

FRANCE AUTO

Karting

RETRO
L'EQUIPE DE FRANCE 2002-2004

FACE A FACE
FORE PROFESSION CHAMPION

PARTENAIRE
DUNLOP DE RETOUR

FÉDÉRATION FRANÇAISE
FFSA
DU SPORT AUTOMOBILE

N°61
1^{er} trimestre 2005

SAISON 2005
TOUR D'HORIZON



PLAISIR !

A l'aube d'une nouvelle saison, il est temps de retrouver les pistes comme il est bon aussi de raviver la flamme !

Karting, sport mécanique de compétition, ce slogan longtemps utilisé dans la promotion de notre sport résume à lui seul l'état d'esprit de ses pionniers. Géniale alternative aux disciplines automobiles, le karting est, et doit, rester le sport mécanique accessible pour le plus grand nombre.

Le matériel a évolué, les mentalités aussi, mais l'intérêt de la formule demeure : une machine sans concession, concentré d'efficacité et véritable accélérateur de sensations. Qu'y-a-t-il de plus fort et de plus intense qu'un week-end de compétition ? Pilotage appliqué, mise au point, tension de la grille de départ, vaincre l'adversaire, victoire mais aussi acceptation de la défaite, une leçon de vie appliquée en 48 heures !

Pratiquants néophytes ou champions, quelles que soient les performances de la machine ou la renommée de la catégorie, ne perdons pas de vue l'essentiel, l'indéfectible notion de plaisir, commune à la pratique de tout sport passion...

S O M M A I R E

FFSA DERNIERES



- Page 4 :** Infos Fédérales
- Page 8 :** L'Equipe de France FFSA dans le rétro (fin)
- Page 11 :** L'Equipe de France FFSA Karting 2005
- Page 14 :** Davide Fore à la ville et aux champs

DOSSIERS



- Page 16 :** Le karting en 2005
- Page 17 :** Les catégories d'accès
- Page 20 :** Le haut niveau
- Page 22 :** Plaisir et sensations
- Page 23 :** Les Challenges de Marque

VIE FEDERALE



- Page 25 :** Laval ouvre la saison en Minime/Cadet
- Page 26 :** Les pneumatiques en 2005
- Page 28 :** ACO, le plus vieux club de France
- Page 30 :** Partenaire : Dunlop

LICENCIE



- Page 32 :** Vie du web, produits, à lire...
- Page 33 :** Décisions

France Auto Karting n°61

Edité par la FFSA

17/21, avenue Mangin 75781 Paris Cedex 16

Directeur de la publication : Jacques Régis

Rédacteur en Chef : Georges Colin

Rédaction : Fabrice Connen, Emmanuel Pander

Maquette : Com et Dia

Crédits photos : ksp.fr, Agence DPPI

Ont également collaboré à ce numéro (textes et/ou photos) : ASK ACO, Tino Cacopardo, Christian Chiquello (Echappement), Agence Community, Jean-Claude Constans, Service communication Dunlop

France, mediasperkart.com, Philippe Kalmés,

Emmanuel Pander, Hélène Peter, Eric Sevére.

Photogravure et impression : Delta Color

Contact rédaction : Tél : 01 44 30 28 72

Fax : 01 42 24 17 43 - Email : gcolin@ffsa.org

Régie publicitaire : LM Sports & Communication

19, rue Ernest Michel 34000 Montpellier

Directeur de la publicité : Albert Lancry

Tél : 04 67 58 66 55 - Fax : 04 67 58 08 88

Abonnement : Tarif 2005 : 24€ (auto et karting)/an

En couverture : Franck Lagorce à Kart Découverte

Prochaine parution : 15 Juin 2005



Un reportage sur le karting a été diffusé le mercredi 9 février lors du journal de 13 heures sur TF1, présenté par Jean-Pierre Pernaut. Tourné lors du week-end de Kart Découverte, ce sujet a longuement présenté la catégorie Minikart en présence de plusieurs très jeunes pilotes. Très fiers, ceux-ci étaient accompagnés du Champion du Monde en titre Davide Fore, de passage à Angerville pour ce salon interactif en plein air.

remises par le milieu. A l'issue d'une carrière de pilote plutôt remarquable, Thierry a raccroché son casque il y a quelques années pour se consacrer à l'activité de vente, entretien et réparation de karts. Travaillant dans un premier temps au sein de la structure JBH des frères Heckli, il a décidé de s'installer à son compte en bordure de Nationale 20 à Boissy sous Saint Yon et embauche à temps plein un salarié. Voilà une structure qui ne demande qu'à grossir si l'on en juge par les excellents résultats de fin de saison dernière avec le titre de Championne de France féminine pour Carole Perrin et le joli tir groupé réalisé par ses pilotes à Essay, lors du dernier Grand Prix Karting FFSA.



...> Thierry Maillard, un entrepreneur heureux

À L'HONNEUR

Maillard Racing récompensé par la CCI de l'Essonne

Thierry Maillard est un entrepreneur heureux ! Depuis 2002, année de création de sa société Maillard Racing, il ne cesse d'enchaîner les succès avec en point d'orgue une belle reconnaissance de la part de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne qui lui a décerné, fin 2004, le "Prix Commerce du Créateur de l'année". C'est un fait suffisamment rare pour être souligné, car peu nombreux sont les revendeurs de kart à pouvoir se targuer d'une distinction autre que celles habituellement

CELEBRATION

L'ASK Rosny a 15 ans

Le club de Seine Saint Denis vient de fêter ses quinze ans d'existence. C'est en 1989 que l'aventure commence sous la houlette de Jean Pierre et Marie-Noëlle Deschamps qui comptent 9 licenciés dans leur club. L'ASK va très vite prendre de l'ampleur, travaillant à la fois à la promotion du karting et de ses pilotes en aidant même financièrement les

QUESTIONS D'ACTUALITE AVEC PATRICK CARON

1. Les rumeurs en provenance des paddocks font état d'une baisse des licenciés, et d'un karting devenu trop cher, votre opinion ?

"On peut toujours faire dire ce que l'on veut à travers des chiffres, selon, par exemple, que l'on prenne les pratiquants loisirs, compétitions ou les licences satellites. En 2005, le titre de participation loisir redevient une licence entraînement, il y aura donc forcément plus de licences au sens strict du terme qu'en 2004. Il faut donc être prudent dans l'interprétation des chiffres. Néanmoins, et je le vois bien à travers ma CRK, il est indéniable qu'il y a une érosion du nombre de licenciés, notamment en compétition, et il est évident que les difficultés économiques du moment n'aident pas un domaine comme le nôtre qui reste effectivement un loisir coûteux. Avant toute chose, il conviendrait que chacun soit plus positif ou constructif avant de crier à la catastrophe. Il faut que tout le monde pousse dans le même sens. Je reviens par exemple de deux salons, et il est frappant de voir le nombre de challenges ou trophées proposés par les professionnels, chacun essayant de placer sa formule sans se soucier de l'équilibre des catégories et des plateaux lors des compétitions. Personne ne détient la vérité, mais il ne faut jamais perdre de vue la réalité du terrain. Une des priorités de la Commission Nationale de Karting est de baisser les coûts. Les nouveaux appels d'offres pour 2005 vont dans ce sens et permettent de faire baisser les tarifs des pneumatiques et du carburant. Il est également vrai que le développement du karting loisir peut ralentir celui de la compétition. A nous d'affirmer et de crédibiliser la pratique sportive".



...> Patrick Caron, Président de la Commission Nationale de Karting.

2. A quelques semaines du Premier Grand Prix FFSA, la liste des pneumatiques n'est pas encore publiée, quelle en est la raison ?

"Les appels d'offre concernant les Grand Prix FFSA ont été lancés tard pour la simple et bonne raison que nous souhaitons coller à la réalité des courses internationales et de la réglementation CIK. La liste des pneus CIK n'a été publiée qu'à la mi-janvier. On pourrait certes commencer plus tôt nos appels d'offre, mais de toute façon, les nouvelles homologations des manufacturiers ne sont effectives qu'en novembre. Alors oui, c'est toujours long d'attendre même si la décision est imminente (interview réalisé le 14 février, ndlr), mais je suis de ceux qui préfèrent décaler de quelques jours une décision, plutôt que d'effectuer un choix prématuré qui ne soit pas en phase avec les règlements techniques des courses CIK. Notre but est de permettre à nos pilotes de rouler dans les meilleures conditions en France afin d'être parfaitement prêts techniquement lors des confrontations internationales".

3. La catégorie Nationale va bientôt rentrer en scène. Quels échos en avez-vous ?

"La création ou la modification d'une catégorie recueille toujours un accueil mitigé. Il y a toujours des partisans et des détracteurs. Mon rôle est de favoriser les catégories fédérales qui représentent à nos yeux le panel complet des divers courants du karting. Comme toute nouvelle catégorie, les gens vont attendre un peu avant de se décider. Le moteur choisi est une excellente base et promet une fiabilité jamais atteinte dans le karting, ce qui va dans le sens d'une baisse des coûts d'utilisation. Le seul chiffre que je peux avancer, c'est la vente de 192 moteurs type Nationale au 15 février, ce qui me semble assez prometteur".

4. Une session de séminaires d'officiels vient de s'achever, un processus qui vous tient à cœur, n'est ce pas ?

"Tout à fait. Quatre séminaires ont eu lieu à Rennes, Orange, Reims et Agen au cours desquels on a pu noter que le niveau de nos officiels, en terme de connaissances réglementaires, était en hausse, prouvant ainsi leur implication et leur intérêt dans ces formations. L'autre point positif est l'arrivée d'un pourcentage intéressant de nouvelles têtes et de jeunes, aussi bien au niveau des commissaires techniques ou sportifs et des directeurs de course. Nous allons également développer des séminaires de formation de chronométreurs, et à la fin de l'année, la même chose à destination des inspecteurs de piste qui auront la charge de rendre les pistes conformes aux réglementations en vigueur en vue de leur homologation ou réhomologation".

meilleurs d'entre eux. Le succès ne se fait pas attendre et de nombreux titres nationaux tombent dans l'escarcelle de Rosny avec en point d'orgue les sacres mondiaux en Formule A de Jean-Christophe Ravier en 1996 et Franck Perera en 1999. Si les trophées s'accumulent dans tout ce que compte le karting comme catégories, le club se distingue également en dépassant les 400 licenciés et en organisant de grandes compétitions, notamment sur le circuit Carole avec les championnats européens et mondiaux de 125cc. A noter que nombre de ses licenciés aujourd'hui passés à l'automobile sont restés fidèle au club francilien, comme c'est par exemple le cas d'Alexandre Premat.

FINALE MONDIALE ROTAX

Les français au top



C'est en partance pour les îles Canaries que nous avons quitté les lauréats français pour la Finale Mondiale Rotax. L'air du circuit de Lanzarote a souri aux français qui ont ramené le titre chez les Juniors avec Benjamin Salvatore. Vainqueur de la préfinale, Benjamin a ensuite mené de bout en bout la finale pour s'imposer devant le britannique Christodoulou. Cette victoire va permettre au jeune français de se voir offrir un test en Formule BMW par la filiale Red Bull en octobre prochain. Dans la catégorie Max, le titre revient pour la cinquième fois consécutive à un sud-africain, Wesley Orr, tandis que Johan Renaux, notre représentant, franchit la ligne d'arrivée au septième rang. Chez les Seniors qui concouraient en même temps que les Max mais avec un classement séparé, c'est l'expérimenté Sam Ghaleb qui arrachait la victoire, les français ramenant ainsi dans leurs valises deux victoires sur trois possibles.

ADIEU

Lotta Hellberg au ciel

La suédoise Lotta Hellberg nous a quittés le 11 février dernier. Agée de 34 ans, Lotta a disparu de ce monde, emportée par une longue maladie, elle qui fût la féminine la plus rapide du monde en karting dans les années 80/90. La rédaction de France Auto Karting souhaite beaucoup de courage à Peter de Bruijn qui partageait, à sa famille et à ses proches.

FORMULE KART 2005

Le Championnat de France FFSA Formule Kart 2005 se déroulera selon le calendrier suivant :

25 au 27 février	Le Mans (72)	Amicale d'ouverture
18 au 20 mars	Le Mans (72)	Championnat régional
15 au 17 avril	Ancenis (44)	Championnat régional
29 avril au 1er mai	Essay (61)	Journées Trophée FFSA
13 au 15 mai	Laval (53)	Challenge Rotax
4 au 6 juin	Magny-Cours (58)	Coupe de France Féminines
2 au 4 juillet	St Amand Montrond (18)	CF Minime/Cadet

PARTENAIRE PREVENTION

5 questions à Alain Ficheur...



Alain Ficheur Directeur Général de Generali Assurances

A l'occasion du Mondial de l'Auto, Generali assurances est devenu Partenaire Prévention de la FFSA. Alain Ficheur, directeur général de Generali Assurances répond à France Auto.

1. En quoi consiste cet accord ?

"La sécurité routière est un chantier prioritaire pour les assureurs et tous les acteurs du monde automobile. Chacun joue un rôle essentiel dans son domaine avec pour objectif de faire baisser le nombre et la gravité des accidents de la route. Generali assurances souhaite développer des actions concrètes vis à vis d'une population surexposée aux dangers de la route (les jeunes conducteurs)."

2. Pourquoi avez-vous orienté votre action vers les jeunes et futurs conducteurs ?

"Cette population est pour nous une cible prioritaire. Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 15-24 ans. Cette classe d'âge (13 % de la population française, ndlr) représente plus du quart des tués sur la route, et près du tiers des blessés graves. Ces terribles statistiques nous ont conduit à bâtir des actions de prévention, pour sensibiliser ces jeunes aux dangers de la conduite mal maîtrisée. C'est l'objet de notre partenariat avec la FFSA."

3. Comment expliquez-vous cette surexposition des jeunes aux dangers de la route ?

"S'il n'y avait qu'une seule raison, les choses seraient plus simples... Bien sûr, le manque d'expérience peut être l'une d'elles mais on relève souvent chez les jeunes une perception atténuée du danger, combinée à une surestimation de la capacité à maîtriser les risques."

4. Pourquoi avoir choisi le Kart ?

"Le kart est un outil pédagogique idéal. Il place les conducteurs en situation d'urgence sur un véhicule à moteur dans des conditions de risque quasi-nulles. Chaque participant à l'opération Kart Tour est équipé d'un casque intégral, d'une minerve, d'une combinaison et de gants ; il évolue sur un véhicule très stable, caréné... ; le tout sur un circuit ad hoc, hors de toute circulation, balisé et administré par des commissaires de piste.

Le kart a également un côté ludique auprès des jeunes. La mise en situation de perte d'adhérence, de freinage d'urgence ou de conduite en état d'ivresse (avec l'utilisation de lunettes d'alcoolémie, ndlr)... se déroule donc dans des conditions de sécurité optimale.

Vivre ces situations a un impact psychologique sur les jeunes et leur permet d'appréhender les différences de comportement d'un véhicule sur sol mouillé, la nécessité de respecter les distances de sécurité, et d'une manière générale d'être plus sensibles à la signalisation et au code de la route mais aussi de mesurer l'importance des éléments de sécurité d'un véhicule (ceinture, réglage des rétros, entretien...)"

5. Projetez-vous d'élargir votre partenariat dans le domaine du sport automobile ?

"Ce n'est pas son objet. Ce partenariat est avant tout axé sur des actions concrètes en matière de prévention. Notre rapprochement de la FFSA permet de combiner deux savoir-faire : la gestion du risque et la démarche prévention qui est au cœur du métier d'assureur et le patrimoine accumulé par le sport automobile français en matière de rapports entre l'homme et son véhicule. Le pilotage sur circuit apprend aux jeunes l'importance de certaines règles telles le respect de soi et des autres, la signalisation et tout ce qui relève du code sportif ou du code de la route." ♦

DU KART A L'AUTO

De nouvelles têtes en monoplace

Comme chaque année, quelques éléments connus de notre sport ont profité de l'inter-saison pour franchir le pas entre le karting et l'automobile. L'Equipe de France, notamment, voit cinq de ses membres passer à la monoplace en 2005 avec Nelson Panciatici et Thomas Mich en Formule Renault. Leurs compères Pierre Combot, Jean-Karl Vernay et Mathieu Arzeno se dirigeront eux vers la Campus où ils retrouveront le vainqueur du Volant Mygale Alexis Passelaignes et les deux premiers du Championnat de France Formule Kart, dans l'ordre Alexandre Marsoin et Pierre-Brice Mena.

COUPES DE MARQUE

Le Challenge Minarelli repart pour 2005



Pour sa 15ème année d'existence, le plus important challenge français s'est offert un profond lifting hivernal. Restructuré durant l'hiver et désormais organisé sous la coupe du constructeur tourangeau Go Kart, le "Minarelli" conservera sa philosophie initiale de par sa convivialité et la qualité des manifestations proposées. On a également travaillé dur du côté d'Alain Cornée, qui reste responsable de l'organisation, pour baisser les coûts au niveau des engagements et de la limitation des pneumatiques. Le côté "clés en mains" du challenge reste d'actualité avec le droit de piste du samedi, la location des transpondeurs et les numéros de course inclus dans le prix de l'engagement. Autres nouveautés en vue, l'apparition en fin de saison d'un classement "rookies" en Formule FFSA pour les pilotes débutants et un barème de points attribués lors des pré-finales. Enfin, deux challenges restent organisés avec les catégories Formule FFSA Junior et Senior, X30, Leopard, Rotax Max, Rotax Senior et Zenith 160 à l'ouest tandis qu'en Ile-de-France, le N125 remplacera le Zenith 160. Le "Minarelli" est une bonne alternative pour ceux qui souhaitent pratiquer le kart de compétition sans "prise de tête". Renseignements au 06.74.07.18.60. Les règlements techniques et sportifs sont en cours de validation à la FFSA.

Challenge Ouest : 27/03 : Loudun – 15/05 : Ancenis – 26/06 : Laval – 11/09 : Laval – 2/10 : Ancenis.

Challenge IDF : 03/04 : Soucy – 8/05 : Soucy – 22/05 : Soucy – 4/09 : Angerville – 16/10 : Angerville.

BPJEPS "SPORT AUTOMOBILE"

La première formation au diplôme est lancée !

L'organisme de formation de la FFSA, habilité par le Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative est entré en action ! Depuis le 10 janvier dernier, réunis au Mans, les stagiaires de la première session officielle du Brevet Professionnel de la Jeunesse et de l'Education Populaire et Sportive (BPJEPS) "Spécialité sport automobile" qui conditionne désormais l'exercice du métier de moniteur de pilotage, sont à pied d'œuvre.

Placés sous la houlette de Richard Mion (directeur de l'organisme de formation) et de Christophe Lollier (directeur des formations), les 29 candidats chargés d'inaugurer les cycles de formation qui vont désormais se succéder chaque année, partagent leur emploi du temps entre cours théoriques distillés par divers intervenants 'experts' et séances pratiques de mises en situation sur les pistes automobile (Maison Blanche) ou karting (Alain Prost). Le principe de l'alternance 'entreprise/centre de formation' semaine après semaine qui préside aux actions engagées en matière de formation professionnelle, est évidemment de mise, les responsables de la structure manuelle n'hésitant pas à orienter les candidats lors de leur recherche d'une structure d'accueil.

"Si le groupe est hétéroclite en terme d'âge (les candidats ont entre 20 et 55 ans, ndlr), de vécu (7 d'entre eux suivent un cursus 'allégé' eu égard à leurs expériences, ndlr) ou d'origine géographique (les régions de la France entière sont représentées), il génère une dynamique pédagogique intéressante", souligne Richard Mion. "Maintenant, d'ici les épreuves de certification qui auront lieu fin octobre, la balle est dans leur camp ! Nous organiserons deux nouvelles séries de tests de sélection en juin et en septembre en vue de la formation 2006. Elles sont ouvertes à tous : les "pros" (candidats ayant déjà une expérience du métier) qui peuvent bénéficier de certains allègements, tous les jeunes, les salariés dans le cadre de la formation continue..."

Au rang des projets les plus aboutis, figure déjà en bonne place l'accueil d'apprentis, au sens strict de la réglementation concernant cette catégorie professionnelle. Qu'on se le dise ! L'aval du Conseil Régional Bretagne Pays de Loire qui envisage de prendre en charge le financement du coût pédagogique, est attendu de façon imminente. Notons enfin que dans les semaines à venir, le centre de formation s'installera dans des structures en 'dur', qu'il partagera avec La Filière FFSA qui forme à ce jour les pilotes et les mécaniciens.

Contact :

Organisme de formation du Mans
au 02 43 78 93 10 ou au 06 20 50 23 07.



.....> Christophe Lollier, directeur des formations

GRAND PRIX DE FRANCE 2005 (1 AU 3/07)

Des conditions préférentielles pour tous les licenciés FFSA !

La FFSA qui assure la promotion et l'organisation du Grand Prix de France de Formule 1, intensifie son action auprès des licenciés en leur proposant pour 2005 (en plus de la gratuité totale le vendredi comme l'an dernier) des places à tarifs préférentiels pour les journées de samedi et de dimanche. L'entrée du vendredi étant systématiquement offerte à tout possesseur d'un billet valable trois jours, la remise spéciale accordée aux détenteurs d'une licence FFSA 2005 équivaut en fait à une économie de 20% par rapport aux tarifs de base. Chaque licencié dispose, dans le cadre de cette offre, d'un 'quota personnel maxi' de quatre billets.

Voici le détail de l'offre :

- **Enceinte générale Golf** : Enceinte Golf à 68 € (au lieu de 80 €) et Gradins Est à 111 € (au lieu de 130 €). Pour ceux qui le désirent, l'accès à l'Enceinte VIP donne lieu au paiement d'une somme forfaitaire de 50 €.
- **Tribunes (avec sièges numérotés)** : Tribune B à 152 € (au lieu de 190 €), Tribune I à 192 € (au lieu de 240 €) et Tribune C à 260 € (au lieu de 325 €). Pour info, l'Accès Pitwalk (supplément ne donnant pas accès au circuit) coûte 300 € pour tous.

Par ailleurs, le prix des parkings demeure stable : 25 € pour le parking Est (le seul parking où le camping est autorisé) et Sud ; 30 € pour le parking Est VIP et enfin 70 € pour le parking Est Camping Car (obligatoires pour les camping cars et caravanes).

Contact et réservation pour les licenciés FFSA : FFSA Grand Prix de France par téléphone au 0892 70 47 47 (0,337 €/mn) ou par fax au 03 86 21 80 80. **Infos générales** : www.gpfrancef1.com ♦

DANS LE RETRO DE L'EQUIPE DE FRANCE

(2^{ÈME} PARTIE...)

Quelques mois après vous avoir replongé au cœur des promotions 2000 et 2001, France Auto vous propose ce mois-ci de redécouvrir ceux qui ont écrit l'histoire de l'Equipe de France Karting FFSA ces trois dernières saisons. Dignes successeurs des Duval, Perera et autres Poncelet, tous ont eu l'occasion de défendre et porter haut les couleurs françaises dans le cadre des épreuves internationales.

→ Laurent Groppi, l'homme fort de la formation 2002



connaître une difficile saison 2004, sa dernière à priori en kart, avant de passer à l'automobile dès 2005. L'albigeois Damien Claverie est aussi une recrue de choix pour cette année 2002. Double vice-Champion de France, Junior en 2000, puis Elite l'année suivante, le meilleur " rookie " 2001 se retrouve tout naturellement propulsé comme l'un des fers de lance de l'équipe. Malheureusement, les choses ne vont pas tourner pour le mieux et Damien ne pourra que décrocher la 7^{ème} place finale en Championnat de France mais se rattrapera en 2003 hors " EDF ", avec notamment la 9^{ème} place du Championnat du Monde Formule A et la 3^{ème} du Championnat de France.

Cette année là, Pierre Ragues fait aussi partie de l'effectif. Vice-Champion de France Junior 1998, Pierre sort aussi d'une belle saison en Elite avec la 3^{ème} marche du podium. Pour lui aussi les ambitions sont revues à la hausse et des résultats internationaux sont attendus. Mais une fois encore, les choses bougent très vite en Karting et le pilote normand connaît une saison " sans ". Il décidera de passer avec succès en Formule Campus Renault Elf dès 2003 pour y décrocher la 2^{ème} place finale, mais court

toujours de temps à autres au sein de la structure familiale. Son coup de volant lui a d'ailleurs permis de

finir 2^{ème} de l'épreuve Elite de Laval en 2004, pas mal pour ce qui n'était qu'une pige !

Autre membre de cette tribu 2002, Franck Mailloux. Champion de France Espoir en 2001 et brillant dans d'autres disciplines comme le démontre sa 2^{ème} place au Championnat de France de ...VTT en 1997, Franck est un solide espoir de résultat pour l'Equipe de France. Catastrophique en France, sa saison 2002 sera sauvée par la 2^{ème} place de la Winter Cup Formule A en début d'année et la 15^{ème} place du Championnat d'Europe. Il franchira le pas vers la Formule Renault dès 2003.

Fort de son titre en 2001, Laurent Maziere réalise en 2002 un " come back " en Equipe de France. Membre de la toute première promotion, il est l'un des plus expérimentés du plateau et il sert de référence à ses équipiers. 3^{ème} du Championnat de France, il connaît des résultats plus mitigés en Europe et en Mondial. Ce sera sa dernière saison sous les couleurs fédérales.

→ "Séduisante sur le papier, la saison 2002 se conclut par un bilan mitigé au plan international"

Enfin, le dernier mais pas le moindre, Laurent Groppi se positionne en leader de l'équipe cette saison 2002 avec au bout du tunnel le titre de Champion de France Elite à égalité de points avec Manuel Renaudie ! Sa saison mondiale se ponctue quant à elle par une belle 11^{ème} place en Formule Super A. Il accède à l'automobile en 2003 et survole le Championnat de Formule Campus Renault Elf pour passer dès 2004 en Formule Renault.

A l'image de l'Equipe de France de Football entre 1998 et 2000, le collectif Karting de la FFSA a connu des heures de gloire que les générations suivantes ont eu du mal à assumer. Difficile comparaison en effet que de passer après des titres mondiaux et autres performances internationales de taille. Néanmoins, le groupe de pilotes retenus pour la promotion 2002 avait quand même fière allure. Exit Franck Perera, Julien Poncelet et Loïc Duval partis jouer " aux petites voitures ", seul Laurent Groppi redouble alors que des petits nouveaux arrivent. Jean-Philippe Guignet, Laurent Maziere - de retour en Equipe de France - Pierre Combet, Damien Claverie, Pierre Ragues et Franck Mailloux sont chargés de représenter la France au plus haut niveau. Pourtant, les résultats internationaux de ce groupe ne seront pas à la hauteur des espérances pour diverses raisons. Guignet, qui vient de décrocher la couronne européenne en Espoir, débute Formule A et tente de suivre la même courbe ascendante que depuis ses débuts. Pilote au palmarès éloquent avec, jugez plutôt, les titres de vice-Champion de France Junior 1999, vice-Champion d'Europe 2000 et triple Champion d'Italie 2000, 2001 et 2002 en Junior, Espoir et Elite, Jean-Philippe suit une trajectoire très originale mais remplit tout de même son contrat avec le titre italien et une belle 3^{ème} place lors du Championnat d'Europe à Sarno en Italie. Autre nouveau venu en 2002, Pierre Combet qui étrenne un titre de Champion de France et sa 3^{ème} place au Championnat d'Europe Junior. Faisant le grand saut vers la catégorie Elite, le francilien ne démerite pas avec une première saison encourageante et la 11^{ème} place finale du Championnat de France. Véritable pilier de l'équipe durant trois saisons, Pierre remportera le titre de vice-Champion l'année suivante avant de



Finale du Mondial 2004.

Dans quelques instants, Kozlinski sera vice-Champion du Monde.

En arrière plan, Panciatici, Arzeno et Vernay.

A nouvelle saison, nouveaux pilotes. A deux exceptions près, Pierre Combot et Jean-Philippe Guignet, tous deux redoublants, on change les cadres et la chance est donnée à un collectif presque 100% nouveau. 15ème du Championnat du Monde 2002, Jean-Robert Niogret intègre le collectif France avec de grandes ambitions pour 2003. Johan Charpienne, 4ème du Championnat de France Elite l'année précédente est lui aussi pour la première fois badgé " EDF ". Autres pilotes à faire leur intégration, Jérémy Iglésias, Jacky Ferré, Thomas Mich, deux Nelson, Panciatici et Philippe et une féminine en la personne d'Aurélié Lefrançois. Commençons par nos redoublants. Combot, fort d'une première saison encourageante en Elite, confirme cette saison en décrochant le titre de vice-Champion derrière l'anglais Martin James Plowman et avec, en prime, le 14ème rang final du Championnat d'Europe.

Un bilan très positif pour lui, mais une année à oublier en revanche pour son compatriote Jean-Philippe Guignet, désor mais tenté par l'aventure en auto. Si Niogret ne confirme pas lors de cette saison 2003, Charpienne le fait en s'octroyant la 5ème place en Elite après bien des déboires tant en France qu'au niveau européen et malgré une vitesse de pointe indiscutable. Il passera à la Formule Renault en 2004.

Champion d'Espagne 2002, Jérémy Iglésias avait pour objectif de rééditer sa performance en terres françaises. En dépit d'une saison qu'il termine en boulet de canon et la 8ème place du Championnat de France Elite, Jérémy ne gardera pas un grand souvenir de cette période et tentera sa chance en passant à l'auto via le Championnat de Formule BMW au Portugal. Revenu au kart en fin de saison dernière via Tony Kart et le statut de pilote officiel, sa saison 2005 devrait être consacrée au kart. Jacky Ferré, fort d'antécédents intéressants à l'image de victoires en Elite deux saisons auparavant ne confirmera néanmoins pas lors de son passage en Equipe de France Karting. Mais le bagage acquis lui permettra de se distinguer dès son passage en auto puisqu'il coiffe la couronne de Champion de France 2004 de Formule Campus Renault Elf. Nouveau venu, Thomas Mich remplira son objectif pour préparer au mieux son entrée à l'échelon supérieur. Champion de France Junior 2003, à l'issue d'un duel homérique avec son compère Antoine Cassaignes, Thomas réalise une excellente saison avec la 2ème place de

la Winter Cup et la 10ème du Championnat d'Europe Junior cette même année.

Nelson Philippe fait également partie de la sélection 2003. Pilote au parcours atypique, Nelson est aujourd'hui le plus jeune pilote de la série Champ Car World Series que vient de remporter Sébastien Bourdais ! Il a commencé sa carrière de pilote de kart en Argentine à l'âge de 12 ans. Déménageant en Italie où il devient pilote usine Tony Kart, il part ensuite aux Etats-Unis pour se partager entre la série Karting américaine et l'automobile et réaliser un impressionnant saut vers la "F1 américaine" en 2004.

Le second Nelson est autant promis à un grand avenir. En effet, Nelson Panciatici, réalise un beau parcours depuis ses débuts en 2000. 2ème du Championnat de France Minime en 2000, il passe en Cadet l'année d'après et finit 4ème. 5ème des Championnats de France Junior et d'Italie 2002, il est repéré par les responsables fédéraux et passe directement en Elite en 2003. Année d'apprentissage, cette saison lui permettra de se distinguer lors du meeting de Laval et le mettra dans d'excellentes dispositions pour 2004.

Terminons cette promotion 2003 par la seule représentante féminine. Aurélié Lefrançois, Championne de France féminine 2002, est engagée en Elite, mais ne pourra pas à l'image de Marie Hirth en son temps, concrétiser parmi les garçons. Sa bonne prestation à Lavelanet ne lui permettra pas de continuer l'aventure.

...> **"2003 n'est pas le grand crû tant espéré au niveau des résultats mais on change de politique dès la saison suivante"**

La saison 2004 marque assurément une rupture et une nouvelle ligne de conduite est définie par la FFSA quant au recrutement des pilotes.

Partant sur les excellents résultats mondiaux et européens d'Arnaud Kozlinski, vice-Champion du Monde FA 2003 et de Manuel Renaudie, 7ème du Championnat d'Europe, il est décidé de faire confiance à deux capitaines de route d'expérience aux côtés des Alban Varutti, Mathieu Arzeno, Jean-Karl Vernay, Kévin Cuoco, Armand Convers et autres Antoine Cassaignes. Pierre Combot fait partie de la sélection pour la troisième année alors que Panciatici et Mich sont eux aussi reconduits. Bonne pioche. La promotion 2004 est excellente et les résultats parlent en sa faveur. Ainsi, Arnaud Kozlinski est sacré Champion de France et décroche la 2ème marche du podium au Championnat du Monde pour la seconde fois consécutive. Moins de réussite en revanche pour Renaudie qui achève tout de même sa saison par une belle 4ème place au Championnat du Monde. Ces deux pilotes ne franchiront pas la marche vers l'auto et se consacreront à nouveau au kart en 2005. Tant mieux pour le kart et pour l'Equipe de France !

Les autres jeunes ont également réussi leur saison à l'image de Nelson Panciatici qui a surpris beaucoup de monde avec le titre de vice-Champion de France Elite et surtout une superbe prestation lors du mondial en Italie avec la 11ème position finale, non sans avoir ferrailé tout le week-end aux avants-postes. Preuve de la bonne tenue de cette sélection 2004, huit des français présents à La Conca ont décroché leur ticket pour les phases finales, ce qui a constitué un record historique. Autres pilotes en vue cette saison, Mathieu Arzeno et Antoine Cassaignes, qui ont chacun remporté une victoire en Championnat de France cette saison (tous les Grand-Prix ont été remportés par des pilotes Equipe de France !). Le premier termine 6ème en France et surtout 10ème au Championnat du Monde. Le second termine 2004 en "boulet de canon" avec le 4ème rang français à la clé. De son côté, le nantais Alban Varutti n'a pas démérité avec la 3ème marche du podium final du Championnat de France et une finale en mondial. Jean-Karl Vernay a fini fort sa saison en Elite et réalisé un superbe mondial. Il passera à l'auto en 2005. Kévin Cuoco a constamment été dans le bon rythme en cette saison 2004 et a réalisé une bonne prestation en Championnat d'Europe à Sarno. Armand Convers, Champion de France Espoir en 2003 a réalisé une saison en marge de ses équipiers et disputé le Championnat d'Italie. Il a été dans le coup les rares fois où il a pu rouler avec les autres. Le jeune Thomas Mich a pour sa part connu une saison décevante en Espoir, ce qui ne l'a pas empêché de disputer un maximum de courses dans les catégories supérieures pour engranger de l'expérience. Cela lui sera profitable pour son passage en Formule Renault en 2005. Pierre Combot enfin, a vécu une saison entachée de malchance, mais nul doute que son passage en auto lui redonnera un rang plus en rapport avec son talent.

En résumé, le bilan d'ensemble du crû 2004 a été de loin l'un des meilleurs de ces dernières années. Une bonne raison de poursuivre cette saison la ligne de conduite initiée il y a un an. Enfin, rappelons qu'au-delà des aspects formation et suivi sur les courses qu'offre le statut "EDF", la philosophie de ce collectif est aussi d'assurer la représentation française au niveau international et d'aider les pilotes qui le souhaitent à franchir au mieux le pas vers l'automobile. Plus que jamais ces premières bases sont importantes pour ceux qui aspirent à une carrière de pilote professionnel et la fédération continue d'aider les jeunes espoirs français dans ce sens. ♦

L'Equipe de France Karting FFSA en quelques points...

30 pilotes depuis 2000
 3 titres de vice-Champion du Monde
 2 titres de Champion de France
 2 titres de vice-Champion de France
 19 pilotes passés à l'automobile
 3 titres en auto (Champion de France & vice-Champion)

Que font-ils aujourd'hui ?

Promotion 2002 :

Jean-Philippe Guignet : Formule Renault à l'étranger
Laurent Groppi : Formule Renault en 2004 et 2005
Pierre Combot : Formule Campus Renault Elf en 2005
Laurent Mazière : a stoppé le kart fin 2003
Damien Clavierie : Formule Renault en 2005
Pierre Ragues : Formule Renault 2004 et 2005
Franck Mailleux : Formule Renault en 2004 et 2005

Promotion 2003 :

Jean-Robert Niogret : Formule Renault anglaise en 2005
Johan Charpienne : Formule Renault 2004 et 2005
Nelson Philippe : Champ Car World Series US 2004 et 2005
Jérémy Iglésias : Formule BMW 2004 et officiel Tony Kart / Kosmic 2005
Jacky Ferré : Formule Renault 2005
Aurélien Lefrançois : a stoppé le kart en 2003
Thomas Mich : Formule Renault 2005
Nelson Panciatici : Formule Campus Renault Elf 2005

Promotion 2004 :

Arnaud Kozlinski : officiel Sodikart 2005
Manuel Renaudie : officiel Swiss Hutless 2005
Alban Varutti : officiel Swiss Hutless 2005
Mathieu Arzeno : Formule Renault ou Campus et pilote Alpha GP Karting en 2005
Jean-Karl Vernay : Formule Campus Renault Elf 2005
Kévin Cuoco : pilote Gillard GP Karting en 2005
Armand Convers : officiel PCR Italie 2005
Antoine Cassaignes : pilote Birel GP Karting en 2005

→ Yohan Charpienne, membre de l'Equipe de France 2003 évolue aujourd'hui en Formule Renault

Les + de France Auto Karting

Pierre Ragues
www.racingservices.fr
Jean-Philippe Guignet
www.jpguignet.com
Franck Mailleux
www.franckmaillieux.com
Nelson Philippe
www.nelsonphilippe.com

www.future-racing.com
www.julietonelli.com

Nous annonçons dans ces mêmes colonnes un an plus tôt un excellent cru 2004 de l'Equipe de France. Nos prévisions ne furent effectivement pas déçues, avec un titre de vice-champion du Monde pour Arnaud Kozlinski et de belles places d'honneur signées par Renaudie, Arzeno ou Panciatici, sans oublier le titre européen Espoir décerné à Kevin Estre. Fort de cette belle année, les sélectionneurs fédéraux ont décidé de poursuivre dans la continuité en gardant dans les rangs de l'équipe bleu/blanc/rouge plus de la moitié des effectifs, soit six pilotes. A noter que les cinq autres franchissent cette année le pas en accédant à l'automobile. Autant de nouveaux valeureux éléments prennent donc leur place et viennent renforcer une équipe qui à travers son challenge de victoires aux quatre coins du monde, devrait cette année encore apporter de belles satisfactions à la France.



ANTHONY ABBASSE

Age : 15 ans

Lieu de résidence : Limetz-Villez (78)

Palmarès : Champion de France Cadets 02, 4ème du Championnat de France Espoir 04, 3ème des 24 Heures du Mans 04

Catégorie 2005 : Espoir

Programme 2005 : Chpt de France, Chpt d'Europe et Euro Endurance avec Julien Susanna

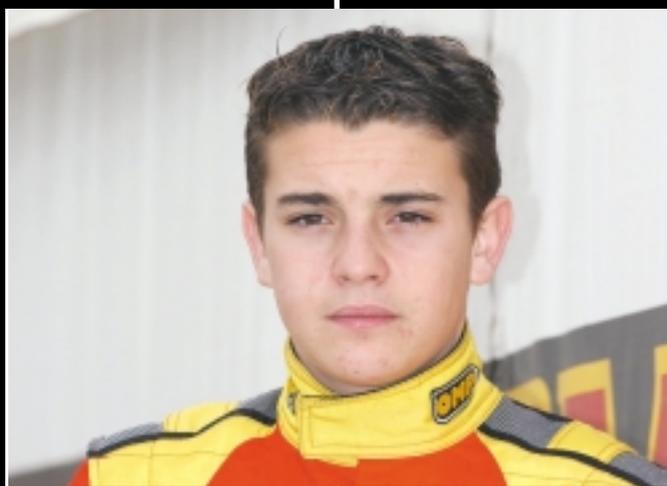
Matériel : Sodi-TM (team usine)

Objectifs : "Remporter le plus de courses possibles. Nous visons la victoire en France et à l'Europe"

Les + : "Mon pilotage propre, et ma capacité à collaborer avec les gens"

Les - : "Je dois faire attention à mon poids ! Je manque aussi un peu d'expérience avec les gommes tendres"

Modèle dans la vie : "Les frères Boulineau. Ils ont tout compris au karting et m'apportent énormément. Ils savent ce que je ressens sans même parler. Nous avons un échange extraordinaire ensemble".



JULES BIANCHI

Age : 15 ans

Lieu de résidence : Brignoles (83)

Palmarès : Vice-Champion de France et d'Europe Junior 04

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A pour l'étranger

Programme 2005 : Championnat de France Elite, Championnat d'Italie Open, l'Europe et le Mondial en Formule A, ainsi que la Coupe du Monde à Suzuka

Matériel : Maranello-Maxter (Team usine)

Objectifs : "Faire du mieux possible. Je débute dans la catégorie, je n'ai donc pas grand-chose à perdre".

Les + : "Mon agressivité. Je ne me laisse pas faire et ne lâche pas comme ça mon adversaire. Quand on me double, il faut absolument que je redouble" !

Les - : "J'ai encore à apprendre dans les réglages de carburation".

Modèle dans la vie : "Ben Hanley. C'est le pilote de kart que je préfère. Il est super agressif, c'est le meilleur".



KEVIN BREYSSE

Age : 16 ans et demi

Lieu de résidence : Fos sur Mer (13)

Palmarès : Vice-Champion de France Espoir 04, 6ème du Chpt d'Europe Espoir 04

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A pour l'étranger

Programme 2005 : Chpt de France Elite, l'Europe et le Mondial en Formule A

Matériel : Intrepid-TM (Team Laumatec)

Objectifs : "Faire aussi bien que l'an passé, tout en apprenant au contact des meilleurs"

Les + : "Je m'adapte très vite aux circuits que je découvre. Je suis persévérant et endurant, et plutôt fort dans la difficulté"

Les - : "Des progrès sont à faire dans le réglage de mes carburateurs"

Modèle dans la vie : "Quand j'étais plus jeune, j'étais fan d'Hakkinen, maintenant ce serait plutôt Raikkonen"



ANTOINE CASSAIGNES

Age : 16 ans

Lieu de résidence : Yerres (91)

Palmarès : 7 années de compétition en kart, vice-Champion de France Junior 03, 4ème du Championnat de France Elite 04

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A pour l'étranger

Programme 2005 : Chpt de France Elite, l'Europe et le Mondial en Formule A et l'Endurance avec Arno Santamato

Matériel : Birel-TM (Team MRT/PSM)

Objectifs : "Faire mieux que l'an passé, et décrocher un titre dans l'année"

Les + : "Les dépassements comme l'an passé, et après un an en FA, une expérience enrichie. Je suis devenu moins tendre. Je vais faire également beaucoup d'entraînements cette année, c'est important"

Les - : "Je découvre ma nouvelle équipe. Je vais donc devoir bien comprendre comment elle fonctionne afin de bien travailler ensemble"

Modèle dans la vie : "Il y a un Dieu en ce moment, c'est Michael Schumacher. N'importe quel pilote ne peut que rêver devant son parcours".



ARMAND CONVERS

Age : 21 ans

Lieu de résidence : Piacenza (I)

Palmarès : Champion de France Espoirs 03, vice-champion d'Europe ICA 03

Catégorie 2005 : Formule A et Super ICC

Programme 2005 : Championnat d'Italie, d'Europe et du Monde. Championnat Asie-Pacifique et peut-être le Mondial en Super ICC.

Matériel : PCR-PCR (Team PCR usine)

Objectifs : "Oublier un peu les déboires de 2004 où la performance fut là, mais pas les résultats."

Les + : "je peux aussi compter sur le soutien de mon équipe avec laquelle j'entretiens de très bons rapports"

Les - : "Ils tendent à disparaître. Je maîtrise très bien mes réglages de carburateur maintenant, contrairement à l'an passé à cette même date".

Modèle dans la vie : "Je n'ai pas forcément envie de ressembler à quelqu'un. Il y a des sensibilités et des points de caractère que je vais apprécier chez certaines personnes, sans pour autant tout aimer chez eux. J'ai par contre une admiration particulière pour ma sœur qui est architecte, et qui est pour moi un modèle de volonté et d'ambition".



MIKE COURQUIN

Age : 14 ans et demi

Lieu de résidence : Cuers (83)

Palmarès : Vice-champion de France Minimes 01, 5ème du Championnat de France Junior 04, 9ème du Championnat d'Europe Junior 04

Catégorie 2005 : Espoir

Programme 2005 : Chpt de France et d'Europe, plus quelques courses en Belgique

Matériel : Kosmic-Vortex (Maréchal Racing)

Objectifs : "Gagner le Championnat d'Europe, c'est encore mieux que de gagner le Championnat de France !"

Les + : "Je suis très à l'aise sous la pluie"

Les - : "Je n'ai pas d'expérience en Espoir/ICA"

Modèle dans la vie : "Je suis impressionné par Davide Fore. Il a un beau palmarès et ça fait des années qu'il reste au top".



KEVIN CUOCO

Age : 19 ans

Lieu de résidence : Signes (83)

Palmarès : 9 années de karting en compétition, 6ème Championnat de France Espoir et 5ème Championnat d'Europe ICA 03

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A à l'étranger

Programme 2005 : Championnat de France Elite, Europe et Mondial en FA

Matériel : Gillard-Parilla (Team PDB)

Objectifs : "Déjà un podium au Championnat de France, et me battre en permanence dans le top 5 dans les courses internationales, histoire d'effacer les hauts et bas de 2004"

Les + : "Bagarreur et combatif, et très rapide à me mettre en action".

Les - : " Parfois des pannes de moral"

Modèle dans la vie : "Ayrton Senna, le pilote mais aussi l'homme qui était généreux et possédait une personnalité à part".



KEVIN ESTRE

Age : 16 ans

Lieu de résidence : Aubenas (07)

Palmarès : Champion de France Cadet 2001, 3ème au Championnat de France Espoir 2004, Champion d'Europe Espoir 2004

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A à l'étranger

Programme 2005 : Championnat de France Elite, Europe et Mondial en FA

Matériel : Sodi-TM (Team usine)

Objectifs : "Réussir un podium dans l'un des championnats auxquels je vais participer"

Les + : "Ma détermination derrière un volant"

Les - : "Encore des lacunes dans la mise au point carburant et moteur"

Modèle dans la vie : "Mon père Jean-Claude qui a fait des belles choses dans sa vie. Il était un très bon pilote, j'aimerais suivre ses traces tout en parvenant à monter plus haut".



ARNAUD KOZLINSKI

Age : 23 ans

Lieu de résidence : Nantes (44)

Palmarès : 11 années de karting en compétition, Champion de France Elite 04, vice-champion du Monde Formule A 03 et 04

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A à l'étranger, et 125 Super ICC

Programme 2005 : Championnat de France Elite, Europe et Mondial en FA, Coupe du Monde 125 Super ICC

Matériel : Sodikart-TM (Team Sodikart usine)

Objectifs : "Je rêve du tiercé gagnant France, Europe, Monde. L'année dernière nous avons été performant en Grand Prix et au Mondial, je souhaite que cela soit le cas également au Championnat d'Europe cette année"

Les + : "Je ne baisse jamais les bras, et je commence à avoir une bonne expérience du kart à haut niveau"

Les - : "Je suis un perpétuel insatisfait"

Modèle dans la vie : "J'aimerais bien avoir la longévité de carrière d'Alessandro Piccini. A l'époque de mon père, il était déjà champion et il l'est encore aujourd'hui, c'est impressionnant".



MANUEL RENAUDIE

Age : 23 ans

Lieu de résidence : Lyss (CH)

Palmarès : 11 années de karting en compétition, Champion d'Italie Formule A 03, 4ème au Championnat du Monde FA 04

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A et 125 Super ICC à l'étranger

Programme 2005 : Championnat de France, d'Europe et du Monde en FA, Coupe du Monde à Suzuka, et Coupe du Monde 125 Super ICC

Matériel : Swiss Hutless-Vortex (Team usine)

Objectifs : "Après plusieurs saisons chez PCR, il était pour moi temps d'affronter un nouveau challenge. Au risque de paraître prétentieux, je ne viserai rien d'autre que la gagne lors de chacune de mes courses"

Les + : "J'ai une bonne expérience maintenant des courses à haut niveau, et je peux m'appuyer sur un team très organisé et motivé"

Les - : "Ma propre connaissance du matériel et du team que je découvre cette saison"

Modèle dans la vie : "Je ne l'aime pas particulièrement, mais le par-



ALBAN VARUTTI

Age : 19 ans

Lieu de résidence : Bouvron (44)

Palmarès : 9 années de karting en compétition, 3ème Championnat d'Europe ICA 03, 3ème Championnat de France Elite 04

Catégorie 2005 : Elite en France, Formule A à l'étranger

Programme 2005 : Championnat de France Elite, Europe et Mondial en FA

Matériel : Swiss-Vortex (Team usine)

Objectifs : "Remporter le Championnat de France, et me battre pour la victoire partout"

Les + : "J'ai maintenant un peu plus d'expérience et je vais pouvoir compter sur un gros programme d'essais cette saison, ce qui m'a manqué en 2004"

Les - : "Il faut que je progresse dans la gestion de mes essais chronos. Ça m'a gâché pas mal de courses dans le passé"

Modèle dans la vie : "Sébastien Loeb, qui est parti de tout en bas et qui arrive au sommet tout en gardant une simplicité remarquable. Il faudrait plus de gars comme ça en sport automobile !"

DAVIDE FORE CHAMPION DE PRO

A 30 ans, l'italien triple champion du Monde est LA référence du pilotage karting. Au sommet de la hiérarchie internationale depuis près de dix ans, Davide est un professionnel, et chaque minute de son existence est dédiée à son métier. Champion du Monde en titre, le pilote Tony Kart ne rêve que de récidiver encore et encore, histoire de laisser une trace indélébile dans l'histoire de son sport. C'est à Angerville, lors de l'opération Kart Découverte, que Davide s'est soumis avec son habituelle bonne humeur à notre double questionnaire.

Davide, quel fut votre parcours pour devenir pilote professionnel à 20 ans ?

"Ah ! Il n'y a certainement pas de système, mais plutôt un ensemble de choses qui m'ont permis un jour d'obtenir la confiance d'un constructeur, en l'occurrence Tony Kart. L'histoire a en fait commencé par ma tante Luisina. C'est elle qui m'a fait découvrir le kart. Même si mes parents n'avaient pas le temps de s'occuper de moi pour courir, la famille baignait dans le milieu de la course car mon grand-père préparait des moteurs, et ma tante avait elle-même un team. J'ai donc couru avec elle, elle m'a tout appris, et est aujourd'hui encore ma mécanicienne. Comme nous habitons à 20 kilomètres de la Tony, nous les avons alors rencontrés ensemble, et c'est là qu'ils ont commencé à m'aider. Simplement en me prêtant un châssis au début puis, à partir de 1993, en m'intégrant au team officiel. A partir de ce moment-là, l'usine a vraiment décidé d'investir sur moi, et voilà !"

..... ➔ **"Ma tante qui m'a fait découvrir le karting, est encore aujourd'hui ma mécanicienne !"**

Ton intégration dans le team a semblé facile car dès 1994 vous êtes champion d'Europe en Formule A ?

"Oui, il y a eu toute de suite de la confiance entre nous. Il faut dire aussi que la "tata" m'avait bien préparé et j'étais déjà bien affûté quand je suis arrivé chez Tony. En 1995, par exemple, je débute en Formule Super A, et je me retrouve en tête à six tours de la fin, et là je me dis : "waouh, je suis premier maintenant". J'ai alors commencé à faire des petites bêtises par inexpérience d'une telle situation. Premier devant tous les meilleurs pilotes du Monde : il y avait tout d'un coup une sacrée pression sur moi, et je me suis fait repasser par Orsini. Moi, j'étais déjà ravi de finir second, mais en arrivant sous le auvent du team, j'ai vu qu'il y avait de la joie, mais aussi un peu de déception dans le team. J'ai compris que maintenant ils attendraient beaucoup de moi".

Vous êtes toujours resté fidèle à la même marque. Vous n'avez jamais voulu aller voir ailleurs ?

"Pourquoi quitter une équipe qui m'a tout donné ? C'est comme une famille pour moi, et on travaille tellement bien ensemble. Même dans les moments difficiles comme il y en a forcément en compétition, nous avons travaillé dur et réussi à retourner la situation.

Non, je veux rester avec la Tony et écrire encore plein de belles pages de l'histoire du karting. Ce sera unique une telle longévité entre un pilote et une équipe !"

..... ➔ **"Je veux rester chez Tony pour écrire encore plein de pages de l'histoire du karting."**

Après toutes ces saisons à haut niveau et un troisième titre mondial, est-il parfois difficile de garder toute sa motivation ?

"C'est très facile de garder sa motivation. J'ai encore plein d'objectifs à atteindre. J'adore piloter un kart et je veux gagner encore pour marquer l'histoire du karting et pour le prestige de Tony Kart"

..... ➔ **"J'ai vite compris que la Tony attendrait beaucoup de moi !"**

N'avez-vous jamais voulu tenter votre chance en automobile ?

"En 1998, j'ai effectivement fait des tests en Formule Renault avec le Graff Racing. Nous étions sur le point de passer un accord qui portait sur trois ans avec de la Formule Renault et de la Formule 3, mais malheureusement le team n'a pas eu le sponsor escompté et l'aventure s'est arrêtée là. J'ai fait quand même une course de voiture, c'était une course d'endurance sur une berline Alfa Romeo. J'ai fait la pole et on a gagné avec huit tours d'avance avec mes équipiers, et puis stop, pas de budget. Tant pis, c'est la vie, c'est la loi des sports mécaniques. Entre par exemple Trulli, Button, Davidson ou Kovalainen pour ne citer qu'eux, j'ai vu passer pas mal de rivaux en voiture, mais je ne suis pas triste, le karting c'est vraiment bien et vraiment pro".

..... ➔ **"Le karting c'est vraiment bien et vraiment pro."**

Le rythme de vie d'un pilote de kart professionnel c'est quoi ?

"En intersaison, comme c'est le cas en ce moment, c'est trois jours de musculation et deux jours de fitness par semaine, notamment du foot. Quand la saison commence, je n'ai quasiment plus le temps de suivre ce programme, mais je fais alors du vélo aux beaux jours. Sinon, la saison c'est pour moi 14/15 courses par an et beaucoup de tests, soit à peu près 90 jours pleins assis dans un kart chaque année ! Je m'offre par contre un gros break au mois d'octobre sans rien faire, car à ce stade de l'année, je suis complètement vidé".



Interview décalée : Le profil de Davide Fore

Le triple Champion du Monde italien s'est également prêté de bonne grâce et sans se faire prier aux questions décalées de la rédaction. Lisez, ce n'est pas piqué des hannetons...

Quel autre métier auriez-vous rêvé d'exercer ?

"Du tennis, ou plutôt du football. Je suis un vrai fan de foot et un ardent supporter de l'AC Milan. En inter-saison, je m'entraîne toutes les semaines avec un club amateur de bon niveau, j'adore."

..... ➔ **"En inter-saison, je m'entraîne toutes les semaines avec un club amateur de bon niveau, j'adore."**

Quel CD se trouve dans votre autoradio ?

"Pas un, mais dix dans mon chargeur ! J'aime bien Vasco Rossi, Michael Jackson, Brian Adams, U2 et Roxette".

Quelle est votre voiture préférée ?

"La Ferrari Modena pour son design. Je la trouve superbe. J'aime bien aussi la BMW X5 pour son côté différent de ce qui se fait ailleurs".

Qu'y a-t'il dans votre garage ?

"Une Golf GTI. Même pas d'excès de vitesse, non, non, je suis prudent au volant !"

Que feriez-vous avec votre tout dernier plein d'essence ?

"A fond ! Je crois que je ferais tout ce que je n'ai jamais osé faire de ma vie avec un volant".

Qu'est-ce que vous emmèneriez sur une île déserte ?

"Ma femme. Hé, je viens de me marier alors..."

Qui souhaiteriez-vous emmener à bord de votre kart ?

"Sans aucun doute ma tante Luisina. Elle est tellement importante pour moi. C'est par elle que tout est arrivé".

Quel est votre circuit préféré ?

"Salbris, je l'adore".

Qu'est-ce qui vous fait lever le matin ?

"Je suis ravi de la vie que je mène. Mon métier et mon sport me donnent de la motivation pour chaque instant de la journée. En fait, tout ce que je fais tourne autour de lui. Je consacre tout au karting".

..... ➔ **"Si je pouvais emmener quelqu'un dans mon kart, ce serait ma tante. Elle compte tellement pour moi !"**

Quelle est la personnalité qui vous impressionne le plus autour de vous ?

"Monsieur Robazzi et Michael Schumacher. J'ai eu la chance de côtoyer Michael à plusieurs reprises, car nous avons couru plusieurs fois ensemble sous les couleurs Tony. J'ai donc appris à le connaître et j'ai découvert en lui la même force que Monsieur Robazzi : une motivation énorme. Ils sont tous les deux tellement motivés par la victoire, c'en est impressionnant ! Pour Michael par exemple, cette détermination absolue lui permet de se bâtir une préparation mentale et physique tout simplement incroyable. C'est sans aucun doute un de ses grands atouts".

Quels furent vos grands moments en compétition ?

"Je retiens trois grands moments dans ma vie et pas seulement en compétition. Par ordre chronologique, mon premier titre Mondial en 1998 à Ugento, puis le titre acquis en 2004 à La Conca. Notre début de saison avait été difficile, mais nous sentions que le potentiel était là. Il suffisait juste de tout bien accorder au bon moment. Sachant cela, je suis arrivé là-bas avec une telle motivation que cette victoire fut un sentiment très fort. Enfin, troisième grand moment, mon mariage à la fin de l'année dernière".

..... ➔ **"J'espère que le karting restera un sport spectaculaire avec de belles catégories."**

A quoi ressemblera un karting en 2020 ?

"J'ai peur que cela soit moins fun que maintenant. J'ai par exemple déploré la disparition il y a deux ans de la Formule Super A. On y trouvait l'élite du karting mondial, et d'un coup on a arrêté pour revenir à une catégorie où tout le monde pouvait courir. Le quatre temps ou l'énergie électrique ne me font pas rêver, alors j'espère seulement que le karting restera un sport mécanique spectaculaire, avec de belles catégories qui lui permettront d'être mieux médiatisé".

Davide Fore digest

Situation familiale :

30 ans, marié à Lerina depuis le 18 décembre 2004

Débuts en karting :

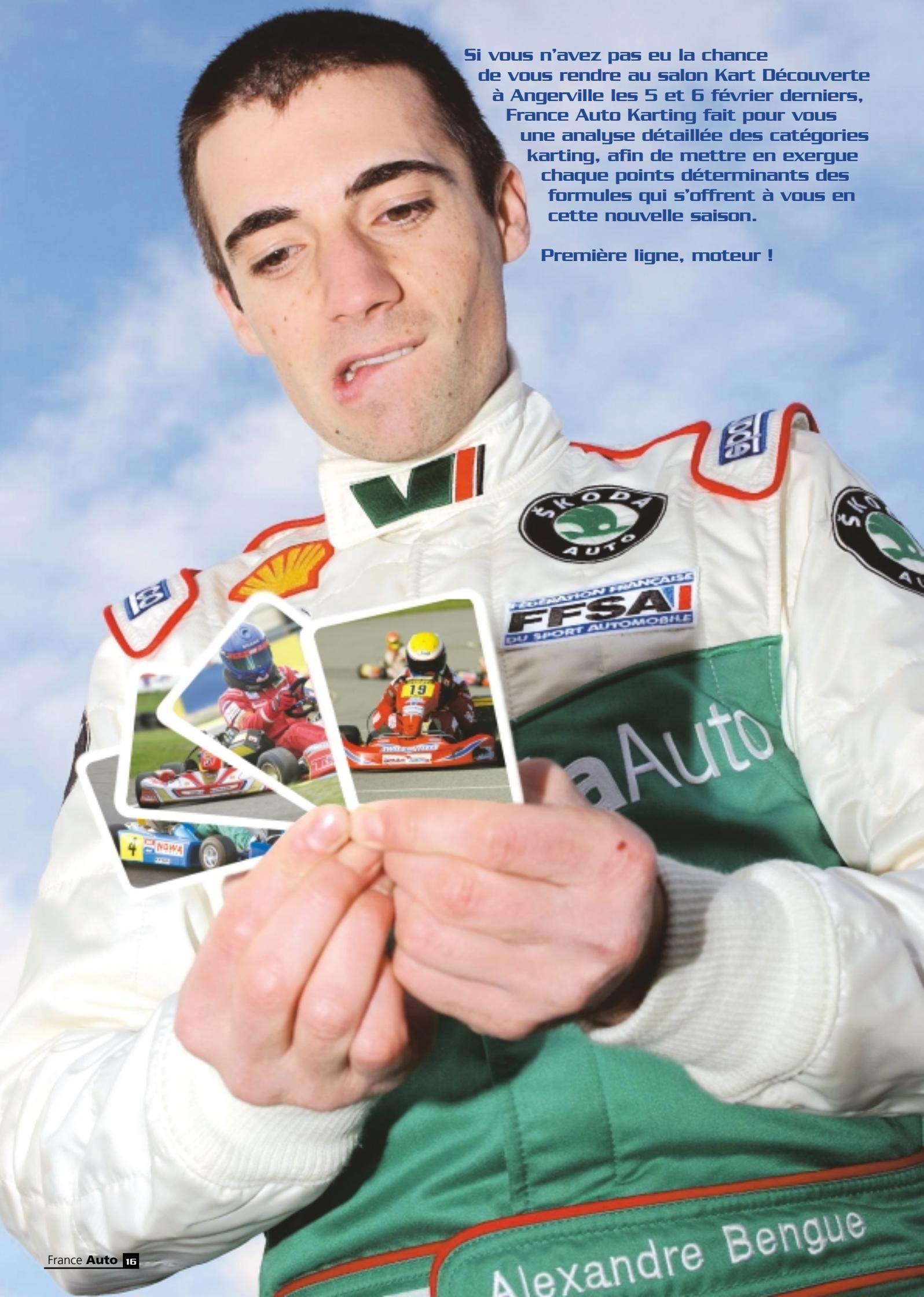
à 8 ans en loisir

Palmarès :

Champion du Monde de karting en 1998, 2000 et 2004
Vice Champion du Monde 125 Double champion d'Europe Champion d'Italie Open

Si vous n'avez pas eu la chance de vous rendre au salon Kart Découverte à Angerville les 5 et 6 février derniers, France Auto Karting fait pour vous une analyse détaillée des catégories karting, afin de mettre en exergue chaque points déterminants des formules qui s'offrent à vous en cette nouvelle saison.

Première ligne, moteur !



KARTING 2005

LES RAISONS DE VOTRE CHOIX

LES FORMULES D'ACCES

POURQUOI LE MINIKART ?

Présentation

Totalement repensée en 2004, la catégorie Minikart a pour but de faire découvrir le karting aux 7/9 ans, avec la possibilité pour eux de débiter en compétition dès leur huitième année. Un format d'épreuves spécifiques a été déterminé, tandis qu'une Coupe de France, organisée sur un week-end, sont au programme de la saison.



Les points forts

Hormis l'aspect sportif permettant aux tout jeunes de débiter en compétition dès 8 ans, la refonte de la catégorie Minikart s'est appuyée sur la définition d'une toute nouvelle machine. Le châssis a fait l'objet d'un cahier des charges très précis avec un dessin de cadre imposé. La motorisation est celle du Honda GX 120 à quatre temps, d'une fiabilité à toute épreuve. Avec très peu de latitude de réglages, comme par exemple la démultiplication imposée, le Minikart est très facile d'utilisation et ne nécessite aucune compétence technique dans le karting pour y participer. Son prix, plafonné à 1990 Euros TTC, complet est également un argument de poids.

POURQUOI LE MINIME/CADET ?

Présentation

Cette catégorie a, de tout temps, été le vivier des futurs champions de kart. La rapidité d'adaptation et l'adresse des jeunes adolescents de 10 à 14 ans est très impressionnante et le spectacle en piste de qualité. La catégorie Minime est réservée aux pilotes de 10 à 12 ans, c'est à dire atteignant l'âge de respectivement de 10 et 12 ans en 2005. La catégorie Cadet est réservée aux pilotes de 13 à 14 ans, c'est à dire atteignant l'âge de 13 et 14 ans en 2005. Attention toutefois aux débordements de cette catégorie, certains parents ou accompagnateurs se laissant parfois emporter par leur enthousiasme ou leurs convictions. Attention également à certains tarifs de fonctionnement abusifs pratiqués par certains professionnels dans une catégorie où la simplicité du matériel ne le justifie pas.

Les points forts

Excellente école de pilotage, le Minime/Cadet s'appuie sur un règlement technique moderne et adapté à la corpulence des enfants. Doté d'un châssis simple et efficace équipé de freins mécaniques, la formule



bénéficie du moteur IAME type Puma. Proposé dans sa version 85cc en Minime avec un carburateur d'un diamètre de 19,9mm, il passe en version 100cc avec un carburateur de 23 mm de diamètre en Cadet. L'avantage de la formule est de permettre à un pilote de garder le même moteur lors de son passage d'une catégorie à l'autre. Il n'aura alors qu'à racheter un cylindre et un carburateur pour se mettre en conformité. Toute préparation étant interdite, l'accès à cette formule est ainsi simplifiée, la présence d'un embrayage et d'un démarreur renforçant le côté ludique de ces karts.

POURQUOI LE FORMULE FFSA ?

Présentation

Formule monotype par excellence, la Formule FFSA se veut la passerelle entre le kart loisir et le kart compétition. Une formule de location à la course avec un prix conseillé y est même proposée, pour un prix de vente d'un kart complet à 3200 Euros TTC. Simple et robuste, il permet de découvrir et de pratiquer le kart à moindre coût sur tout le territoire avec des trophées et championnats régionaux, ainsi qu'une Coupe de France. Deux catégories y sont proposées : la Coupe de France FFSA Junior réservée aux 14/19 ans (atteignant l'âge de 14 ou 19 ans dans l'année 2005), et la Coupe de France Senior pour les plus de 20 ans.



Les points forts

Formule monotype très simple, le FFSA fait la part belle au pilotage comme le montrent les courses où il n'est pas rare de voir des pelotons entiers roues dans roues du premier au dernier tour. Extrêmement fiable, la mécanique présente quand même les atouts de la modernité avec un démarreur et un embrayage. Aucune pièce ne pouvant être modifiée ou changée, le kart offrant par lui-même très peu de latitudes de réglages hormis les pressions de pneumatiques, cette catégorie ne requiert donc aucune connaissance spécifique du karting pour concourir.

Formule FFSA : l'avis d'Alexandre Bengué

"Rien à voir, forcément, avec le Formule A et ses performances top niveau. C'est un kart qui avant tout abordable à tous points de vue. En terme de prix tout d'abord, enfin j'imagine, et d'utilisation surtout car il est facile à exploiter. Cela ne me paraît pas du tout idiot comme solution, pour bien se faire les dents, de choisir le Formule FFSA. Même s'il ne s'agit pas d'un monstre, il y a réellement moyen de se faire plaisir à son volant. C'est sans aucun doute bien de le piloter avant de viser des machines plus racées... C'est un peu l'équivalent de mon ancien Promo 2 en terme de philosophie de la compétition, je crois..."



NOUVEAUTÉ : LA NATIONALE

Digne successeur des classes Bleue ou Bleue S de la fin des années 70 et du début des années 80, la Promo, après plus de dix ans de bons et loyaux services, a donc laissé sa place à la Nationale. Tâche ardue pour la nouvelle venue qui doit se positionner en temps que réelle formule de promotion, tout en proposant un matériel moderne et attractif. Simple et robuste, la formule Promo et son vénérable moteur Komet K55 commençait effectivement à accuser quelques rides à côté de matériels nouvelle génération proposés notamment dans des challenges de marque. Face à cette rude concurrence dans un segment de marché où le coût et la facilité d'utilisation sont des arguments majeurs, cette catégorie intermédiaire qu'était la Promo se devait d'innover. Appliquant la devise qu'il est inutile d'aller chercher ailleurs des recettes qui fonctionnent déjà chez vous, la Commission Technique Nationale a opté pour une refonte complète de la motorisation de la catégorie en adoptant le fameux Rotax Max. Trop puissant et sophistiqué dans sa version standard, le moteur autrichien se voit ici équipé d'un cylindre spécifique bridant sa puissance, couplé à une suppression de la valve à l'échappement. La préparation y est bien sûr interdite. De son côté, toujours dans un but de maîtrise des coûts, la réglementation châssis reste en l'état, c'est à dire modèle éco à frein mécanique, tube et arbre d'un diamètre de respectivement 28 et 25 mm. Dotée à présent d'un démarreur et d'un embrayage, la nouvelle Nationale peut à présent avancer tous les arguments d'une formule réellement nouvelle pour un prix d'achat d'environ 4000 Euros TTC, complet selon les marques. Après une logique période de transition entre l'ancienne et la nouvelle formule, nul doute que le succès devrait être au rendez-vous pour la petite dernière !

.....> POURQUOI LA NATIONALE ?

Présentation

Tant attendue, la refonte de la Promo est enfin là. Le nouveau moteur Rotax, dans sa version J125 avec démarreur et embrayage, donne un grand coup de jeune à la catégorie. La réglementation châssis ne change pour le moment pas, au contraire des pneus. Les Vega XLL laissent la place aux Dunlop SL3. Légèrement plus tendres et sans doute plus performants que les gommes italiennes, les Dunlop SL3 ont toutefois depuis longtemps fait preuve de leur constance dans les championnats d'Endurance qui en sont équipés depuis bien des saisons. Le châssis, de son côté, devra toutefois supporter un poids et une adhérence supérieure à celui des années précédentes.

Les points forts

Déjà réputé pour sa solidité, le moteur Rotax, ici dans une version bridée, devrait atteindre un niveau de fiabilité inégalé à ce stade en karting. Avec un régime maxi de 12.000 tours/minute, aura seulement-il besoin d'être révisé une fois par an ? Certes plus cher à l'achat que l'ancien propulseur Komet, le Rotax devrait permettre des coûts d'exploitation extrêmement bas, tout en garantissant une grande facilité d'utilisation et des performances au moins égales à celles de son prédécesseur.

Nationale : l'avis d'Alexandre Bengué

"On est loin du Promo que j'ai connu. Ce kart est en fait un super compromis ! Il est très confortable à utiliser, bien équilibré, et pas mal du tout en moteur. Même si on sent qu'il est un peu bridé. On le ressent surtout à bas régime où c'est un peu pénalisant. Mais bon, je ne l'ai pas non plus utilisé à 100%. Par contre, j'ai eu un bon feeling avec le système de freinage. J'ai pu me permettre de freiner un peu plus tard qu'avec le Rotax, par exemple. Avec quelques tours supplémentaires, je crois que je l'aurai conduit un peu différemment. En étant plus agressif, notamment dans le sinueux. Dans les lignes droites par contre, il n'y a pas, je pense, grand chose à faire, la puissance étant limitée. Maintenant, je me suis vraiment senti à l'aise assez vite aux commandes. Le châssis est très souple et on ressent bien le comportement du train avant. Pour le moment, c'est le kart le plus confortable que j'ai testé. "

POURQUOI LE FORMULE KART ?

Présentation

Initiée en 2001, la catégorie Formule Kart propose une autre approche du karting. Mise sur pied en collaboration avec La Filière FFSA qui gère notamment le fonctionnement de la formule Campus en monoplace, elle associe compétition et formation du pilote au sein du Pôle Espoir de La Filière basée au Mans. Calqué en partie sur le calendrier scolaire, le Championnat de France se déroule sur sept épreuves et se termine aux vacances d'été. Cette formule 'clés en mains' propose un matériel inédit avec des châssis Sodi équipés de moteurs Biland 250cc à quatre temps. Les karts sont tirés au sort lors de chacune des courses, et sont entretenus par le personnel technique de La Filière FFSA. Hors compétition, les pilotes Formule Kart participent à de nombreuses séances d'essai et d'évaluation, celles-ci faisant partie intégrante de leur cursus étudiant.

Les points forts

Catégorie à part, Formule Kart est une passerelle entre le kart et l'automobile. Conjuguant compétition et formation, elle permet à de jeunes pilotes nés entre le 1er janvier 1986 et 31 décembre 1991 de bénéficier de l'appui d'un véritable centre de formation au pilotage, mais aussi à l'entraînement physique et aux moyens de communication moderne. Le champion et les meilleurs d'entre eux se voient allouer une bourse d'un montant total de 50.000 Euros pour intégrer les rangs de la Formule Campus l'année suivante.





Créés en 2000 par la FFSA, les Grand Prix Karting FFSA regroupent aujourd'hui les Championnats de France Junior, Espoir, Elite et 125cc/ICC. Ces quatre formules donnent accès aux courses internationales et ont par conséquent une réglementation technique calquée sur celles-ci. On retrouve donc ces catégories lors des cinq épreuves de prestige de la série, où s'affrontent les meilleurs pilotes français et européens.

Présentation

Elle représente la série la plus fournie des Grand Prix FFSA. Chaque jeune pilote rêve de s'y illustrer avant de gravir les dernières marches de la pyramide du karting. Réservée aux pilotes ayant 15 ans au cours de l'année 2005, elle propose un matériel extrêmement compétitif avec un moteur à refroidissement liquide et à admission par clapets développant une trentaine de chevaux. Les châssis ne sont pas en reste puisqu'ils sont équipés de ce qu'il y a de mieux sur le marché, couplés avec des gommes tendres. Devant son succès, tant au niveau national qu'international avec l'existence d'un Championnat d'Europe, s'y imposer nécessite un haut niveau de pilotage et d'encadrement technique.



POURQUOI LE JUNIOR ?

Présentation

Réservée aux pilotes de 13 à 15 ans, treize ans révolus et atteignant leur quinzième année au cours de 2005, la catégorie Junior se situe entre les classes Minime et Espoir. La logique voudrait tout de même que les pilotes aient roulé auparavant en Cadet, le pas à franchir en terme de performances étant conséquent. Le châssis est effectivement le même qu'en Espoir, la catégorie se différenciant essentiellement par son moteur. Celui-ci est en effet un 100cc à admission par jupe de piston avec embrayage et démarreur électrique. Les performances sont au rendez-vous d'une formule de haut niveau directement issue des courses internationales. Seuls les Grand Prix FFSA sont au programme de cette catégorie en France.

Les points forts

Choisir le Junior, c'est choisir une catégorie positionnée vers l'international. Le niveau y est élevé, la participation internationale, et des courses dans toute l'Europe sont programmées avec la Winter Cup, le Trophée Margutti ou le Championnat d'Europe. Le pilote y apprendra toutes les ficelles de la course à haut niveau avec un kart performant équipé de gommes tendres.

Les points forts

Venus d'horizons aussi divers que le Cadet, le Junior, l'ex Promo ou la N100, la catégorie Espoir regorge de jeunes talents aux dents longues. C'est donc une formule extrêmement compétitive pour qui rêve de carrière au sommet. Les pilotes français s'y distinguent régulièrement avec une collection de titres européens glanés ces dix dernières années. Les écarts y sont faibles, et entre essais chronométrés au centième de seconde, manches qualificatives musclées et finales à couteaux tirés, s'y imposer relève parfois du parcours du combattant.





POURQUOI L'ELITE ?

Présentation

Le matériel, issu de la réglementation internationale de la Formule A, est ce qui se fait de mieux dans le karting dit traditionnel, à savoir le 100cc. Ici pas de compromis, tout est tourné vers la performance maximale avec des régimes de rotation pouvant aller jusqu'à 20.000 tours/minute pour une puissance frisant les 32 CV. Là encore, les moteurs sont à refroidissement à eau. Le libre choix des gommes les plus tendres entre les manufacturiers Bridgestone, Dunlop et Vega permet d'imaginer le niveau d'adhérence de ces karts. Catégorie reine par excellence, l'Elite/Formule A propose des compétitions dans le monde entier, avec en point d'orgue le Championnat du Monde, organisé chaque année en septembre. Les français s'y sont imposés à trois reprises avec Emmanuel Collard en 1988, Jean-Christophe Ravier en 1996, et Franck Perera en 1999.

Les points forts

L'Elite et la Formule A sont au karting ce que la Formule 1 est à l'automobile. La compétition y est donc féroce, notamment au niveau



Formule A : l'avis d'Alexandre Bengué

"On passe dans une autre dimension. Cette machine, c'est la performance à l'état pur ! C'est tout simplement génial !
Le moteur a

vraiment du caractère. Par contre, évidemment, je reste loin du compte en terme d'utilisation maximale de ses possibilités. Notamment en terme de freinage que je n'ai pas trop réussi à dompter...
Un régal, tout de même !"



POURQUOI LE 125/ICC ?

Présentation

Grande sœur de la N125, le 125 ICC est la seule catégorie des Grand Prix FFSA à proposer une boîte de vitesses. Par rapport à la N125, elle offre plus de libertés sur le plan technique avec des moteurs libres de préparation. Équipée de gommes tendres, elle s'aligne sur la réglementation CIK, et représente un champ d'actions intéressant pour les préparateurs de moteurs. On y retrouve des pilotes de grande expérience, ainsi que des champions des catégories 100cc venus faire triompher les couleurs d'une marque. Une Coupe d'Europe et un Championnat du Monde sont mis sur pied chaque année.

Les points forts

Les sensations y sont très fortes, le moteur 125cc et sa boîte de vitesses faisant du 125 ICC la machine de karting la plus performante du marché. Ces véritables bêtes de course nécessitent un certain savoir faire en matière de mise au point. Elles s'avèrent par contre plus fiables que les mécaniques à 100cc du fait d'un régime de rotation bien inférieur.





LES FORMULES PLAISIR ET SENSATION



POURQUOI LA N100 ?

Présentation

Un pas est franchi avec la N100 qui est l'archétype de la catégorie traditionnelle du karting. Ici pas d'embrayage ou de démarreur, mais un kart plus dépouillé, équipé d'un bon vieux 100cc à refroidissement à air ou à eau pour les plus récents. Gorgé de chevaux, le propulseur est alimenté par un carburateur de 24 mm et ressemble à s'y méprendre à ses homologues des catégories Espoir et Elite en Grand Prix. La définition technique, comme par exemple la libre préparation, est effectivement la même, seule une période d'homologation les sépare, ceux de la N100 devant correspondre à celles comprises entre 1992 et 1998. Le châssis, quant à lui, est aux normes internationales et bénéficie des meilleurs équipements. Le matériel proposé est donc performant, mais pointu à exploiter et nécessite savoir faire et suivi régulier. Les premières places y sont chères et réclament déjà une expérience certaine.

Les points forts

La N100 est une des catégories les plus attractives du karting français en raison de ses performances, de la technicité de son matériel et de l'excellent niveau de pilotage qui y règne. Évidemment moins coté que les Grand Prix FFSA, les épreuves N100 sont néanmoins une parfaite préparation aux épreuves de haut niveau ou un excellent refuge pour les budgets moyens. De la course amicale à la Coupe de France en passant par les championnats de régions, chacun saura trouver son compte dans une catégorie très bien représentée sur l'ensemble du territoire.

POURQUOI LA N125 ? ...➔

Présentation

Si un karting traditionnel est le plus souvent représenté par des machines 100cc sans boîte de vitesses, voire à prise directe, le N125 propose une alternative avec ses 25cc supplémentaires et sa boîte à six rapports. L'embrayage sert à démarrer, notamment lors des

départs de course qui sont donnés arrêtés, mais une fois lancé, les vitesses passent ensuite une par une à la volée. Le moteur est refroidi par eau et développe plus de 40CV. Les performances élevées d'un 125 imposent la présence de freins sur les roues avant, contrairement aux autres catégories. Coûteux à l'achat, un 125 s'avère plus économique à l'entretien qu'un 100cc en raison de sa fiabilité. La préparation des moteurs est autorisée, mais dans un cadre limité, avec notamment un volume minimum de chambre de combustion imposé. Cette catégorie connaît depuis plusieurs années un bel engouement et s'exprime pleinement sur les pistes aux tracés rapides.

Les points forts

On retrouve souvent, dans les pelotons de la N125, d'anciens pilotes de 100cc en quête de nouvelles sensations. Elles sont effectivement au rendez-vous à bord d'un 125 qui, entre les violentes poussées du moteur, les changements de vitesse et la puissance du freinage, demande un engagement physique total de la part de son pilote. Les grands et forts gabarits se dirigent également volontiers vers ce type de catégorie qui minimise leur handicap de poids. Pour les amoureux de la mécanique enfin, un kart 125 est une bien belle machine.





POURQUOI LE SUPERKART 250 ?

Présentation

Attention bolide ! A peine plus grand qu'un kart traditionnel, mais doté d'une carrosserie bien profilée, le Superkart 250 vous transporte dans une autre dimension. Avec 95CV pour un poids de 210 kilos pilote à bord, un tel engin n'est pas à mettre entre les mains du premier venu et ne peut s'exprimer que sur des circuits automobiles. Le cœur du Superkart est bien entendu son moteur bicylindre de 250cc, équipé d'une boîte de vitesses à six rapports. Mi-kart, mi-voiture, le Superkart n'a jamais reçu les lettres de noblesse qu'il mérite. Le faible nombre de courses proposées en est peut-être la raison.

Les points forts

Le Superkart 250 possède sans aucun doute le meilleur rapport prix/sensation offert par n'importe quel engin motorisé à quatre roues. Ses temps au tour sont ceux d'une Formule 3 avec des vitesses de pointe qui dépassent allègrement les 200 km/h, le tout pour un budget bien inférieur à n'importe quel catégorie monoplace. Il permet aussi de rouler sur les plus beaux circuits automobiles d'Europe.

Superkart 250 : l'avis d'Alexandre Bengué

"Diabolique ! Mais pas facile à exploiter en tout cas. Je ne me suis pas vraiment fait à la position 'allongée' pour piloter. Rien à dire sur le châssis qui est d'une efficacité redoutable et sur le freinage qui est monstrueux. Tout se passe au dessus de 10.000 tours ! Tout est en fait déroutant... avec cet engin !"

POURQUOI LES CHALLENGES DE MARQUE ?

Présentation

Initiés dans les années 80 avec le fameux Challenge Yamaha, les challenges ou trophées de marque sont une alternative aux catégories fédérales. L'intérêt de ces formules réside dans la 'monotypie' du matériel proposé, garantissant des écarts faibles et une stabilité du règlement. Sur un plan sportif, ils proposent en général dans leur organisation des championnats à étapes répartis sur toute la saison. Attention toutefois à la pérennité de ces catégories qui se sont multipliées ces dernières années, certaines restant strictement confidentielles ou limitées à une seule région du fait de l'absence d'un

véritable réseau de revendeurs. Sur un plan fédéral, la catégorie Open, réservée strictement aux courses régionales amicales, permettra de réunir sur la même grille de départ l'ensemble de ces matériels venus d'horizons divers, permettant à tout un chacun de pouvoir concourir.

Les points forts

Les challenges de marque ont souvent été l'occasion de découvertes et d'innovations, chose qu'une catégorie fédérale ne peut pas forcément se permettre du fait, à la base, d'un souci de pérennité dans le temps. Ainsi, les premières carrosseries, embrayages ou moteurs eau ont été initiés par ce type de formules. Le succès actuel du Rotax Max par exemple, s'explique par la mise à disposition du public d'un matériel novateur, performant et fiable qui préfigure le karting de demain.

Karts en mains pour Alexandre Bengué !

Le jeune pyrénéen, 29 ans depuis le 22 décembre dernier, a trouvé le loisir, entre le Monte Carlo et les reconnaissances du rallye de Suède, de tester la plupart des machines présentées lors de l'opération 'Kart Découverte'.

Habillé aux couleurs de la maison 'Skoda' pour laquelle il a commencé à rouler es qualité de pilote officiel en Championnat du Monde des Rallyes 2005, Alexandre Bengué n'est pas à proprement parler un néophyte en matière de karting. En effet, avant de devenir lauréat de l'opération Rallyes Jeunes FFSA fin 1998 et d'intégrer dans la foulée l'équipe du même nom, puis l'Equipe de France FFSA Rallyes l'an dernier, 'Alex' s'est fait les dents aux commandes d'un Promo 2. "A l'époque, c'était pour moi la seule possibilité que j'avais de courir, en tous les cas la solution la plus abordable financièrement. J'ai dû faire deux ou trois courses", souligne le pilote Skoda. "J'aimais assez l'ambiance dans le paddock et les courses en peloton."

C'est donc en amateur 'éclairé' que le pilote Skoda s'est prêté, avec la gentillesse et l'humilité que ses proches lui connaissent et que les autres ont pu découvrir et apprécier, au petit jeu des essais des machines les plus en vues de l'année. Tour à tour, le temps de la journée du vendredi que Kart Découverte avait dévolue aux journalistes et aux VIP, Alexandre a pris en mains un Formule FFSA, le nouveau Nationale (ex-Promo), un Rotax, un Formule A 100cc (qui l'a séduit complètement, le contraire eût été étonnant)... pour finir en apothéose aux commandes d'un Superkart 250. Un machine qu'il a qualifiée de 'diabolique'...

La Rédaction de France Auto remercie Alexandre Bengué pour sa souplesse et la très grande disponibilité qu'il a affichée tout au long de la journée. ♦

Retrouvez l'ensemble
des calendriers karting 2005
sur le site www.ffsa.org !

LES JEUNES OUVRENT LA SAISON A LAVAL

Quinze jours après l'ouverture du Championnat de France d'Endurance à Pageas, c'est la piste de Beausoleil à Laval qui va lancer, le 26 mars, la saison de vitesse dans l'hexagone.

C'est le grand retour des catégories 'Jeunes' en Mayenne depuis la reprise de l'appellation Championnat de France pour les épreuves des 10/14 ans. Victime de la fougue et de l'agitation de certains accompagnateurs et parents, la fédération de karting avait en effet décidé de mettre fin à ces excès en supprimant les Championnats de France Minimes et Cadets. Devant ce constat, l'ASK Laval a alors mis sur pied de 1996 à 1998 un Trophée de France doté d'un règlement particulier. Afin d'éviter tous débordements de l'entourage des pilotes, des équipes de quatre ou cinq pousseurs furent répartis à chacun des postes de commissaires. En interdisant ainsi l'accès à la piste aux accompagnants, évitant ainsi les sources de conflit, le club de Laval permit à son Trophée de France de se dérouler dans une ambiance sereine, tandis que le spectacle en course atteignait des sommets, avec notamment de la victoire de Nico Rosberg lors de l'édition 1998.



L'école de l'aspiration

Habitée des grands rendez-vous, l'ASK Laval s'apprête donc à retrouver avec plaisir les jeunes pousses du karting comme nous l'explique son président, Michel Langlais: "Nous nous attendons à une forte participation, comme l'atteste le nombre élevé d'engagés pour la course d'ouverture programmée trois semaines avant le week-end du championnat. Je souhaite vivement que cette course soit une réussite, le circuit de Laval convenant bien aux catégories Minimes/Cadets avec des fréquents dépassements dûs au phénomène de l'aspiration. Cet aspect technique du circuit m'a semblé être notamment un des points de réflexion important de la Commission de Karting dans son choix de circuit". Ultra rapides et vallonnés, les 1007 mètres du circuit lavallois devraient encore une fois fournir un spectacle de qualité au public. A noter que le club étudie actuellement un allongement de son tracé du côté du virage de l'aérodrome. Une modification qui permettrait de porter la longueur du circuit à 1200 mètres afin d'être en mesure d'accueillir à nouveau des épreuves internationales, comme elle le fit en 1993 avec l'organisation du Championnat du Monde, remporté en Formule A par un certain David Terrien... Champion de France Minimes 1988 !

Après l'ouest, le championnat prendra le cap de l'est à Septfontaine, du nord à Douvrin pour finir au Centre à Saint Amand. A noter que le calendrier évolue cette année avec deux courses en juillet, permettant aux pilotes et à leur famille d'être tout entier disponible pour les congés du mois d'août. ♦

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIME/CADET Le calendrier 2005

Laval (53) : 26/27 mars
Septfontaine (25) : 7/8 mai
Douvrin (62) : 9/10 juillet
Saint Amand (18) : 23/24 juillet



PNEUMATIQUES 2

LA NOUVELLE DONNE

La Commission Nationale de Karting a procédé, comme elle en l'habitude tous les trois ans, à un appel d'offre global en vue, in fine, de désigner ses partenaires pneumatiques pour les saisons 2005, 2006 et 2007. Voici les résultats ! Un bon tableau valant mieux qu'un long discours, nous vous laissons à vos gommages...

Minikart	Minimes Cadets	Formule FFSA	Nationale	N100	N125	Endurance
						

TYPES DE PNEUS Slick						
Vega Cadetti	Bridgestone YJQ	Vega FF	Dunlop SL3	Dunlop SL4	Vega FH	Dunlop S

TYPES DE PNEUS Pluie						
Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Dunlop KT 10	Vega W4	Dunlop KT 8



2005



ance	Formule Kart	Junior	Espoir	Elite	125 ICC	250



SL3	Bridgeston e YJZ	Bridgeston e YJB	Vega FM	Pneus homologués CIK Formule A dans la gamme de Bridgestone Vega Vega France et Dunlop	Vega FM	Libres dans la liste des pneus homologués par la CIK en 6 pouces
p	Bridgeston e YFD	Bridgeston e YJP	Vega W4	Vega W4		



...ASK ACO

LES PIONNIERS DU KARTING

Alors que l'Europe s'ouvrait à ce nouveau sport mécanique en provenance des USA que l'on appelait Go Kart, c'est l'Automobile Club de l'Ouest qui montrait la voie sur notre territoire en ouvrant dès les premiers jours de 1960 une section karting. Dans la foulée, elle allait donner encore l'exemple en construisant la première piste de karting en France, début d'un formidable mouvement qui nous rassemble aujourd'hui.

C'est en 1959 que l'hexagone découvre le karting. Le succès est immédiat, et les pilotes en herbe ne tardent pas à se confronter dans le cadre de courses "sauvages". Devant cet engouement, le 29 février 1960, à l'initiative de Jean-Marie Balestre, naît officiellement le GNK (Groupement National de Karting) dans les locaux de la FFSA, Place de la Concorde. Toujours à la pointe en matière de sports mécaniques, l'ACO est la première à réagir en créant le premier club de karting en France. Dès lors, ce nouveau sport va connaître un véritable "boum" avec en 1961 plus de 13.000 licenciés. Connu et reconnu, le kart va alors avoir besoin de pistes spécialement adaptées à sa pratique, au lieu des places de mairie ou autres parkings goudronnés jusqu'ici utilisés. C'est là encore l'ACO qui crée l'évènement en construisant, avec le concours de la société BP, le premier circuit de karting en France.

Implanté dans l'enceinte du circuit des 24 Heures, non loin de l'actuel paddock du circuit automobile, il propose une longueur de 521 mètres pour une largeur de 6,50 mètres. Après l'initiative mancelle, un grand nombre de communes se décident elles aussi à créer leurs "kartodromes", et ce sont près de 300 circuits que le GNK doit enregistrer fin 1961. Très vite, des compétitions officielles vont être mises sur pied tant au niveau national qu'international, et c'est ainsi qu'en ce début des années 60, notre vieux continent se découvre une vraie passion pour cette nouvelle forme de sport mécanique peu coûteuse et abordable pour le plus grand nombre.



Numéro 1 oblige !

Passé le phénomène de mode, le nombre de pratiquants va rapidement décroître, et en ce début d'année 1963, l'ACO envisage de stopper l'activité karting et de fermer la piste. Mais un des sociétaires s'alarme alors de la situation, propose un projet de relance, et à la demande des dirigeants du club sarthois, reprend les rênes de l'activité karting. René Leret, puisque c'est de lui qu'il s'agit, vient de prendre en mains les destinées d'un club, qui, sous son impulsion, va connaître un formidable essor pendant les trois décennies à venir. "Après avoir vu naître sept ou huit pistes dans la Sarthe en 1961, le mouvement semblait être en perte de vitesse", se souvient René Leret. "Nous étions moins de dix membres au sein du club, et devant cette baisse, l'ACO envisageait de stopper le karting. Nous avons réussi à convaincre les dirigeants de continuer, ils ont accepté à la condition que je prenne la présidence du club de kart. Dès lors, nous avons grandi doucement, tout en organisant une dizaine de courses par an selon les vœux de l'ACO qui souhaitait toujours que l'on mette en œuvre un grand nombre de manifestations". La partie est donc

... 1991, l'année du Championnat du Monde avec la participation de Fisichella, Verstappen, Trulli etc



gagnée pour le club de kart, mais la piste est toujours menacée, et même bientôt frappée d'obsolescence. "En 1970, le GNK a fait évoluer la réglementation des pistes de karting, rendant impossible toutes compétitions sur des pistes de moins de 600 mètres. Il était temps pour nous de trouver de nouvelles solutions pour continuer nos activités d'organisateur de compétitions". Le projet d'une nouvelle piste est lancé au début des années 70, mais la procédure est longue, la crise pétrolière de 1973 n'arrangeant rien à la situation, bien au contraire. Après des années d'efforts, c'est finalement en 1976 que le club de l'ACO se dote d'un tout nouveau et magnifique tracé. "Lors de l'homologation de cette nouvelle piste, le responsable du GNK m'a annoncé que comme l'ancien circuit portait comme numéro d'homologation le 1, il était logique que nous gardions ce numéro pour ce nouveau tracé !"



De Maison Blanche à Alain Prost

Si l'ACO a fait cadeau du terrain situé non loin du fameux virage de Maison Blanche, bien connu des amateurs des 24 heures automobiles, la piste qui va donc porter le nom de ce haut lieu du sport automobile est elle uniquement issue de fonds privés. Doté d'un tracé particulièrement technique et varié développé sur une longueur inédite pour l'époque de 1200 mètres, ainsi que d'infrastructures uniques pour le karting avec une immense terrasse surplombant une vaste zone de stands en dur, le circuit du Mans devient la référence dans l'hexagone. "Mon fils Gérard qui l'a dessiné voulait réunir l'ensemble des difficultés techniques que peut rencontrer un pilote sur une piste de kart", témoigne René Leret. Coïncidence ou pas, la réalisation des nouvelles installations mancelles marque les prémices d'un renouveau de notre sport en France. C'est dans la foulée tour à tour Laval, Valence, Lyon ou encore Angerville qui

dotent de circuits répondants à de nouveaux critères de performance et de confort des licenciés. En 1978, l'ACO et son président sont récompensés de leurs efforts en recevant la mission d'accueillir et d'organiser les Championnats du Monde. La course est un succès et permet aux français Marc Boulineau et Gérard Leret de se révéler, tout comme un autre jeune pilote répondant au nom d'Ayrton Senna da Silva. Pour sa première apparition en Europe, ce brésilien de 18 ans étonne par sa combativité et son audace. Sa technique de pilotage intrigue aussi, il n'a en effet pas son pareil pour négocier le "pif-paf" situé au bout de la zone des stands. Pied au plancher, tenant le volant d'une seule main, il ne ralentit brièvement son kart qu'en bouchant l'entrée d'air de son carburateur, occasionnant un nuage de fumée à l'échappement. Spectaculaire et novateur, le jeune pilote de l'usine DAP vient d'inventer la technique de graissage des moteurs, bien connu depuis des kartmen. De retour cinq ans après, le Mondial de karting saluera la victoire de l'extraordinaire Mike Wilson et le podium de Marc Boulineau, sans oublier le formidable baroud d'honneur de Patrick Dias et de ses pneumatiques Michelin. 1991 enfin sera la dernière occasion pour l'équipe du président Leret d'organiser ces championnats mondiaux qui ont vu la participation, entre autres, de messieurs Fisichella, Verstappen, Magnussen, sans oublier la victoire de Jarno Trulli en Super A et Alessandro Manetti en Formule A. Une manifestation unique pour l'ACO comme l'explique René Leret: "Ce fut une épreuve grandiose, tant par le nombre de spectateurs, les retombées médiatiques, le spectacle en piste et les performances réalisées. Le record du circuit signé ce week-end là, sans le pif-paf toutefois, tient toujours d'ailleurs toujours. Parmi les centaines d'épreuves que nous avons organisées, celle-ci fut vraiment notre apothéose !" Ces formidables championnats vont là encore coïncider avec un nouvel engouement pour le karting, le club de l'ACO dépassant alors les 400 licenciés les années suivantes, avant de tourner aujourd'hui à une moyenne de 330 adhérents. Entre-temps, la piste de Maison Blanche est devenue le circuit Alain Prost, le champion français acceptant après son deuxième titre mondial de 1986 de donner son nom au célèbre tracé de la Sarthe. Aujourd'hui, le site propose deux circuits aux pratiquants, une deuxième piste dédiée au loisir ayant vu le jour en 1994. Si à l'issue de près de 30 ans d'activité intense, René Leret a laissé la présidence à René Jamois, le club de l'ACO n'en continue pas moins sa mission d'organisateur majeur, avec notamment les fameuses 24 heures du Mans qui vont fêter cette année leur vingtième édition. Et qui sait demain, la rénovation de la piste Alain Prost afin d'accueillir et de créer toujours et encore l'événement... ◆



DUNLOP

INVESTIT LE KA



Mondialement connu, le géant japonais, propriété du groupe Sumimoto, jouit d'une flatteuse réputation dans le monde du karting comme en atteste le palmarès des Championnats du Monde des deux dernières décennies. Cantonné jusqu'ici principalement aux championnats d'endurance, le manufacturier inventeur du pneumatique fait cette année une percée remarquable sur le marché français. C'est en effet chaussées de Dunlop que la nouvelle Nationale, remplaçante de la Promo, évoluera, tout comme son aîné la Nationale 100. Thierry Espié, responsable du marché karting, nous présente les spécificités de l'entreprise.

Pouvez-vous nous retracer l'historique de Dunlop en karting ?

"Dunlop est venu assez tôt dans le karting, mais c'est au cours des années 80 que la marque s'est fait remarquer en remportant à plusieurs reprises les Championnats du Monde, notamment avec Mike Wilson. C'était l'époque des pneus libres, donc très spéciaux. On développait des gommes spécifiquement pour un châssis, une piste, voire un pilote. Comme il n'y avait, à l'époque, pas de structure compétition basée en Europe, Dunlop était assez discret lors de la première partie de la saison qui comptait pour les Championnats d'Europe. Mais en septembre pour les Championnats du Monde, les japonais mettaient le paquet et ont souvent remporté la mise".



"Dunlop est présent en compétition depuis toujours, c'est une passion, une raison d'entreprise."

Quelle est la signification de la présence d'une marque comme Dunlop en compétition ?

"Dunlop est présent en compétition depuis toujours, c'est une passion, une raison d'entreprise. Que ce soit en voiture, en moto ou en karting, la course fait partie de notre activité et nos centres de recherche et de

KARTING

développement en Angleterre et au Japon travaillent étroitement avec le service course".

La fabrication d'un pneu de kart est-elle aussi complexe que celle d'une voiture ?

"Peut-être même plus, du fait des contraintes terribles qu'il subit. Il doit être très performant sur un tour, mais aussi endurant du fait du nombre limité de trains à disposition du pilote sur un week-end de course. Un châssis de kart n'a pas de suspension ni de différentiel, c'est donc le tube du châssis et la carcasse du pneu qui doivent encaisser toutes ces contraintes pour lui permettre d'adhérer au sol, mais aussi simplement de tourner. Il faut aussi savoir que le pneu à carcasse radiale est interdit en karting, ce qui explique sa forme dites "en ballon" par rapport à un pneu d'auto par exemple. L'exploitation du pneu est elle aussi très pointue. Quand on sait que parfois l'on descend jusqu'à 0.4 bars de pression, une erreur de seulement 0,05 bar peut vous faire passer à côté de l'exploitation optimum de la gomme".



"Une erreur de seulement 0,05 bar peut faire passer à côté de l'exploitation optimum de la gomme !"

2005 semble être l'année du grand retour de Dunlop sur le marché français après y avoir été quasiment absent ces dernières années. Pour quelle raison ?

"Nous avons longtemps fourni les catégories 125 puis l'Endurance, mais c'est vrai que cette saison, nous arrivons sur deux catégories porteuses que sont la Nationale et la Nationale 100. Je pense que contrairement à cette année, nous n'avons pas été très performants lors des différents appels d'offres de la fédération. Cette fois-ci, nous avons présenté un dossier abouti avec des produits de qualité à un juste prix, tout en offrant de bonnes dotations dans le cadre des championnats. Je trouve d'ailleurs assez salubre la nouvelle redistribution des catégories entre les trois principaux manufacturiers de pneumatiques que nous sommes, avec Vega et Bridgestone".



"Dunlop arrive sur les deux catégories porteuses que sont la Nationale et la Nationale 100."

Que représente le service compétition de Dunlop ?

"Le service compétition est basé à Montluçon et se compose de vingt personnes qui couvrent environ 150 manifestations sportives en France et dans le monde pour l'automobile, la moto vitesse et cross, ainsi que le karting. Nous transmettons en permanence nos informations au service recherche et développement, mais sur chaque épreuve internationale, Dunlop envoie un ingénieur du Japon. Nous avons fait beaucoup d'essais avec des pilotes comme Danilo Rossi et Alessandro Manetti, tandis qu'au Japon, Ronnie Quintarelli effectue un gros travail. Il est particulièrement sensible au niveau la mise au point. Nous pouvons également compter sur un suivi de fabrication extrêmement rigoureux qui assure une parfaite constance de la qualité du pneu. Comme je le disais plus tôt, la compétition est un métier de passionné, imposant d'être performant le jour J à l'heure H ce qui représente un challenge permanent, mais aussi très motivant. H+1 ou J+1, c'est trop tard, et c'est ça qui fait tout l'intérêt de la course !"



"H+1 ou J+1, c'est trop tard, et c'est ça qui fait tout l'intérêt de la course !"



Dunlop : Les points clés

- 1888** : Invention du pneumatique par John Boyd Dunlop
- 1896** : Création de la Compagnie Française des Pneumatiques Dunlop
- 1920** : Construction de l'usine de Montluçon
- 1984** : Sumimoto prend le contrôle de Dunlop
- 1999** : Le joint venture signé entre Good-Year et Dunlop fait du groupe l'un des trois plus importants fabricants de pneumatiques au monde, et le 1er fabricant de pneumatiques moto dans le monde.
- 15** : Titres mondiaux en karting entre 1981 et 1999.

Thierry Espié : Un champion à votre service



Les plus jeunes ne le savent peut-être pas, mais Thierry Espié fut l'une des stars françaises du "Continental Circus", nom que l'on donnait alors au Grand Prix Moto. Pilote professionnel pendant douze ans de 1975 à 1987, Thierry a fini à quatre reprises dans le top 5 des Championnats du Monde 125 et 250cc sur Motobécane, Yamaha, puis Chevalier. A 35 ans, le français range son casque et intègre trois ans plus tard le département compétition de Dunlop. A la moto d'abord, puis au karting depuis 12 ans, Thierry vibre toujours autant de sa passion pour la course. ♦



INFOS PRATIQUES

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR



TELEVISION

On met le Turbo !

Le Karting fait son retour sur le petit écran. En effet, la chaîne hertzienne M6 diffusera dans le courant du mois de mars un reportage dans le cadre de son émission vedette " Turbo ". Tourné lors de la dernière Coupe de France

Féminine et Minikart le sujet permettra de voir à l'oeuvre garçons et filles au volant de leurs engins, sous l'angle à la fois compétition et humain. A vos postes !

M6 Turbo : tous les samedis à 19h15 rediffusion le dimanche à 11h15 ♦

EDITION

Guide de la licence 2005

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les différentes licences, les tarifs, les questions d'assurances, les conditions de délivrance, formations des officiels, grâce à ce guide qui recense absolument toutes les informations dont vous avez besoin. Pour vous le procurer, deux façons. Vous pouvez passer par le www.ffsa.org et le commander auprès de votre CRK ou tout simplement le consulter et le télécharger sur le site fédéral. "Recueil des Circuits" de Rhône-Alpes : une initiative à souligner

Orchestrée par la CRK Rhône Alpes, la première édition du recueil des circuits rassemble au sein

d'un seul et même document, tous les réglages et références qui concernent les pistes de la région. Cette compilation apporte une aide à toutes celles et ceux qui débutent en kart. Dans son contenu, on retrouve en première partie, un tableau récapitulatif des circuits de la région avec les meilleurs temps absolus réalisés lors de Championnats de France, d'Europe et même du Monde. Dans la deuxième partie, on retrouve des "Fiches Circuits", catégories par catégories avec le ou les rapports principalement utilisés. Juste en-dessous, le temps de référence ainsi que son détenteur sont mentionnés. Une nouvelle édition verra le jour tous les six mois. Une belle initiative qui devrait faire école.

E-mail : Gazettecrk@aol.com ♦



L'ACTUALITE DU NET

Lifting de saison pour mediasuperkart



Le site officiel du Superkart 250 fait peau neuve en ce début de saison. Dès la homepage, on note un design modernisé et la création de quatre grandes rubriques avec notamment l'actualité du kart et la reprise des communiqués FFSA/FIA (merci Eric !). Le bandeau du haut permet d'accéder à de nombreuses informations et si l'on rentre dans la rubrique " Superkart ", on retrouve des thèmes comme une préface, la présentation du SK, les palmarès, le matériel plus une astucieuse rubrique qui vous explique comment débiter, du choix de votre club jusqu'à vos premiers tours de roues. Des annonces régulièrement mises à jour sont aussi proposées. Si l'on clique sur l'icône "média", on tombe sur des interviews des pilotes, des vidéos et autres

photos dont l'incontournable et très fréquent dossier "pit-babes". La partie "liens" permet d'accéder à tous les sites mondiaux traitant du Superkart et si l'idée vous vient d'aller voir ce qui se passe dans "communication", vous découvrirez alors ce qui est fait en matière de promotion, partenariat et télévision. Tout le Superkart 250 est dans medisuperkart.com. Début des hostilités pour le Championnat de France "deux et demi" les 6 et 7 mai prochains à... Hockenheim !

www.mediasuperkart.com
contact@medisuperkart.com ♦

L'ASK Rosny 93 est en ligne

Internet bouge dans le milieu du kart. Preuve en est, le lancement du site exclusivement dédié à l'ASK chère au Président Deschamps. Pour ses quinze ans le club s'offre ainsi une très belle vitrine. Dans les tons orange et bleus, la première page vous accueille avec une animation sympathique qui vous plonge au départ du dernier Championnat du Monde avec Arnaud Kozlinski, pilote du club, en pole position. Le site est résolument orienté vers les membres du club et l'on peut ainsi découvrir les

programmes sportifs des pilotes et autres infos sur la vie de l'ASK. Incontournable, le passage en revue des titres conquis par "Rosny" sur toutes les pistes, aux quatre coins du globe et la liste des pilotes avec lien vers leur sites Internet persos. Petit appel du pied, très orienté compétition, dommage que le site ne présente pas les activités du club, très actif entre autres sur l'insertion des jeunes par le kart et le développement du Minikart.

www.karting-rosny93.com
askrosny93@wanadoo.fr ♦





JURIDIQUE

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 21/09/04

Affaire FFSA c/ Charly Rollin

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 21/09/04, présidée par Robert Lagulhon, assisté par Mrs Jacques Diebolt et Alain Dubord, en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Marie-Laure Gervais, représentant FFSA et Isabelle Sarrodie, secrétaire de séance.

La FFSA a été saisie, sur le fondement du rapport de clôture de la 2ème Manche du Trophée Roussillon, à Rivesaltes, le 26/06/04, d'une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de M. Charly Rollin.

Rappel des faits :

Aux termes du rapport de clôture, il est rapporté qu'à l'arrivée de la finale en catégorie Rotax, dans le cadre de la 2ème Manche du Trophée Roussillon, M. Charly Rollin, concurrent tuteur du pilote Stéphanie Rollin, a insulté M. Georges Noto, Président du Collège des Commissaires Sportifs, à la suite de la mise hors course de sa fille. Le Collège des Commissaires Sportifs, compte tenu de la gravité des faits, a entendu saisir la Commission de Discipline aux fins de sanctions disciplinaires. Pour ces faits, M. Charly Rollin a été régulièrement appelé à comparaître devant la Commission de Discipline.

Ont été également convoqués en qualité de témoins : M. Georges Noto, Président du Collège des Commissaires Sportifs ; M. Laurent Rivière, Commissaire Sportif ; Mme Solange de la Perche, Chronométrateur.

La Commission de Discipline :

Après avoir entendu le Représentant de la FFSA ;
Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier, et notamment :

- Constat d'incident de course ;
- Rapport du Collège des Commissaires Sportifs ;
- Témoignage des officiels

Après avoir pris acte du courrier de M. Rollin informant la Commission de son impossibilité d'être présent et présentant ses excuses à M. Noto ;
Après avoir pris acte de l'absence excusée de M. Laurent Rivière et après avoir lu son témoignage ;

Après avoir entendu les déclarations de M. Noto et de Mme de la Perche ;
Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à celle-ci :

Sur ce :

Attendu qu'il ressort des témoignages produits :
- que Stéphanie Rollin, pilote n°6, a bien fait l'objet d'une mise hors course de la part du Collège des Commissaires, lors de la finale Rotax, pour avoir repris sa position dans le peloton, alors qu'elle était retardataire, n'ayant en cela pas respecté la procédure de départ,

- qu'à la suite de cette décision, M. Rollin, convoqué avec sa fille, a insulté les officiels présents, et plus particulièrement, M. Noto, Président du Collège des CS,

Attendu que M. Rollin reconnaît les faits et les regrette dans sa lettre du 13 septembre 2004,

Attendu dès lors qu'il n'y a aucun doute sur la matérialité des faits,
Attendu que ce type d'agissement caractérise un manquement à la morale et à l'éthique sportive et nuit sans conteste aux intérêts du sport automobile,

Attendu en conséquence que ces faits sont constitutifs de l'infraction visée à l'article 2 bis4 du règlement disciplinaire de la FFSA, qui stipulent : "pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuï aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (...) 4. qui par ses propos, ses actes ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés (...)

Par ces motifs,

Inflige à M. Charly Rollin une pénalité pécuniaire d'un montant de 600 €.

Dit que cette pénalité devra être réglée par tout moyen de paiement dans les 15 jours à réception de la présente décision.

Dit qu'à défaut de règlement dans le délai imparti, M. Charly Rollin sera suspendu de toute licence jusqu'à complet paiement de la pénalité.

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 26/10/04

Affaire FFSA c/ Michel Laronde

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 26/10/04, présidée par Robert Lagulhon, assisté par Mme Patricia Castets et M. Etienne Forget, en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Marie-Laure Gervais, représentant FFSA et Isabelle Sarrodie, secrétaire de séance.

La FFSA a été saisie, sur le fondement du rapport de clôture de l'épreuve de N100 du Championnat Régional de Bourgogne Franche Comté, à Pusey, le 18/07/04, d'une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de M. Michel Laronde.

Rappel des faits :

Aux termes du rapport de clôture, il est rapporté qu'à l'arrivée de la finale N100, dans le cadre du Championnat Régional Bourgogne Franche Comté, M. Michel Laronde, concurrent tuteur du pilote Alexis Laronde, a injurié et porté un coup au visage de M. Israël Faisca, Directeur de Course, à la suite du déclassement de son fils. Le Collège des Commissaires Sportifs, compte tenu de la gravité des faits, a entendu saisir la Commission de Discipline aux fins de sanctions disciplinaires.

Pour ces faits, M. Michel Laronde a été régulièrement appelé à comparaître devant la Commission de Discipline. Ont été également convoqués en qualité de témoins : M. Alain Tripart, Président du Collège des Commissaires Sportifs et M. Israël Faisca, Directeur de Course.

La Commission de Discipline :

Après avoir entendu le Représentant de la FFSA ;
Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier, et notamment : constat d'incident de course ; rapport du Collège des Commissaires Sportifs et témoignage des officiels.

Après avoir pris acte du courrier de M. Laronde informant la Commission de son impossibilité d'être présent ;

Après avoir entendu les déclarations de Mrs Tripart et Faisca ;
Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à celle-ci :

Sur ce :

Attendu qu'il ressort des témoignages produits :

- Qu'Alexis Laronde, pilote n°6, a bien fait l'objet d'un déclassement de la part du Collège des Commissaires, lors de la finale N100, pour avoir repris sa position dans le peloton, alors qu'il était retardataire, n'ayant en cela pas respecté la procédure de départ,

- qu'à la suite de cette décision, M. Laronde, convoqué avec son fils, s'en est pris violemment à M. Faisca, Directeur de Course, et l'a giflé, se rendant ainsi coupable d'une voie de fait, caractérisant un manquement à la morale et à l'éthique sportive,

- que M. Laronde a accompagné cette voie de fait d'injures et de menaces à l'encontre de ce même officiel,

Attendu que M. Laronde reconnaît les faits et les regrette dans sa lettre du 20/10/04,

Attendu dès lors qu'il n'y a aucun doute sur la matérialité des faits,
Attendu que ce type d'agissement nuit sans conteste aux intérêts du sport automobile,

Attendu en conséquence que ces faits sont constitutifs de l'infraction visée à l'article 2 bis4 du règlement disciplinaire de la FFSA, qui stipulent : "pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nuï aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (...) 4. qui par ses propos, ses actes ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés (...)

Par ces motifs,

Inflige à M. Michel Laronde une suspension de toute licence d'une durée de 5 ans fermes.

Demande, conformément, à l'article 161 du Code Sportif International CIK/FIA, que cette suspension soit étendue à toutes les ASN membres de la CIK/FIA.

TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL DU 21/10/04

Appel Grégory Guilvert c/ décision du Collège de la Coupe de France N100/N125 de Septfontaine (18 et 19/09/04)

Le Tribunal d'Appel National de la FFSA, dans sa séance du 21/10/04, présidée par M. Jean-François Veroux, assisté par Mrs Jean-Jacques Benezet et Jacques Diebolt, en qualité d'assesseurs.

Rappel des faits :

A l'issue d'un contrôle technique effectué sur son moteur révélant un volume de chambre non conforme, le pilote, Grégory Guilvert a été exclu de la Finale de la Coupe de France N125 à Septfontaine, le 19/09/04. M. Guilvert a reçu notification de cette décision à 19h25 et en a régulièrement interjeté appel à 20h15. Le moteur a été plombé avec des scellés FFSA en présence de l'appelant. Par courrier recommandé avec accusé de réception en date du 20/09/04, M. Guilvert a confirmé son appel auprès de la FFSA.

M. Guilvert a été régulièrement appelé à comparaître devant le Tribunal d'Appel National, afin de soutenir sa requête.

D'autre part, ont été convoqués en tant que témoins : Roger Guillemain, Président du Collège des Commissaires Sportifs ; M. François Lauer, Commissaire Technique de l'épreuve et M. Michel Captus, Commissaire Technique, en qualité d'expert.

Le Tribunal d'Appel National :

Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier ;

Après avoir entendu les déclarations de M. Lauer, Commissaire Technique sur l'épreuve ;

Après avoir entendu les déclarations de M. Guilvert, ainsi que celles de Mrs Didier Hiver (préparateur) et Patrick Demilly (team), témoins spontanés ; Le Tribunal requiert la présence de M. Pierre Hérat, Responsable Technique à la FFSA, en qualité de sachant, pour éclairer le Tribunal d'Appel sur les aspects techniques que le dossier peut présenter.

A l'ouverture de l'audience, le Président rappelle les règles qui seront appliquées à la contre-expertise conduite par M. Captus.

L'ensemble des personnes présentes souscrit à ces règles.

Ainsi, le Tribunal demande à M. Captus de procéder de façon contradictoire à l'ouverture de la caisse contenant le moteur, ainsi que des scellés apposés sur le moteur.

Il procède à l'étalonnage de la burette digitale devant servir à la contre-expertise et cale le moteur.

Tous ces contrôles sont effectués de façon contradictoire et reçoivent l'approbation expresse des parties présentes.

C'est dans ces conditions que M. Captus, en qualité de contre-expert indépendant, procède aux opérations de vérification.

La mesure révèle un volume de 13,01 cm³, volume s'avérant conforme au Règlement Technique National Karting, méthode B.

Mrs Guilvert et Hiver acceptent la contre-mesure, aussi, n'est-il pas procédé à un autre contrôle.

Mrs Guillemain et Lauer vérifient la mesure et la constatent comme étant conforme.

Après avoir entendu le Représentant de la FFSA en ses conclusions ;

Après avoir donné la parole en dernier à M. Guilvert ;

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

Sur ce :

Attendu qu'il est apparu que le chiffre révélé par la contre-expertise est supérieur à la norme réglementaire de 13 cm³ imposée par le Règlement Technique National Karting ;

Attendu qu'il apparaît que le contrôle technique effectué par M. Lauer est contestable et se trouve être remis en cause ;

Par ces motifs :

Le Tribunal d'Appel National infirme la décision du Collège et décide de la réintégration de M. Grégory Guilvert dans le classement de la Finale de la Coupe de France N125 ;

Dit que le chèque de caution sera restitué à l'appelant, ainsi que le moteur incriminé.

Remet le moteur litigieux à M. Grégory Guilvert, après que celui-ci a déclaré par écrit accepter la décision.

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 26/10/04

Affaire FFSA c/ Monsieur Philippe Layac

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 26/10/04, présidée par Robert Lagulhon, assisté par Mme Patricia Castets et M. Etienne Forget, en qualité d'assesseurs. Egalement présentes : Marie-Laure Gervais, Représentant FFSA et Isabelle Sarrodie, secrétaire de séance.

La FFSA a été saisie, sur le fondement du rapport de clôture de l'épreuve du Grand Prix Karting FFSA, à Angerville, les 11 et 12/09/04, d'une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de M. Philippe Layac.

Rappel des faits :

Il est rapporté que lors de la finale de la catégorie Elite, M. Philippe Layac s'étant vu présenter le drapeau noir à deux reprises, a refusé d'obtempérer aux injonctions du Directeur de course et a adressé à ce dernier des gestes inconvenants. Le rapport mentionne, en outre, que M. Philippe Layac a fait preuve d'un comportement agressif lors de sa convocation au Collège des CS et a refusé de signer sa notification d'exclusion de la manifestation. Il est rapporté, d'autre part, qu'un incident aurait eu lieu entre M. Philippe Layac et le pilote n°14. Enfin, il est relevé que M. Philippe Layac aurait eu un comportement agressif dans le parc fermé et aurait eu une altercation avec le pilote n°60. Le Collège, compte tenu de la gravité des faits, a entendu saisir la Commission de Discipline aux fins de sanctions disciplinaires. Pour ces

faits, M. Philippe Layac a été régulièrement appelé à comparaître devant la Commission de Discipline. Ont été convoqués en qualité de témoins : M. Christian Seroux, Président du Collège et M. Jean-Loup Geneste, père du pilote n°14.

La Commission de Discipline :

Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier, et notamment : constat d'incident de course, rapport du Collège des CS et témoignage des officiels.

Après avoir constaté l'absence de M. Jean-Loup Geneste non excusée, mais qui a produit un témoignage écrit lors de l'épreuve ;

Après avoir entendu le Représentant de la FFSA en son rapport ;

Après avoir entendu M. Philippe Layac ;

Après avoir entendu les déclarations de M. Christian Seroux ;

Après avoir donné la parole en dernier à M. Philippe Layac ;

Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à celle-ci ;

Sur ce :

Attendu qu'il ressort des témoignages et de l'ensemble des pièces versées que M. Philippe Layac a, après que le Directeur de Course lui a présenté le drapeau noir à deux reprises, refusé de s'arrêter ;

Attendu que la matérialité des faits n'est pas contestée par M. Philippe Layac ;

Attendu que le climat particulièrement tendu qui régnait pendant la course entre certains pilotes, et notamment avec le n°14 et le n°60, ne saurait caractériser en l'espèce un quelconque fait justificatif au refus d'obtempérer de la part de M. Philippe Layac ;

Attendu que ce comportement visant à ne pas respecter les consignes formelles du Directeur de Course caractérise l'infraction visée à l'article 2 bis 6 du règlement disciplinaire de la FFSA, qui stipulent : " pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (...) 6. qui aura refusé de se soumettre à une décision de la FFSA (...)

Attendu au surplus que l'analyse des faits relève que M. Philippe Layac a adressé au Directeur de Course, des gestes inconvenants à l'appui de son refus d'obtempérer ;

Attendu que la matérialité des faits n'est pas, là non plus, contestée par M. Philippe Layac ;

Attendu qu'aucun élément pertinent n'est avancé par M. Philippe Layac permettant d'excuser ou de justifier, là aussi, un tel comportement, de sorte que la Commission de Discipline a lieu de considérer que ces derniers agissements sont constitutifs de l'infraction visée à l'article 2 bis 4 du règlement disciplinaire de la FFSA, qui stipulent : " pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (...) 4. qui par ses propos, ses actes ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés (...)

Attendu enfin que s'agissant des voies de fait reprochées à M ; Philippe Layac sur d'autres pilotes, la Commission décide de ne pas entrer en voie de sanction sur ce chef, compte tenu de l'impossibilité de rapporter la preuve formelle de la matérialité des faits ;

Attendu subsidiairement que la Commission de Discipline décide de retenir à titre de circonstance atténuante l'absence d'antériorité disciplinaire de M. Philippe Layac ;

Par ces motifs,

Inflige à M. Philippe Layac une suspension de toute licence d'une durée de 6 mois dont 1 mois avec sursis. ♦

**Retrouvez
les classements
des épreuves
et des Championnats
en direct sur :
www.ffsa.org
et au 08 92 68 17 21 (0,34 €/mn)**