART
Hockenheim (Danemark)

→ 6/7 avril

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**

KF2, KF3 ET KZ2
Ostricourt (59)

ÉPREUVE NATIONALE

CHALLENGE MINARELLI
Ancenis (44)

ÉPREUVE RÉGIONALE

CHPT RÉGIONAL RHÔNE ALPES
Lyon (69)

→ 13/14 avril

ÉPREUVES RÉGIONALES
CHPT RÉGIONAL NORD PICARDIE À
Abbeville (80)

CHPT RÉGIONAL LORRAINE ALSACE
Haguenau (67)

CHPT RÉGIONAL
PACAC

CHPT DU SUD ET CHPT RÉGIONAL
LANGUEDOC R
Rivesaltes (66)

CHPT RÉGIONAL BRETAGNE PDL
Mans (72)

CHPT RÉGIONAL DE NORMANDIE
Lessay (50)

CHPT RÉGIONAL IDF
Rosny (93)

CHPT RÉGIONAL CENTRE POITOU
Chatillon (36)

CHPT RÉGIONAL AUVERGNE
Marcillat (15)

→ 20/21 avril

COUPES DE FRANCE
KZ125 ET K125G / NATIONALE
Valence (26)

→ 21 avril

ÉPREUVE NATIONALE
TROPHÉE DE BRETAGNE
Ancenis (44)

→ 26/28 avril

ÉPREUVE NATIONALE
NATIONAL SERIES
Salbris (41)

→ 27 avril

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
CHPT DE FRANCE ENDURANCE
Mer (41)

MAI

→ 4/5 mai

ÉPREUVES RÉGIONALES
CHPT RÉGIONAL NORD PICARDIE
Arvilliers (80)

CHPT RÉGIONAL LORRAINE ALSACE
Mulhouse (68)

CHPT RÉGIONAL BFC
Juracing Kart (39)

CHPT RÉGIONAL - PACAC
CHPT DU SUD
Camares (12)

CHPT RÉGIONAL DE L'OUEST
Laval (53)

CHPT RÉGIONAL IDF
Soucy (89)

CHPT RÉGIONAL CENTRE POITOU
Salbris (41)

CHPT RÉGIONAL AUVERGNE
Aurillac (15)

→ 5 mai

ÉPREUVE RÉGIONALE
CHPT DENORMANDIE - La Hague (50)

→ 5/6 mai

ÉPREUVE RÉGIONALE
CHPT RÉGIONAL RHÔNE ALPES
Lavilledieu (26)

→ 9 mai

ÉPREUVE NATIONALE
COURSE DE CÔTE NATIONALE DE LA
Bollène (06)

→ 10/12 mai

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
KF3, CHPTS DE FRANCE MINIME/CADET
COUPES DE FRANCE
FÉMININE
Angerville (91)

→ 12 mai

ÉPREUVE RÉGIONALE
COURSE CLUB
Soissons (02)

→ 17/19 mai

ÉPREUVE NATIONALE
NATIONAL SERIES
Varennes (03)

→ 25/26 mai

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
KF2, KZ2 ET KF3
Ostricourt (59)

→ 26 mai

ÉPREUVE NATIONALE
MINARELLI DU CENTRE
St Amand (18)

ÉPREUVE RÉGIONALE
COURSE CLUB
Sens (89)

JUIN

→ 31 mai / 2 juin

**ÉPREUVES
INTERNATIONALES**
TROPHÉE DES NATIONS ET TROPHÉE
ACADEMIE - Essay (61)

→ 1/2 juin

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
SUPERKART

COUPES DE FRANCE
SUPERKART - Lédénon (30)

ÉPREUVES RÉGIONALES
CHPT RÉGIONAL NORD PICARDIE
Douvrin (59)

CHPT RÉGIONAL LORRAINE ALSACE
Contrexéville (88)

CHPT DU SUD ET CHPT RÉGIONAL
LANGUEDOC R - Lédénon (30)

CHPT RÉGIONAL OUEST
Ancenis (44)

→ 8 juin

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
ENDURANCE - Anneville (76)

→ 9 juin

ÉPREUVE NATIONALE
COURSE DE CÔTE - Falcon (06)

ÉPREUVE RÉGIONALE
COURSE CLUB - le Côteau (42)

→ 15/16 juin

**CHAMPIONNATS
DE FRANCE**
SUPERKART - Nogaro (32)

ÉPREUVE NATIONALE
TROPHÉE JÉRÔME BERNARD
Ancenis (44)

→ 16 juin

ÉPREUVE RÉGIONALE
CHPT RÉGIONAL DE NORMANDIE
Cambremont (50)

→ 21/22 juin

ÉPREUVES RÉGIONALES
JOURNÉE CLUB HANDIKART
LADY OPEN - Lavelanet (09)

→ 22/23 juin

ÉPREUVES NATIONALES
SENS TROPHY 2 - Soucy (89)

COUPE DES AS - Salbris (41)
TROPHÉE OSCAR PETIT - Varennes (03)

ÉPREUVES RÉGIONALES
TROPHÉE DE LORRAINE
Mulhouse (68)

RÉGIONAL SERIES - Valence (26)

→ 30 juin

ÉPREUVE RÉGIONALE
TROPHÉE DE NORMANDIE
La Hague (50)

JUILLET

→ 6/7 juillet

CHAMPIONNATS DE FRANCE

KF3, MINIME/CADET

COUPES DE FRANCE

MINIKART - Laval (53)

CHAMPIONNATS DE FRANCE

MINIME/CADET

COUPES DE FRANCE

MINIKART - Ancenis (44)

CHAMPIONNATS DE FRANCE

LONG CIRCUIT

COUPES DE FRANCE

SUPERKART - Croix-en-Ternois (62)

→ 13/14 juillet

CHAMPIONNATS DE FRANCE

NATIONALE, ROTAX ET ROTAX MASTER - Ancenis (44)

ÉPREUVE NATIONALE

DÉFI FRANCE KFS ET CHALLENGE MINARELLI

Le Mans (72)

→ 20/21 juillet

ÉPREUVE NATIONALE

KART MAG LAVAL
Beausoleil (53)



→ 21 juillet

ÉPREUVE NATIONALE

COURSE DE CÔTE NATIONALE DE L'ASA BTP - Nice (06)

→ 27/28 juillet

CHAMPIONNATS DE FRANCE

MINIME/CADET/NATIONALE

Mirecourt (88)

ÉPREUVE NATIONALE

GRAND PRIX DE Menton (06)

→ 28 juillet

ÉPREUVE RÉGIONALE

COURSE CLUB
Abbeville (80)

AOÛT



→ 3/4 août

ÉPREUVE NATIONALE

TROPHÉE DES AS
Salbris (41)

→ 15 août

ÉPREUVE RÉGIONALE

COURSE CLUB
Soissons (02)

→ 23/25 août

ÉPREUVE NATIONALE

FINALE NSK
Angerville (91)



→ 30 août / 1^{er} septembre

CHAMPIONNATS DE FRANCE

24 HEURES DU MANS KARTING (72)

ÉPREUVE RÉGIONALE

CHPT RÉGIONAL LORRAINE ALSACE
Mulhouse (68)



SEPTEMBRE

→ 5/8 septembre

ÉPREUVE INTERNATIONALE

EURO CHALLENGE ROTAX
Salbris (41)

→ 7/8 septembre

ÉPREUVE INTERNATIONALE

CHPT D'EUROPE SUPERKART
Magny-Cours (58)

ÉPREUVE RÉGIONALE

CHPT RÉGIONAL AUVERGNE
St Chamond (42)

→ 8 septembre

ÉPREUVE NATIONALE

TROPHÉE DE NORMANDIE ET PRIX DE St Pierre/Dives (14)

ÉPREUVE RÉGIONALE

COURSE CLUB - Arvilliers (80)

→ 12/15 septembre

CHAMPIONNATS DE FRANCE

X30 ET X30G - Lavelanet (09)

→ 13/15 septembre

ÉPREUVE NATIONALE

RALLYE DES 1000
La Réunion (974)

→ 14/15 septembre

ÉPREUVE RÉGIONALE

COURSE CLUB DU Bois Faily (55)

→ 20/22 septembre

ÉPREUVE INTERNATIONALE

CHPT DU MONDE KZ
Varenes (03)

→ 21/22 septembre

ÉPREUVES RÉGIONALES

SENS TROPHY 3 ET CHPT RÉGIONAL
BFC - Soucy (89)

CHPT DU SUD - Fenouillet (31)

→ 22 septembre

ÉPREUVE NATIONALE

CHALLENGE MINARELLI À LAVAL
Beausoleil (53)

→ 27/29 septembre

ÉPREUVE NATIONALE

FINALE ROTAX - Laval (53)

→ 28/29 septembre

ÉPREUVES RÉGIONALES

FINALE DU CHPT RÉGIONAL
AUVERGNE - Varenes (03)

CHPT RÉGIONAL NORD PICARDIE
Abbeville (80)

CHPT DÉFI FRANCE SUD ET TROPHÉE
VINCENT SANCHEZ - Lavelanet (09)

→ 29 septembre

ÉPREUVE NATIONALE

TROPHÉE DE NORMANDIE - Lessay (50)

OCTOBRE

→ 4/6 octobre

CHPTS DEFRANCE

KZ125 ET KZ125 G

COUPES DE FRANCE

HANDIKART - Salbris (41)

CHPTS DE FRANCE

SUPERKART - Vigeant (86)

→ 6 octobre

ÉPREUVE RÉGIONALE

TROPHÉE DE BRETAGNE - Laval (53)

→ 12 octobre

ÉPREUVE RÉGIONALE

COURSE CLUB DE ROUEN
Anneville (76)

→ 12/13 octobre

ÉPREUVE NATIONALE

FINALE DU TROPHÉE OSCAR PETIT
Varenes (03)

ÉPREUVE RÉGIONALE

CHPT RÉGIONAL ALSACE LORRAINE
Mirecourt (57)

→ 13 octobre

ÉPREUVES RÉGIONALES

COURSE CLUB - Lavilledieu (26)

COURSE CLUB - Angerville (91)

→ 19/20 octobre

ÉPREUVE RÉGIONALE

CHPT RÉGIONAL NORD PICARDIE
Ostricourt (59)

→ 20 octobre

CHAMPIONNATS DE FRANCE

CHPT DE FRANCE D'ENDURANCE
Laval (53)

ÉPREUVES RÉGIONALES

TROPHÉE DE BRETAGNE À Lohéac (35)

TROPHÉE DU CONSEIL GÉNÉRAL DE
L'ORNE À Essay (61)

→ 25/27 octobre

ÉPREUVES INTERNATIONALES

CHPT D'EUROPE SUPERKART
au Mans (72)

CHAMPIONNATS DE FRANCE

MINIME/CADET

COUPES DE FRANCE

MINIME/CADET/NATIONALE
Soucy (89)

CHAMPIONNATS DE FRANCE

SUPERKART au Mans (72)

→ 27 octobre

ÉPREUVE RÉGIONALE

COURSE CLUB - Bucy(02)

NOVEMBRE



→ 2/3 novembre

ÉPREUVE NATIONALE

TROPHÉE VALENTINOIS (26)

→ 9/10 novembre

CHAMPIONNATS DE FRANCE

ENDURANCE - Angerville (91)

ÉPREUVES NATIONALES

TROPHÉE CLAUDE SECO
Istres (13)

COUPE DES AS

Salbris (41)

→ 23/24 novembre

CHAMPIONNATS DE FRANCE

LONG CIRCUIT
Lyon (69)





Le briefing en prégrille. Un temps fort du week-end de course !

OFFICIELS

Les champions de la formation

Tout en étant d'essence amateur, le karting, tout comme l'ensemble des sports mécaniques, se doit d'être encadré de **règles techniques et sportives strictes** afin de pouvoir assurer des compétitions dans un parfait esprit d'équité. C'est à cette définition du savoir et de sa transmission que se consacre le groupe de travail présidé par Daniel Vast.

Anciennement Président de la Commission Championnats, Daniel Vast est devenu président de la commission formation début 2011. À la tête d'un groupe de travail composé de cinq autres membres, il s'est attaché à adapter la formation à l'évolution technique et sportive du karting. « *Nous sommes dans un sport en perpétuelle évolution, les changements techniques induisant souvent des changements sportifs. Notre expérience tout au long de l'année sur le terrain nous permet d'adapter au plus près de la réalité la formation que nous allons prodiguer aux officiels* ».

Depuis 2011, le groupe de travail a œuvré sur un planning de formation et un nouveau format des examens. « *Ceux-ci se déroulent en trois temps. La première partie est un examen théorique jugé sur 100 points. Cela permet de valider la bonne connaissance des textes en*

vigueur et la maîtrise de leur implication par le candidat. Depuis 2012, nous avons développé une base de données permettant de délivrer des questions de manière aléatoire. Nous sommes ainsi capables de générer autant de questionnaires différents qu'il y a de candidats. Cela élimine donc tous risques de triche ou de copie puisque chacun se voit proposer des questions et des cas différents ».

SUIVRE L'ÉVOLUTION

À ce titre, chaque année de nouvelles questions en phase avec l'évolution technique et sportive du karting sont proposées. « *Nous nous devons de suivre les évolutions réglementaires à ce niveau. Un exemple concret : la procédure de drapeau rouge est devenue une procédure Slow. Au lieu de brandir le drapeau rouge au niveau de la direction de course, il est envoyé un signal aux commissaires de piste qui vont alors présenter*



aux concurrents les drapeaux jaunes assortis du panneau Slow. À partir de ce moment-là, la course est neutralisée, comme si les concurrents étaient sous voiture de sécurité. Une telle procédure évite de devoir arrêter les karts sur la piste et permet au contraire après une phase de procédure de neutralisation de la course de la relancer de manière sereine avec les karts en file indienne. Autre exemple, la possibilité à présent pour un concurrent de changer sa bougie au niveau de la zone de réparation ce qui n'était pas le cas jusqu'ici ».

À l'issue de cette partie écrite, le candidat entamera le second volet de l'examen avec une nouveauté introduite en 2011 consistant en un échange oral noté sur 80 points. « 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. C'est un cas d'école qui lui est proposé et qui permet d'engager le débat avec lui. Outre cette question précise, le jury va échanger avec le candidat pendant 15 ou 20 minutes sur différents cas et différents sujets. »

LA CONFRONTATION DU TERRAIN

« C'est très important pour nous d'évaluer les réactions de la personne en face de nous ainsi confrontée à des questions et des problèmes précis. Notre expérience du terrain nous a montré que l'on doit souvent réagir dans l'urgence, et parfois dans un climat tendu. Nous avons parfois face à nous des gens très vindicatifs et hargneux, de quoi faire perdre ses moyens à quelqu'un qui hésiterait quant à une décision à suivre. La bonne connaissance des textes est primordiale, mais il est de notre devoir de confronter le candidat aux réalités du terrain et d'analyser ses réflexions et le comportement qu'il aurait dans ces moments-là. Le rôle d'officiel n'est pas toujours aisé, et comme pour un arbitre, l'on en parle surtout quand il y a un problème. Il nous appartient donc de préparer au mieux les candidats qui officieront demain sur les circuits ». Le troisième volet de l'examen va porter sur l'analyse du livret de suivi de l'officiel. « Reprenant le modèle de ce qui se faisait en automobile, nous avons introduit récemment le 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

sur tout son parcours. Tout est noté sur ce document, comme notamment le type d'examen qu'il a passé et ses critères de formation. À chaque fois que le stagiaire officiera sur une course, il aura à ses côtés un tuteur qui observera sa façon de faire et consignera ses remarques dans le livret. Ce tuteur ne sera pas forcément le même suivant les épreuves, ce qui est plutôt un avantage d'ailleurs, car cela permet d'avoir le ressenti de plusieurs officiels sur le comportement de la personne. Au cours de l'examen, nous allons donc évaluer ce livret de suivi en échangeant là encore avec le candidat sur ses expériences passées. Cet examen de son livret est dans la continuité de l'épreuve orale, car c'est à ce moment que l'on peut évoquer avec le candidat des cas concrets auxquels il aura été lui-même confronté ».

UNE ÉVALUATION ANNUELLE

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. « La fréquence des examens est d'une fois par an à l'issue de la partie séminaire. Ces examens ne concernent que les officiels désireux de changer de grade. Si l'officiel ne souhaite pas en changer, il pourra se contenter de suivre les séminaires une fois tous les deux ans, sauf pour les officiels de grade national qui eux doivent recevoir cette formation chaque année ». 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 ou un niveau intermédiaire est prévu. « Les candidats pour un grade international devront quant à eux se rendre dans les locaux de la FFSA à Paris pour passer leur concours. Cet examen a lieu lui aussi une fois par an. 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 requiert 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 ».



Test d'effort pour le calcul de la VO2 Max.

PREPARATION PHYSIQUE

Une forme de champion

Dans quelques petites semaines, la saison de karting va s'ouvrir. **Pas encore trop tard pour s'assurer une bonne condition physique, gage de performances** et de préventions des douleurs. Quoi de mieux pour s'affûter le corps et donc le mental que les conseils du préparateur physique de l'Equipe de France, David Alaria ?!

Kinésithérapeute du sport et préparateur physique des pilotes de l'Équipe de France et des jeunes du Programme 10/15, David Alaria connaît parfaitement les contraintes du sport sur quatre roues au fil des différents stages et rencontres à Chamonix ou au Mans au sein de l'Auto Sport Academy. De retour du regroupement avec les Équipes de France en Haute-Savoie où loin des machines de course l'on a fait le bilan des hommes, David a bien voulu nous donner ses conseils au moment d'aborder une nouvelle saison. « *Au cours de cette semaine, nous avons alterné efforts prolongés et efforts intensifs* », nous explique David. « *Sur un plan cardio-vasculaire, nous avons pu tester la VO2Max de chacun. Cette valeur*

va nous indiquer le débit maximum d'oxygène prélevé dans les poumons et consommé par les muscles lors d'un effort. C'est un élément essentiel de l'endurance des sportifs, permettant par exemple aux pilotes de garder toutes leurs capacités et leur lucidité en course ». C'est en partant de l'ensemble de ces tests que le préparateur physique a pu établir un programme personnalisé de préparation physique des pilotes qu'ils devront suivre tout au long de l'année.

DE L'AIR !

« *Nous ne pouvons pas être aussi précis dans les conseils que nous allons donner aujourd'hui, mais il y a des principes de base à respecter qui permettront une bonne optimisation de la condition physique de chacun. En premier*

lieu, il va falloir travailler l'endurance cardio-vasculaire. En ayant une bonne réserve à ce niveau, certains diront avoir une « bonne caisse » ou plutôt une bonne puissance aérobie, l'on va se garantir une des qualités d'endurance dans l'effort, l'organisme gardant ainsi très longtemps sa capacité à bien oxygéner les muscles. Cela permettra d'être parfaitement en forme tout au long d'un week-end de course, sans subir de coups de fatigue ou de baisse de lucidité. C'est particulièrement ce travail de fond que l'on va pouvoir peaufiner pendant l'intersaison, période pendant laquelle le physique et le mental ne vont pas être sollicités par l'épreuve de la course. Pour cela on va privilégier des efforts longs avec des sorties VTT ou de la course à pied. Attention, il faut y aller graduellement, vous devez être en mesure de

Après le ski alpin et le ski de fond...



“ Le kart étant un sport assis, c'est sur la partie haute du corps qu'il faudra se concentrer ”

parler pendant l'effort. En travaillant de cette manière, vous allez développer peu à peu votre puissance aérobie qui va vous permettre de vous bâtir un bon fond physique ».

« Dans un deuxième temps et ainsi tout au long de la saison, on va peu à peu basculer sur un travail moins axé sur l'endurance, mais davantage sur l'intensité de l'effort. On pourra par exemple travailler de manière fractionnée en alternant exercices intenses et exercices plus mesurés. En jogging par exemple, on pourra courir une minute à foulées rapides, puis une minute en trottinant. On pourra par exemple se soumettre à deux fois 10 minutes d'un exercice de ce type avec 5 minutes de récupération au milieu. Pendant la saison de course et afin de ne pas trop solliciter le physique, on privilégiera donc ces exercices où l'on va travailler sur l'énergie et le tonus à de l'endurance pure ».

PAS QUE DU MUSCLE

« Outre ces entraînements cardio-vasculaires, l'on va également travailler sur le renforcement musculaire. Le kart étant un sport assis,

c'est sur la partie haute du corps qu'il faudra se concentrer. D'abord le torse qui se doit d'être une tige aussi solide que souple pour bien porter la colonne vertébrale. Il faudra ici faire un travail sur les muscles abdominaux et dorsaux qui se devront d'être développés et durables. Ensuite l'on travaillera au niveau de la musculation des épaules, des bras et des avant-bras afin d'avoir la force de bien tenir sans effort et sans crispation particulière les commandes du kart. D'une manière générale, une bonne préparation physique est aussi le moyen de bien prévenir d'éventuels traumatismes ou douleurs. C'est le cas par exemple au niveau du cou dans un sport où les cervicales sont très sollicitées. C'est pour cela qu'il est très important d'aborder ici le chapitre des étirements musculaires au niveau de toutes les articulations. À l'issue de chaque effort, l'on doit s'astreindre à plusieurs minutes d'étirement pour bien allonger le muscle. Il ne s'agit pas ici de forcer et de se faire mal, il faut juste ressentir la sensation d'étirement sans aller jusqu'à la douleur ».



« Deux conseils enfin que nombre de sportifs ont tendance à oublier. Comme une mécanique a besoin d'être chaude pour donner sa pleine puissance, il en est de même du corps humain. Je conseille donc vivement aux pilotes de s'échauffer une petite dizaine de minutes avant une course. Cela augmentera ses capacités physiques, tandis que ce petit rituel vous fera rentrer psychologiquement dans votre phase de concentration en vue de la compétition. Autre point important à ne pas négliger, l'hydratation. Il ne faut pas oublier que le corps est composé à 70 % d'eau. Il y a d'ailleurs un autre chiffre très parlant à ce niveau. Si l'on se déshydrate de plus de 3 % du poids de son corps, on perd 30 % de sa performance physique ! Cela souligne combien il est important de bien s'hydrater avant et après l'effort, en associant bien sûr une alimentation équilibrée entre apports de glucides, de protéines et de lipides. Et si on veut se faire plaisir avec une boisson bien sucrée comme l'on aime, ce sera après l'effort qu'on la prendra, pas avant ! »



En 2000, Bruno Spengler a été champion de France FA Elite.

CHASSEUR DE TITRES

Bruno Spengler l'intercontinental

Le vainqueur du DTM 2012 a débuté en kart en Alsace en 1995. Il a affronté Rosberg, Hamilton et Kubica avant de réussir magistralement son passage à l'auto.

Ce qui étonne en premier chez Bruno Spengler, c'est que ce Québécois s'exprime... sans le moindre accent. C'est vrai qu'il est un peu citoyen du monde, avec une partie de son enfance passée en Alsace où il est né, son métier de pilote exercé en Allemagne et son statut de résident suisse. Mais à chaque fois qu'il le peut – surtout en hiver –, Bruno va retrouver « sa vraie maison » du côté de Montréal.

Dès son plus jeune âge, il était passionné d'auto :

« Déjà, à cinq ans, je connaissais toutes les marques de voiture. Et sur la route, j'incitais mon père à dépasser les autres ! »

Plus tard, papa canadien et maman française ne se sont pas opposés aux débuts du fiston en karting. C'était en 1995 :

« Inscrit au Kart Club de Bisheim, j'ai

débuté en minime. Dès la première année, j'ai été champion de Ligue Alsace-Lorraine, et l'année suivante en catégorie cadet. Parallèlement, j'ai couru au Québec en effectuant plusieurs aller-retour dans l'année. Le matériel n'était pas le même des deux côtés de l'Atlantique. Au Canada, on avait des karts plus puissants et surtout des pneus plus larges et plus tendres. C'était plus performant, mais à chaque fois que je courais d'un côté ou de l'autre, il fallait que je me réhabitue.

J'ai progressé et j'ai remporté pas mal d'épreuves, notamment la Coupe de Montréal, une course très cotée là-bas.

En 2000, j'ai été Champion de France en Formule A Elite. Et la même année, j'ai terminé septième de la Coupe du Monde. À l'époque, j'ai côtoyé les Nico Rosberg, Lewis Hamilton ou Robert Kubica.

J'étais complètement immergé dans le

// BRUNO SPENGLER

Bruno Spengler est né le 23 octobre 1983 à Schiltigheim.

Il réside à Oberwil en Suisse.

Célibataire, il pratique avec passion le golf, le tennis, le ski de fond et le biathlon (ski + tir).

Débuts en karting en 1995. Champion de Lorraine-Alsace minime 1995.

Champion cadet en 1996. Champion de France FA Elite en 2000. 7^e de la Coupe du Monde en 2000.

Débuts en auto en 2001 : 9^e FR Europe. 2002 : 1^{er} FR USA, 2^e FR Allemagne. 2003 : 9^e F3 Euroseries. 2004 : 11^e F3 Euroseries.

DTM : pilote Mercedes de 2005 à 2011. Pilote officiel BMW et vainqueur en 2012.

LE COURONNEMENT EN DTM

Après ses brillantes années karting, Bruno Spengler est passé à l'auto en 2001 en Formule Renault Europe. L'année suivante, il a remporté le championnat de Formule Renault aux USA et terminé deuxième en Allemagne. Suivirent deux saisons de Formule 3 Euroséries avant de se lancer en 2005 dans le prestigieux championnat DTM. Au volant de Mercedes d'écuries privées puis officielles, Bruno a décroché plusieurs places d'honneur tout au long de sept saisons : deuxième en 2006 et 2007, troisième en 2010 et 2011, quatrième en 2009, cinquième en 2008.

Puis ce fut le retour de BMW en 2012, et une place de pilote officiel :

« BMW manquait d'expérience, mais le règlement était nouveau pour tout le monde. On parlait de loin pour le développement de la M3. Ce fut extraordinaire de construire une auto d'emblée très rapide. On n'avait pas forcément la meilleure machine, mais les écarts ont été extrêmement serrés avec régulièrement cinq pilotes en 4/10^{es}. Sans parler du travail au stand. Durant chaque course, il y a deux ravitaillements. Il faut déjà choisir les bons moments. Et savoir qu'une seconde perdue, c'est aussi une course perdue. Au début, nos mécanos ravitaillaient en quatre secondes, puis ils sont arrivés en trois secondes comme les meilleurs. Le titre, acquis lors de la dernière course à Hockenheim a été un moment magique pour moi. L'aboutissement de longues années de travail dans l'un des plus beaux championnats au monde. Un vrai couronnement... qui m'encourage à persévérer au plus haut niveau dans cette discipline à l'ambiance unique ».



Le DTM, une discipline à l'ambiance unique.

“ J'ai couru parallèlement en France et au Québec ”

karting et je poursuivais mes études avec des cours par correspondance. Mes circuits préférés étaient le Val d'Argenton et Mariembourg en Belgique.

L'auto, ce n'était pas un but au début, c'est venu au fur et à mesure, comme un prolongement naturel. J'ai continué en kart jusqu'à l'âge de dix-sept ans.

Quand on passe du karting à l'auto, le plus difficile est de s'habituer au poids de la machine et aux transferts de masses, phénomène qui n'existe pas en kart. On y parvient plus ou moins rapidement. Dans mon cas, cela n'a pas trop traîné.

Je garde un excellent souvenir de cette période. Je regrette d'ailleurs de ne plus avoir l'occasion de rouler. L'hiver, j'organise des compétitions entre amis en kart indoor. J'ai eu l'occasion, il y a maintenant déjà trois ans, de rouler dans un kart moderne. Je ne connaissais pas le

refroidissement liquide, ni surtout le frein avant. De "mon temps", il n'y avait qu'un disque arrière. J'ai été étonné par l'efficacité du système qui permet vraiment de freiner très, très tard. C'était sur une piste en Allemagne et ce jour-là, je ne voulais plus sortir du kart. J'ai roulé cent quatre-vingts tours !

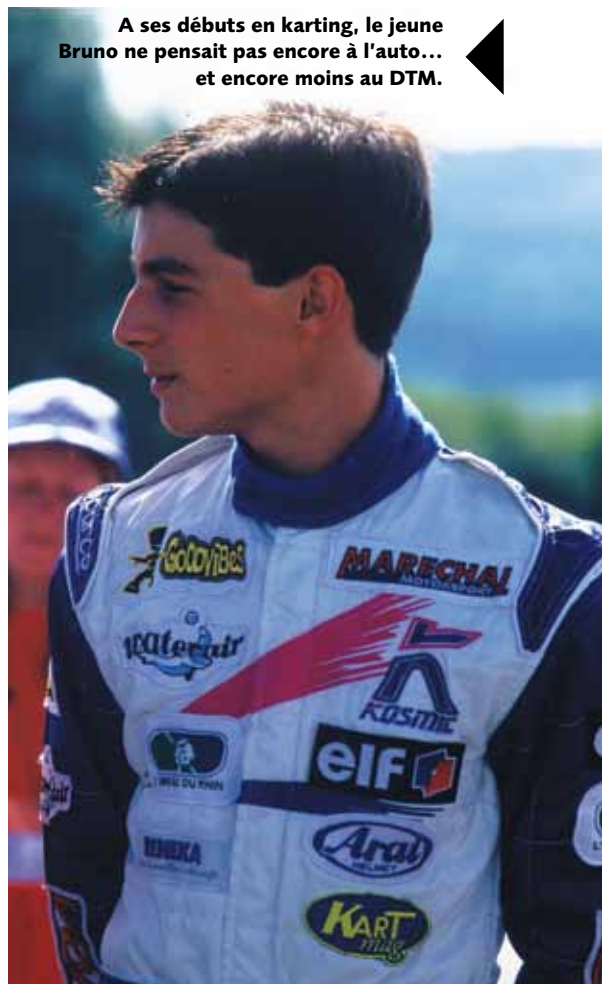
J'aimerais vraiment avoir la possibilité de repiloter en kart de façon plus sérieuse, dans une ambiance de compétition. En attendant, je feuillette de temps en temps un magazine de karting ».

On le voit, comme pour de nombreux tops drivers, le karting ne s'oublie jamais.

Comme le dit Bruno Spengler :

« C'est la meilleure école de la vie. Le conseil que je donnerais, c'est de ne pas forcément penser à la F1. Le plus important, c'est d'être passionné, d'aimer ce que l'on fait et aussi d'avoir soif de victoires ! »

A ses débuts en karting, le jeune Bruno ne pensait pas encore à l'auto... et encore moins au DTM.





CABOURG

Le tracé de Cabourg nécessite une bonne technique de pilotage.

Cabourg à l'heure de la formation

35 Écoles Françaises de Karting assurent actuellement le maillage du territoire français de la formation des pilotes de kart. Parmi celles-ci, quatre ont tout récemment obtenu le label EFK. L'occasion pour France Auto Karting de vous les présenter, à commencer dans ce numéro par l'EFK de Cabourg.

Circuit de la Divette. C'est aux premières heures du karting qu'est apparue cette piste aux portes de la cité balnéaire de Cabourg, non loin du golf. Rendez-vous incontournable des épreuves régionales normandes, mais aussi nationales, le tracé du Calvados était bien connu pour son fameux Trophée Bruno Coquatrix, couru sur plusieurs journées, et à l'issue desquelles vainqueurs et participants étaient particulièrement gâtés à l'heure de la remise des prix.

C'est en 2002 que le site fut racheté par le groupe Duprat Concept pour en développer son activité loisir au même titre que les circuits de karting de Ouistreham et Deauville, propriétés du même groupe. Quasiment fermée à une exception près à la compétition depuis, la piste de Cabourg pourrait bien retrouver dans le futur l'effervescence du karting de course comme en témoigne l'ouverture toute récente d'une École Française de Karting sur place.

CHANGEMENT D'ORIENTATION

C'est en effet en 2009 qu'Antoine Desdoits découvre le karting en prenant la direction de la société Circuit de Cabourg. « *Je ne viens pas du karting ni du milieu de la course et j'avais tout à découvrir* », nous explique-t-il. « *Nous avons continué à développer nos activités loisir autour de ce sport ainsi que d'autres activités de plein air. Le circuit a cessé ses activités liées à la compétition et aux entraînements des licenciés à l'exception d'une épreuve par an dans le cadre du Trophée de Normandie en fin de saison. À cette occasion, nous prêtons le circuit à l'ASK Cabourg qui a en charge l'organisation de cette épreuve. Si notre métier reste le loisir, nous avons tout de même décidé de mettre un pied dans la formation. Pour se faire, je me suis inscrit au BJEPS au Mans. Au cours de ce cursus étalé sur un an, nous devons présenter un projet sous forme d'étude de cas. C'est à ce titre que j'ai décidé de faire l'étude de l'installation d'une EFK ici à Cabourg. J'ai fait un diagnostic des*



Loisir et formation au programme du circuit de Cabourg



Les Minikarts de l'EFK de Cabourg sont très bientôt à disposition !

“ Cette notion d'EFK itinérante est, je pense, une première dans l'histoire des Écoles

besoins et réfléchi à une démarche pédagogique. Au bout de ce BPJEPS, ce projet a pris une forme très concrète puisque nous avons bel et bien décidé de créer une EFK sur notre circuit. Tout au long de cette année de formation, j'ai beaucoup échangé avec les responsables de la FFSA qui m'ont conseillé et soutenu dans ce projet. »

UNE EFK MULTI-SITES

« C'est d'ailleurs la FFSA qui a eu l'idée de faire de l'EFK de Cabourg, une école itinérante. En effet, notre groupe possédant trois pistes homologuées dans la région, nous allons pouvoir déplacer le stage de l'EFK sur les pistes de Deauville et Ouistreham en fonction de la demande et des calendriers. Cette notion d'EFK itinérante est, je pense, une première dans l'histoire des Écoles. Cela a en plus l'avantage de pouvoir proposer un terrain de jeu varié à nos élèves qui pourront ainsi passer d'un tracé à l'autre, Cabourg étant situé à 20 kilomètres de chacune de ces destinations. J'ai également profité de l'étude du dossier de l'EFK pour imaginer des stages de perfectionnement destinés aux adultes. Le contenu pédagogique des EFK peut bien évidemment convenir à n'importe quelle tranche d'âge. L'on pourrait même pousser le projet pédagogique encore plus loin à destination d'adultes voulant s'engager en compétition ».

Avant cela, c'est avec impatience que l'on attend les six Minikarts confiés par la FFSA. « Nous les attendons d'un jour à l'autre. Nous avons déjà pas mal de demandes de la part d'enfants et de parents. C'est vrai qu'avec son côté technique comparé à des tracés modernes nettement plus rapides, mais parfois moins intéressants sur le strict plan du pilotage, notre piste garde beaucoup d'adeptes ». Alors, la compétition de retour sur le circuit de la Divette ? « Notre métier reste le loisir, mais en prenant le parti de la formation, il faudra bien donner un terrain de jeu aux élèves qui voudront aller plus loin dans la pratique du karting... »

// CONTACT

// EFK Cabourg
 Chemin de la Divette
 14390 Cabourg
 // Mail : info@circuit-cabourg.com
 Web : <http://circuitdecabourg.wordpress.com>
 Site EFK : <http://www.ffsa-efk.com>



CIRCUIT

Le karting débarque dans toute l'Europe en cette fin des années 1950 et connaît un très fort engouement, notamment dans l'ouest de la France. Entre Nantes et Angers, **une dynamique équipe se retrouve les manches pour savourer de toute leur passion ce nouveau sport mécanique...**

Les grandes heures d'Ancenis

Parkings de communes, foires-expositions, halles commerciales, ces drôles de petites machines se produisent sur tous les terrains en cette ère des pionniers du karting. Soucieux de ne pas rester simples spectateurs sur le bord de ces pistes improvisées, une petite équipe réunie autour de messieurs Boussier, pharmacien de son état, et Roger Gaillard, impliqué quant à lui dans les travaux publics, décident de créer le Karting Club Ancenien. Nous sommes en 1960, et outre les participations de ses membres aux épreuves de la région, le club recherche activement un terrain pour construire son propre circuit permanent. Ce sera chose faite pour 1964 sur le site de la Zone d'Activités de l'Aubinière, avec un premier tracé développant 300 mètres de long. Six ans plus tard, il est porté à 620 mètres, tandis que de nombreuses manifestations voient le jour sur le circuit. Au cours des années 1960 et début 1970, le circuit d'Ancenis servira régulièrement de théâtre

aux fameuses rencontres France/Angleterre, épreuves au cours desquelles nos peuples « amis » n'étaient pas loin de rallumer la guerre de cent ans !

Le circuit de Loire-Atlantique devient avec celui de Laval et du Mans un rendez-vous incontournable du karting dans l'ouest et dans tout l'hexagone. « Grâce à son équipe dirigeante dynamique, le club s'est développé et a organisé beaucoup d'épreuves », souligne son actuel président, Stéphane Grevet. « Roger Gaillard n'a jamais voulu être président du club, sans doute pour garder une certaine autonomie, mais il était une des personnalités essentielles de l'ASK. C'est par exemple lui qui a tracé le dessin des premiers circuits. Il était par ailleurs très proche de Norbert Pradines. C'est d'ailleurs ensemble qu'ils ont imaginé à la fin des années 1970 la future catégorie promotionnelle que fut la Classe Bleue et qui connu un très grand succès ». Des pilotes de renom animent le club comme par exemple Dominique Laureau, Gilbert Guyader, Yannick et Patrick Roussel, ainsi

que le futur multiple Champion de France, Patrick Roujou. Les couleurs vertes et jaunes que portent les pilotes sur leurs casques et leurs combinaisons en cuir offertes par le club font alors référence dans les compétitions régionales et nationales. Alain Gaillard, fils de Roger, a entre temps pris en mains les destinées du club, tandis que dans les paddocks du circuit une génération prodige se prépare.

COPAINS ET CHAMPIONS

Ils sont tous nés au milieu des années 1970 et accompagnent depuis leur plus jeune âge leurs parents sur le circuit d'Ancenis, voisin de chez eux. C'est ainsi, que du bord de la piste, les Laurence Gallon, Patrice Balac, Frédéric Gaillard, Johnny Lemaire, David Terrien et les cousins Landais Guylain, Rodolphe et Sylvain vont apprendre les ficelles de leur future discipline de prédilection. Le circuit de l'Aubinière représente un formidable terrain de jeu pour ces bambins, surtout lorsqu'un jour on leur propose de s'asseoir dans un kart.

“ Nous avons vu passer tout ce que le karting national compte comme champions à commencer par Arnaud Kozlinski, mais aussi Nico Rosberg qui courait à l'époque en France



Technique à souhait, le circuit d'Ancenis fait la part belle au pilotage.

Comme le rappelait le futur Champion du Monde Formule A 1993 dans un précédent numéro, c'est ainsi que David Terrien se retrouva aux commandes d'un kart à la grande surprise de son père. Au fil des saisons, ces jeunes pilotes encadrés par leur père créeront une belle émulation au sein des pilotes du club, avec de premiers résultats très probants dans la seconde partie des années 1980. Ils peuvent alors compter sur une formation très pointue comme nous l'expliquait David Terrien : « Pour nous apprendre à bien sentir et régler la carburation de nos karts, Alain Gaillard, qui a souvent aidé mon père au niveau de la mécanique, avait pour habitude de me faire prendre la piste avec des vis-pointeaux de carburateurs complètement dérèglés. Il me fallait alors me débrouiller tout seul pour trouver les bons réglages sur mes seules sensations. Ce n'était pas facile, d'autant que le but n'était pas non plus d'y passer des tours et des tours, mais à force de se concentrer là-dessus, j'ai vraiment appris à sentir la bonne carburation d'un moteur, chose qui m'a énormément servi par la suite à haut niveau ». Outre les titres nationaux et internationaux acquis par David, le club se verra également gratifier d'autres couronnes nationales avec Patrice Balac et Rodolphe Landais, et un titre de vice-champion de France pour Frédéric Gaillard dans les années 1990 en Nationale 1. « Le club a bénéficié d'une génération de pilotes exceptionnels, avec bien sûr en figure de proue David. Tous n'ont pas eu le palmarès que leur talent

méritait à l'image d'un Freddy Gaillard qui était lui aussi extrêmement doué », souligne Stéphane Grevet. « Mais l'ambiance était vraiment excellente entre ces jeunes qui étaient liés entre eux par l'amitié de leurs pères tous extrêmement dévoués pour le club pur lequel chacun se dépensait sans compter ».

LE RENDEZ-VOUS DE LA JEUNESSE

Tandis que la longueur du circuit est portée à 930 mètres en 1985, c'est dans cette tradition de formation des jeunes que va être décidée la création d'une compétition appelée à avoir un grand retentissement. « Le club a vécu un drame avec la disparition en course du jeune Jérôme Bernard. Le père de Jérôme et le club ont alors décidé de créer le Trophée du même nom chaque année ici à Ancenis », témoigne l'actuel président. « Le but était de proposer aux pilotes Minime et Cadet une compétition d'envergure nationale. Le succès au fil des vingt éditions a été énorme avec jusqu'à 160 jeunes participants. Le palmarès et la liste des engagés au fil des années fait rêver. Nous avons vu passer tout ce que le karting national compte comme champions à commencer par Arnaud Kozlinski, mais aussi Nico Rosberg qui courait à l'époque en France et qui a d'ailleurs remporté une année ce trophée ».

Mais tandis que de nombreux circuits dotés d'infrastructures modernes jalonnent peu à peu l'hexagone, Ancenis va souffrir à partir du milieu des années 1990 d'un manque d'équipements empêchant le club d'accueil-

lir des compétitions de grande envergure. L'arrivée d'une nouvelle équipe dirigeante à partir de 2007 va relancer une dynamique salutaire pour le club. « Nous avons un riche passé, mais pas grand-chose à côté et en tout cas quasiment aucun équipements et infrastructures. Il y avait beaucoup à faire pour remettre notre circuit à niveau. "On va essayer de repartir", avions nous annoncé à l'époque. On a pris des engagements et avons essayé de les tenir », se souvient Stéphane Grevet.

UN NOUVEAU DEPART

Un énorme travail sera effectivement rapidement initié avec un nouvel agrandissement du circuit pour un développé total de 1174 mètres. « Lors de ces travaux d'agrandissement, nous ne nous sommes pas contentés de rajouter une nouvelle portion de circuit. Nous avons absolument tout gratté et refait, y compris les vibreurs. Nous pensions à l'époque faire évoluer le tracé en profondeur et chacun avait peins d'idées à ce niveau. Mais au fil de nos consultations avec les pilotes ou les professionnels, il s'est avéré qu'au final chacun souhaitait garder le caractère initial et technique de ce circuit ! Certains virages ont été plus ouverts en entrée ou en sortie, mais au bout du compte, guère plus de changements ».

Après le tracé en lui-même un énorme travail d'amélioration des infrastructures est lancé. « Il fallait globalement tout reprendre de zéro. La tour de contrôle par exemple était au ras de la piste. Il nous a donc fallu la raser et la reconstruire sept mètres en arrière. Au-delà

HISTOIRE KARTING



Réunion de club dans la salle du restaurant.



de notre volonté de redonner son lustre et son dynamisme au club et au circuit, nous nous sommes lancés dans ce programme de travaux grâce également au soutien de la ville d'Ancenis. Tout comme le club de tir à côté du circuit, nous pouvons profiter de baux emphytéotiques de 25 ans. Nous allons d'ailleurs bientôt signer pour un nouveau bail, ce qui nous permet de pérenniser notre activité et nos investissements. Dans ce montage, la ville est propriétaire du terrain, mais l'ASK possède quant à elle les infrastructures. Nos investissements au cours des ces cinq dernières années ont été supportés à 40 % par le club lui-même, la communauté de communes et la région finançant de leur côté le reste ».

Et l'on n'a pas chômé du côté de la Loire-Atlantique avec en peu de temps la construction d'un local technique et d'une passerelle pour les mécaniciens de 80 mètres de long permettant d'embrasser d'un coup d'œil l'ensemble du panorama de la piste. Trois rangées de stands ont vu le jour au milieu desquelles on circule sans encombre grâce à un enrobé flambant neuf, pour un total de 27 emplacements. De quoi offrir un parfait terrain de jeux pour des épreuves d'Endurance ! A quelques mètres de là, c'est un véritable programme immobilier qui s'est installé dans le paddock avec un bureau pour le secrétariat

et un bar pour assurer rafraîchissement et restauration rapide. L'on n'oubliera pas non plus des sanitaires hommes/femmes ainsi qu'une aire de repos, pratique pour accueillir un peu à l'écart de la fureur de la course les familles. A l'autre bout du circuit, une société de location de karts propose ses services tandis qu'une grande salle assure la restauration et les briefings. Les communications n'ont pas été oubliées avec un nouvel équipement de sonorisation du circuit, un réseau intranet permettant de suivre les résultats des chronos sur plusieurs points du circuit, et la Wifi à disposition des concurrents. La toute prochaine tranche de travaux prévue dans les semaines qui viennent, portera sur la réalisation d'une grande tribune en béton entre le bar et le restaurant. Ses 35 mètres de long permettront d'accueillir dans sa partie basse sept stands supplémentaires.

MULTI-GENERATIONS

Ouf ! De tels efforts ont permis au circuit Roger Gaillard de retrouver son statut de circuit Nationale catégorie 1. « *Nous visons à terme une homologation Internationale B, mais nous ne voulons pas brûler les étapes* ». Pouvant compter sur un solide réseau de bénévoles grâce à ses 280 licenciés, l'ASK Ancenis pourra faire profiter de ses tout nouveaux équipements les concurrents du

prochain Championnat de France Rotax. « *Nous sommes très heureux d'accueillir un Championnat de France sur notre sol. Ce sera le second événement d'envergure de l'année après le très attendu International Vintage Kart meeting qui se tiendra à la mi-juin. Nous attendons de nombreux participants à cet événement, avec également la présence de nombreux étrangers en provenance d'Angleterre, de Hollande et d'Allemagne. Nous avons souhaité faire une passerelle de générations en organisant en même temps un Trophée Jérôme Benard Minikart. Ce sera l'occasion de faire revivre ce Trophée et d'associer à la fois la mémoire du karting et les plus jeunes pilotes. C'est d'ailleurs un principe que nous appliquons dans le bureau du club, avec un tiers de membres des premières heures, un tiers de membres d'âge intermédiaire, et un tiers de jeunes pour commencer à prendre la relève* »... comme leurs brillants aînés quelques 20 ans plus tôt !

// ADRESSE

// ASK Ancenis
Circuit Roger Gaillard - L'Aubinière
120, rue Morane Saulnier
44150 Ancenis
// Site internet : www.ask-ancenis.fr

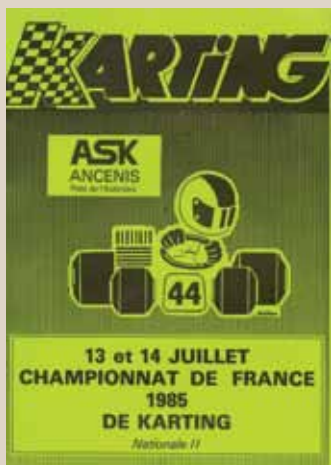
EN IMAGES...



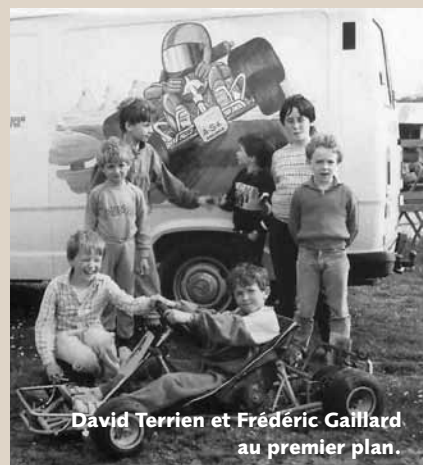
Le virage de bout de ligne droite inchangé depuis bien des années.



1971. Le match France/Angleterre.



1979. Les pilotes du club étreignent leurs nouvelles combinaisons.



David Terrien et Frédéric Gaillard au premier plan.



1987. Rodolphe Landais champion de France.

Rodolphe LANDAIS, champion de France cadets 1987.



2000. Trophée Jérôme Bernard.



2011. Bridgestone Cup.

JURIDIQUE

TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL DU 11/06/12

Appel Valentin Moineault, représenté par son tuteur M. Olivier Bruneau c/décision du Collège du GPO Karting d'Angerville (11, 12 et 13/05/12)

Le Tribunal d'Appel National de la FFSA, dans sa séance du 11/06/12, présidé par M. Jean Vinatier, assisté de Mrs Jean-Claude Chervier et Jean-Jacques Bénézet en qualité d'assesseurs. Egalement présente : Claire Migliorini, secrétaire de séance.

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Le 12/05/12, lors de la finale KF2 du Grand Prix Open karting (GPO) d'Angerville, M. Michel Guignard, Président du Collège des Commissaires Sportifs reçoit plusieurs rapports de commissaires faisant état du départ anticipé du pilote n°4, M. Valentin Moineault. Le pilote et son tuteur, M. Olivier Bruneau sont convoqués devant le Collège des Commissaires Sportifs. Après les avoir entendus, le Collège décide de sanctionner le pilote de 5 places conformément aux dispositions de l'article 19 du Règlement Sportif National (RSN) karting 2012. Cette décision est alors notifiée aux intéressés et signée à 16h20. M. Olivier Bruneau demande la procédure pour faire appel de cette décision à M. Michel Guignard qui lui transmet une copie de la réglementation FFSA. Les résultats sont affichés à 16h55. M. Olivier Bruneau informe le Président du Collège d'une erreur de forme dans l'affichage qui fait état d'une pénalité de 5 places prononcée à l'encontre du pilote n°5 alors que M. Valentin Moineault porte le n°4. Une nouvelle feuille de classement « annule et remplace » est alors publiée à 18h15 avec les numéros exacts. Conformément à l'article 44 du Règlement Sportif National et aux articles 4 et 5 du règlement « Tribunal d'Appel National », M. Olivier Bruneau signifie par écrit son intention de faire appel de la décision du collège des commissaires sportifs. Son courrier est accompagné d'un chèque de caution de 3 300€. M. Olivier Bruneau confirme son intention d'appel par un courrier recommandé avec avis de réception reçu par la FFSA le 16/05/12. Par courrier recommandé avec avis de réception en date du 5/06/12, M. Valentin Moineault et son tuteur M. Olivier Bruneau sont convoqués à comparaître le 11/06/12 devant le Tribunal d'Appel National. Sont également convoqués à l'audience : M. Michel Guignard, Président du Collège des Commissaires Sportifs, M. Hervé Leménager, Commissaires Sportif et M. Jacques Goisque, Directeur du pôle karting de la FFSA. M. Michel Guignard informe la FFSA qu'il ne pourra être présent à l'audience mais adresse ses observations écrites au tribunal par voie électronique. M. Olivier Bruneau adresse un mémoire au tribunal le 7/06/12. Par courrier électronique du 9/06/12, M. Michel Guignard répond aux arguments développés par M. Olivier Bruneau dans son mémoire. Ces éléments sont adressés par courrier électronique à M. Olivier Bruneau le 11/06/12 à 08h35. Par courrier électronique en date du 11/06/12, M. Hervé Leménager avertit la FFSA qu'il ne pourra être présent à l'audience.

LE TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL

Vu la réglementation générale FFSA 2012 et notamment le règlement « Tribunal d'Appel National » (TAN) ;
Vu la réglementation karting FFSA 2012 et notamment le « Règlement Sportif National » ;

Vu la décision du collège des commissaires sportifs du Grand Prix Open Karting d'Angerville des 11, 12 et 13/05/12 ;
Vu la lettre d'appel remise aux officiels de l'épreuve par M. Olivier Bruneau le 12/05/12 ;
Vu la confirmation d'appel de M. Olivier Bruneau reçue par la FFSA le 16/05/12 ;
Vu la convocation à l'audience du TAN adressée à M. Olivier Bruneau et M. Valentin Moineault le 5/06/12 ;
Après avoir pris connaissance du rapport de clôture et des autres pièces versées au dossier ;
Après avoir pris acte de l'absence excusée de M. Valentin Moineault ;
Après avoir pris acte des absences excusées de Mrs Michel Guignard et Hervé Leménager ;
Après avoir entendu M. Olivier Bruneau qui précise :

- que lorsque M. Valentin Moineault et lui ont été entendus par le Collège des Commissaires Sportifs, ils ont souhaité que M. Victor Compère, pole man de la course, vienne témoigner ; que ce dernier était prêt à expliquer au collège que son moteur avait engorgé et que dès lors, il avait « loupé » son départ ;
- que cela explique pourquoi M. Valentin Moineault lui est passé devant mais également pourquoi le kart du 3^e pilote poussait celui de M. Victor Compère ;
- que cette demande d'audition a été refusée par le Collège des Commissaires Sportifs ;
- que par ailleurs, s'il reconnaît que M. Valentin Moineault devançait le pole man dans le tour de formation, il conteste l'attitude du Collège des Commissaires Sportifs qui s'il avait réellement souhaité connaître les raisons pour lesquelles M. Valentin Moineault roulait devant le pole man, aurait dû entendre ce dernier ; que, compte tenu des conséquences sportives, le collège ne pouvait pas refuser l'audition du pole man ;
- qu'il n'est toutefois pas en mesure d'apporter de déclaration écrite du pole man car le team de ce dernier l'en a dissuadé compte tenu des enjeux sportifs ; qu'il n'a en outre pas pensé à demander d'attestation au 3^e pilote dont il est également tuteur ;
- qu'il relève plusieurs erreurs de forme, dans la rédaction de plusieurs pièces versées au dossier et notamment dans le rapport de clôture ;

Après avoir entendu M. Jacques Goisque, Directeur du pôle karting à la FFSA qui précise :

- que, conformément à l'article 31.2 du « Règlement Sportif National » 2012, le Directeur de course ne donne le départ que lorsqu'il est « satisfait » du tour de formation ;
- qu'il est d'usage que le Directeur de course arrête la procédure de départ lorsque les pilotes partent trop vite ou que le tour de formation n'est pas correct ; qu'il fait alors un nouveau « briefing pilotes » assorti, le cas échéant, d'avertissements ou de demandes de sanctions ;

FFSA

LE SPORT AUTO A ENFIN SA WEBTV !



www.ffsa.tv
La Web TV du sport auto

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

www.ffsa.tv

>>>

- que, bien que le départ ait été prononcé, cela n'empêche pas le collège des commissaires sportifs de constater ultérieurement un départ anticipé et de sanctionner un pilote s'il l'estime nécessaire ;
- qu'il n'est pas certain que M. Valentin Moineault ait pu ralentir s'il avait vu qu'il était devant le pole man.

Sur quoi, après avoir informé les parties présentes, que l'affaire était mise en délibéré et que la décision serait prononcée le mercredi 14/06/12 ;

Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère au tribunal ;

SUR CE

- SUR LA RECEVABILITÉ DE L'APPEL

Attendu que conformément aux dispositions de l'article 8 du règlement « Tribunal d'Appel National », il y a lieu pour le tribunal de se prononcer sur la recevabilité de l'appel avant d'examiner au fond la décision contestée ;

Attendu que M. Valentin Moineault, par l'intermédiaire de son tuteur, M. Olivier Bruneau, a remis aux officiels de l'épreuve, accompagnée d'un chèque de caution de 3 300 euros, son intention de faire appel de la décision du Collège des Commissaires Sportifs puis a adressé une lettre d'appel à la FFSA dans les formes et délais fixés par l'article 44 1) du « Règlement Sportif National Karting », le tribunal considère qu'il y a lieu, dans ces circonstances, de déclarer l'appel recevable et de procéder à l'examen du litige au fond ;

- SUR LA RÉGULARITÉ DE LA PROCÉDURE

Attendu que l'appelant conteste la régularité de la procédure à l'issue de laquelle le Collège des Commissaires Sportifs a pris la décision de lui infliger une pénalité de 5 places ; qu'à cet effet, M. Olivier Bruneau fait état de plusieurs erreurs de forme et notamment :

- que le constat d'incident de course n'a pas été notifié aux intéressés et que le numéro de licence qui y était mentionné n'était pas celui de M. Valentin Moineault ;
 - que l'affichage du classement réalisé à 16h55 fait état d'une pénalité à l'encontre du pilote n°5 alors que M. Valentin Moineault portait le numéro 4 ;
 - que le Collège des Commissaires Sportifs était composé de 8 personnes lorsqu'ils ont « été auditionnés dans un second temps » ;
 - qu'il a été mal informé sur les recours dont il disposait pour faire appel de la décision du collège des commissaires sportifs ;
 - que le classement de l'épreuve n'a pas été suspendu malgré la pénalité ;
- Mais attendu qu'il ressort des éléments du dossier et notamment du courriel en réponse de

M. Michel Guignard, Président du Collège des Commissaires Sportifs que les erreurs qui ont pu être commises sont purement matérielles et ont été rectifiées par les officiels de l'épreuve ce que reconnaît d'ailleurs l'appelant ; qu'en outre, il n'est pas contesté que lors de la convocation des intéressés en vue de la notification de la sanction, le collège était régulièrement constitué ; que lorsque l'appelant parle de « seconde audition », il s'agissait en réalité du dépôt de l'intention d'appel alors que les officiels étaient en « debriefing » une heure après la fin des courses ;

Attendu, dans ces conditions, que l'appelant a été à même de présenter ses arguments devant le collège des commissaires sportifs dans

le respect des règles applicables et, par la suite, de faire appel auprès de la FFSA de la décision prononcée à son encontre ; que dès lors les arguments développés par l'appelant restent sans incidence sur la régularité de la procédure ;

- SUR L'EXAMEN AU FOND DE LA DÉCISION DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

Attendu qu'aux termes de l'article 31.1 du « Règlement Sportif National Karting 2012 », « la vitesse du tour de formation sera réglée par le détenteur de la pole position. Aucun concurrent ne pourra le dépasser pendant le tour de formation ».

Attendu en outre qu'aux termes de l'article 19 du « Règlement Sportif National » précité, « tout faux départ ou anticipation du départ ou simulation du départ durant le tour de formation est sanctionné par une pénalité de 5 points » et que ce texte ajoute qu'« en pré-finale et finale, les pénalités sont indiquées en place. »

Attendu que trois rapports de commissaires ainsi que des photos et vidéos de la course établissent clairement que M. Valentin Moineault était positionné devant le pole man durant tout le tour de formation puis lors du départ ; que ce dernier a même tourné la tête en direction de M. Victor Compère avant de passer la ligne de départ à la fin du tour de formation ;

Attendu que même s'il était démontré – ce qui n'est pas le cas en l'espèce – que la position irrégulière de l'appelant résultait d'un problème mécanique rencontré par le pole man qui ne lui aurait pas permis de prendre un bon départ, cet événement ne saurait être regardé comme exonérant l'appelant de sa responsabilité dès lors qu'il appartient à tout concurrent de s'assurer, en toute circonstance, qu'il ne dépasse jamais le détenteur de la pole position durant le tour de formation ;

Attendu qu'il découle de ce qui précède qu'il est établi que M. Valentin Moineault a pris un départ anticipé et que, dès lors c'est donc à bon droit que le Collège des Commissaires Sportifs a prononcé une pénalité de 5 places à l'encontre de M. Valentin Moineault ;

Attendu cependant que les circonstances de l'espèce et notamment le déroulement de la procédure qui a pu susciter des interrogations de la part de M. Olivier Bruneau et l'inciter à faire appel pour obtenir certaines explications, justifient que la caution d'appel soit partiellement restituée à l'appelant déduction faite des dépens.

PAR CES MOTIFS

Déclare l'appel recevable ;

Décide de confirmer la décision de sanctionner M. Valentin Moineault de 5 places prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs lors de la finale KF2 du Grand Prix Open Karting à Angerville le 12/05/12 ;

Dit que la caution d'appel sera restituée à l'appelant déduction faite des dépens qui seront calculés à la hauteur des frais supportés pour l'instruction des causes et la réunion des juridictions, conformément aux dispositions de l'article 9 du règlement « Tribunal d'Appel National ».



NICE 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 »



Sodi

RACING



Celesta

 Fabriqué en France

**L'EXPERTISE DU
CHAMPION DU
MONDE**



Découvrez l'ensemble de la gamme 2013 sur

sodikart.com

