

franceauto

SPÉCIAL KARTING

EFK / COUPES DE FRANCE

LE JOUR DU KARTING

**CHAMPIONS DE FRANCE
« LE MOMENT OÙ »**

PIERRE-LOUIS LOUBET
**KARTING,
SCIENCES PO
ET WRC**





Importateur français des plus grandes marques de karting



HOMOLOGUÉE
CIK/FIA & FFSA



BOUTIQUE EN LIGNE
➔ STOCK MASSIF
➔ KARTS NEUFS ET D'OCCASION
ÉTAT GARANTI

EXPÉDITION JOURNALIÈRE
24/48 heures



SERVICE APRÈS VENTE
LOCATIONS MOTEURS
STOCK PERMANENT



info@actionkarting.fr
SERVICE CLIENT
04 78 40 05 05

MOMENTS SPÉCIAUX

Vous lirez plus loin dans ce magazine le récit des différents champions de France retraçant le moment, la séquence où la victoire s'est dessinée au cours de ces championnats. Un instant forcément fort dans une saison et une carrière sportive. Des émotions particulières que nous aimons à lire car elles sont la conséquence de notre engagement commun au service du karting. Piloter un kart c'est d'abord la recherche d'une sensation, le plaisir du pilotage pur qu'il délivre. Puis par la suite, lorsque vient l'envie de la compétition, de la confrontation, c'est le moment où l'on veut croire en ses rêves, et les révéler.

Chacune de ces étapes est accompagnée par la FFSA à travers son Directoire Sportif National, ses ligues, ses clubs et ses bénévoles. Elle commence par l'ensemble des initiatives faisant la promotion du karting auprès d'un public de tout âge, car notre sport peut se pratiquer de 7 à 77 ans et même plus ! Le Karting Days organisé lors de la Coupe de France à Angerville illustre efficacement une des actions mises en œuvre pour présenter la discipline à de nouveaux publics. Cette découverte du karting s'appuie également bien évidemment sur les Écoles Françaises de Karting dont le maillage s'étend sur le territoire avec une très forte demande, à la fois de nouveaux circuits et de jeunes élèves comme nous avons pu le voir lors de la Rencontre Nationale de ces EFK.

Notre mission est ensuite d'inciter l'ensemble des licenciés qui le souhaitent à s'engager en compétition à travers le calendrier régional et national des différentes manifestations organisées sur notre sol. L'élaboration de catégories adaptées aux envies et au budget de chacun est aussi notre mission, tout comme de détecter et d'accompagner nos meilleurs espoirs vers le plus haut niveau. Celui-ci est en effet particulièrement porteur pour la promotion et la visibilité du karting, la réussite de l'une ou l'autre personnalité ayant toujours une résonance extrêmement positive. L'ensemble de ces actions et la somme des efforts de chacun aboutissent au succès de notre discipline et au récit de belles aventures humaines, mais aussi techniques, qui font l'attrait de notre sport.

Bien sportivement,

NICOLAS DESCHAUX
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION
FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE



**LE KARTING DAYS
ORGANISÉ LORS DE
LA COUPE DE FRANCE
À ANGERVILLE ILLUSTRE
EFFICACEMENT UNE
DES ACTIONS MISES
EN ŒUVRE POUR
PRÉSENTER LA DISCIPLINE
À DE NOUVEAUX PUBLICS**

**L'ÉLABORATION DE
CATÉGORIES ADAPTÉES
AUX ENVIES ET AU BUDGET
DE CHACUN EST AUSSI
NOTRE MISSION, TOUT
COMME DÉTECTER ET
ACCOMPAGNER NOS
MEILLEURS ESPOIRS VERS
LE PLUS HAUT NIVEAU**



18

FFSA ET VOUS

6 LE BLOC-NOTES

INSTITUTION

- 10 LE POINT AVEC MARTINE RAYNAUD PRÉSIDENTE DU DIRECTOIRE SPORTIF NATIONAL KARTING
- 12 LES RÈGLES | TIRAGE MOTEURS MINI 60 L'ÉQUITÉ RECHERCHÉE



12

EXEMPLARITÉ

14 EN PRIVÉ | BÉNÉVOLES VARENNES ASSOCIATION DE BIENFAITEURS

SPORT

- 16 EN PRIVÉ | ANTHONY ABBASSE LE KART AU SUPERLATIF
- 18 L'ENQUÊTE | CHAMPIONS DE FRANCE « LE MOMENT OÙ »
- 26 EN PRIVÉ | COUPES DE FRANCE LE JOUR DU KARTING

EXCELLENCE

28 GRAND TEMOIN | PIERRE-LOUIS LOUBET KARTING SCIENCES PO ET WRC

LES RÉGION

35 EN PRIVÉ | LES LIGUES

28



14



« L'ÉCOLE TE STRUCTURE, TE FORME, TE FORGE UN MENTAL, C'EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT... À CE TITRE, CE QUE FAIT LA FFSA AVEC SON ACADEMY EST SUPER... »
PIERRE-LOUIS LOUBET – PILOTE ÉQUIPE DE FRANCE FFSA RALLYE & OFFICIEL FORD WRC



Automne 2023

Dépôt légal : Octobre 2023
 Photo de couverture : KSP.fr

France auto spécial karting n°138

Trimestriel édité par la Fédération Française du Sport Automobile 32, avenue de New York 75016 Paris

Directeur de la publication
 Nicolas Deschaux

Rédacteur en chef
 Emmanuel Pander

Rédacteurs
 Fabrice Connen

Comité de rédaction
 Marc Berteaux
 Christophe Lollier
 Arnaud Sepval

Direction artistique et réalisation
 Pierre Aveline
 T. : 06 15 47 90 00

Crédits photos
 KSP.fr, DPPI, AutoMeca, Lionel Gripon, Philippe Roux, Marion Bourguet

Impression
 PrintTeam

Rédaction
 FRANCE AUTO
 32, avenue de New York
 75 781 Paris Cedex 16
 T. : 01 44 30 24 00
 franceauto@ffsa.org
 www.franceauto-ffsa.org

Publicité
 LM Sports
 & Communication
 19, rue Ernest Michel
 34 000 Montpellier
 Directeur de la publicité
 Albert Lancry
 T. : 04 67 58 66 55
 lm.sport.communication@gmail.com

Abonnement
 Tarif 2023 : 24 €/an

Prochaine parution
 Janvier 2024

Numéro ISSN : 0765-0698
 France Auto est imprimé sur papier mixte FSC provenant de forêts gérées de manière responsable.

franceauto

DIGITAL

www.franceauto-ffsa.org
 Photos exclusives, vidéos, liens : votre France Auto disponible en lecture enrichie sur le web.

KFS

VORTEX
ENGINES

FFSA
KARTING

2024

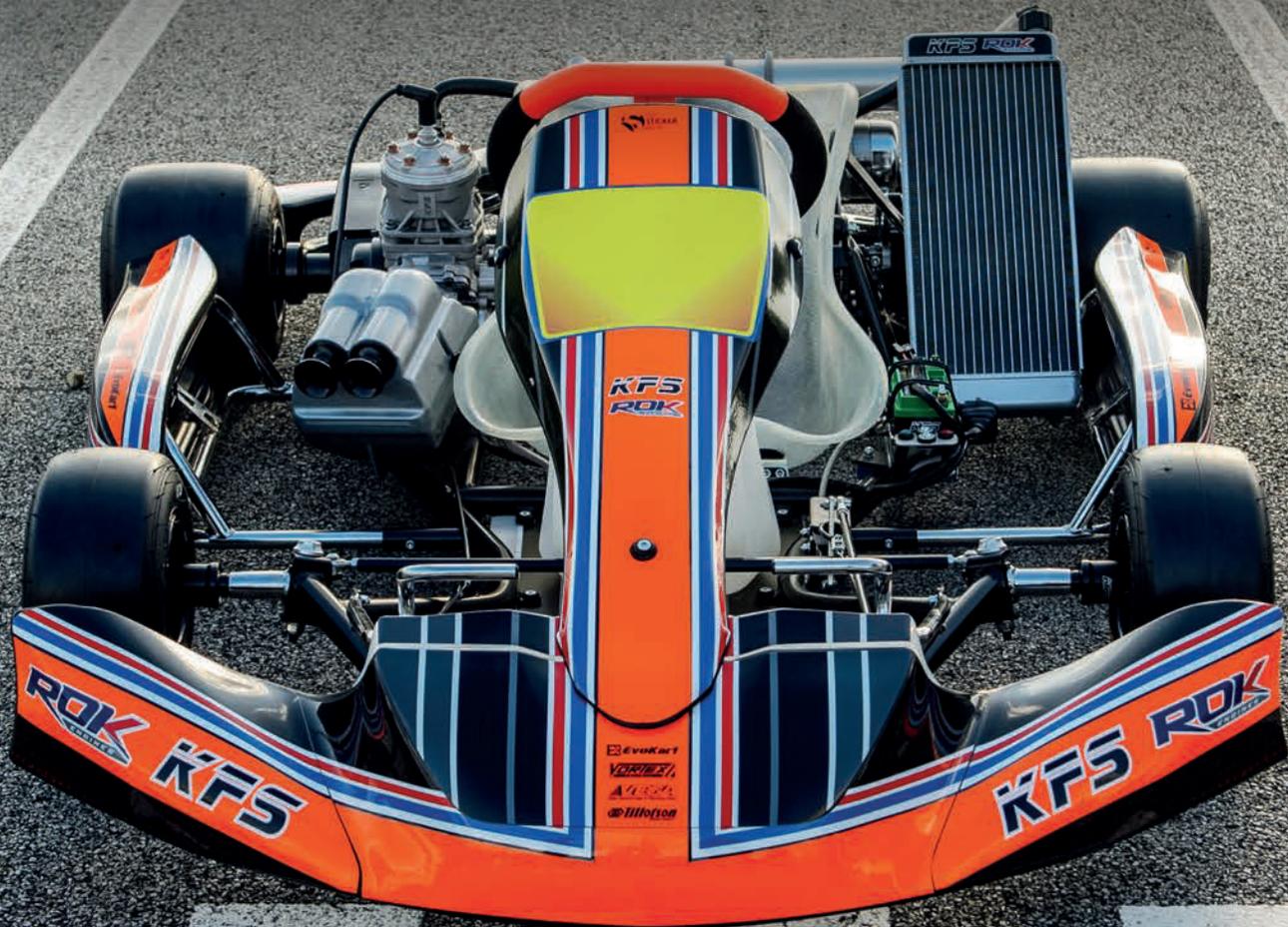


Photo - Luc Chmielowski



ZA Les Fossettes - 37360 SAINT ANTOINE DU ROCHER - France
02 47 24 75 63 | contact@evokart-france.com | www.evokart-france.com

EvoKart

Thomas Mich en compagnie de Joshua Bednarski et Paul David.



CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG CIRCUIT

GRILLON, DAVID ET MONTEIRO CLÔTURENT LA SAISON

C'est sur le circuit de Lyon – Saint-Laurent-de-Mure que s'est jouée la finale de la pièce en deux actes qu'a compté le championnat de France Long Circuit. Avec une préfinale et une finale permettant de comptabiliser le même nombre de points, rien n'était gravé dans le marbre à l'issue du premier rendez-vous sur le fameux circuit francilien de Carole. En KZ2, Nelson Bondier se présentait en leader à Lyon, mais il devait faire face à la réaction de Pierre Bourgeois et Maxime Grillon. Le duo allait dominer la double phase finale dans

cet ordre, Maxime profitant de sa marge de points d'avance pour décrocher son premier titre national face à Nelson Bondier et Paul Bourgeois. Chez les KZ2 Master, quatre noms émergeaient du peloton au moment de démarrer les monocylindres 125cc à boîte de vitesses avec Yannick Savard, suivi de Nicolas Picot, Paul David et Grégory Guilvert. Paul David allait bien vite sortir un atout de sa manche en la personne de son coéquipier et team manager Thomas Mich. Thomas et Paul allaient dès lors composer un duo efficace face auquel il allait s'avérer

impossible de lutter. Troisième sous les drapeaux de la finale, Paul David s'adjugeant un nouveau titre dans la catégorie devant Yannick Savard et Grégory Guilvert, toujours à la pointe pour ses piges en Long Circuit entre deux courses en GT. Dominateur au sein des KZ2 Gentleman lors du premier round, Claude Monteiro arrivait en position de force à Lyon. Moins performant que sur « sa » piste de Carole, Claude allait néanmoins monter peu à peu en puissance au fil du week-end face à Sébastien Leder, intouchable sur ce dernier meeting et Emmanuel Ducrot. ▀



Devenez pilote vraiment !

© FFSA / DPPI

**APPRENDRE
PRATIQUER
GAGNER**

AVEC
CAP LEGEND
**F4 EXP-
ERIENCE**

Gagnez votre
place de pilote
de F4 pour
le championnat
de France 2025,
au sein de la
prestigieuse
FFSA Academy

www.caplegend.com

contact@caplegend.com

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE

SUR TV SPORT EN FRANCE

Créée en 2019 par le Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF), la chaîne de télévision Sport en France s'est donnée pour but de promouvoir l'ensemble des sports dans sa diversité. Ses contenus sont diffusés gratuitement et offrent à des sports peu médiatisés une audience mensuelle estimée à près d'un million de téléspectateurs. C'est ainsi qu'un accord a été passé avec la FFSA pour couvrir le championnat de France sprint, disputé fin juillet à Salbris. Outre un live-streaming sur la FFSA TV, les finales des championnats de France Junior et Féminin ont été retransmises en direct, animées par les commentaires de Frédéric Raphanel et Fabrice Connen. L'excellente audience de l'opération devrait permettre de réitérer l'expérience dans le futur. 🏁



UN CHAMPIONNAT D'EUROPE

AU VAL D'ARGENTON

Extrêmement apprécié par les pilotes et ayant accueilli des compétitions européennes au début des années 2000, le circuit du Val d'Argenton à présent dirigé par l'ancien champion de France et d'Europe Arnaud Sarrazin va retrouver le niveau européen. Un premier pas avait été franchi en 2022 avec l'accueil d'une manche du Rotax Max Euro trophy. Un second sera franchi en 2024 avec l'accueil d'une des manches des championnats d'Europe OK et OK Junior du 25 au 28 avril, ainsi que l'ouverture du Trophée Académie de la FIA. 🏁

Le Val d'Argenton revient au calendrier international en 2024.

ITAKA SHOP

LE SPÉCIALISTE DE LA VENTE D'ACCESSOIRES

ET D'ÉQUIPEMENTS POUR LE KARTING

- NOUVEAUTÉS
- LIVRAISON EN 24H
- + DE 50 MARQUES
- SERVICE APRÈS-VENTE



+ de 10 000
RÉFÉRENCES DISPONIBLES



× ITAKASHOP.com ×

MARTINE RAYNAUD

PRÉSIDENTE DU DIRECTOIRE SPORTIF NATIONAL
KARTING

Présidente, la saison 2023 touche à sa fin, s'il fallait en garder une image forte, laquelle choisiriez-vous ?

Ce serait une manche de la catégorie Nationale lors des championnats de France à Varennes-sur-Allier. La dernière série du samedi pour être précise. Le spectacle y a été extraordinaire, des années que je n'avais pas vu une telle lutte en piste ! Les dépassements ont été incessants sur un circuit qui favorise bien l'aspiration comme celui de Varennes-sur-Allier. Sur le bord du circuit, nous étions tous fascinés par cette bagarre qui était en plus très propre, très sportive. Lorsqu'un pilote se faisait doubler, il n'était pas rare qu'il perde trois ou quatre places d'un coup, avant de se relancer dans le match et de redoubler peu à peu. Le suspense était vraiment total pour savoir qui allait finir dans les trois premiers. C'est le genre de spectacle qui vous fait aimer le kart !

La Nationale a connu un beau succès cette année, tout comme la nouvelle Mini 60, deux catégories jeunes très importantes dans l'échiquier du karting national.

Oui cette première année de la catégorie Mini 60 a été un succès, que ce soit sur le plan technique ou sportif. De nombreux parents se sont montrés satisfaits. En termes d'engagés, nous comptons de nouveaux arrivants, notamment issus des EFK, mais il y a eu également un effet de vase communicant vers la Nationale, les pilotes Cadets en 2022 ayant eu tendance à passer vers la Nationale cette année. Dans les deux formules l'intérêt sportif était bien là, avec des épreuves très disputées, preuve de caractéristiques techniques équilibrées. Cela a notamment été le cas lors des championnats de France ou de la Coupe de France où la formule de tirage au sort des moteurs a été très intéressante. D'une part, elle a été très bien orchestrée par les personnes en charge de ces motorisations ainsi que les organisateurs des courses. Ensuite, la hiérarchie n'a absolument pas été bouleversée, ce qui souligne l'équité du système, mais aussi que les premiers ont bien acquis les meilleures bases de pilotage qu'ils seront à même de démontrer dans les catégories supérieures, et par la suite j'en suis certaine au plus haut niveau.

Peut-on dire qu'après le fort rebond d'après-Covid de 2021 et 2022, le karting a-t-il continué sur la même lancée ?

C'est vrai que nous sommes restés sur une certaine dynamique en 2023, tout au moins sur le plan national. J'en veux pour preuve une très belle Coupe de France à Angerville, avec un beau niveau de participation et un nombre en très forte hausse d'Écoles Française de Karting et leurs élèves impliqués dans leur rassemblement national. Quelle satisfaction de voir ces très jeunes pilotes découvrir la compétition dans un tel environnement ! Mais je suis également consciente qu'il y a des ligues qui peinent à former des plateaux conséquents pour leurs épreuves. On rencontre notamment une problématique que l'on a déjà évoquée récemment, celle d'une certaine désaffection au sein des catégories Master ou Gentleman, que ce soit en KZ2 ou en Senior. Autre constat, nous avons noté cette année une demande en forte hausse pour des autorisations de participations à des épreuves se déroulant à l'étranger. On voit donc de nombreux pilotes français aller courir en Belgique, en Italie, en Espagne ou au Portugal. Ces déplacements sont souvent à l'initiative de leurs équipes qui sont impliquées dans ces championnats qui se déroulent sur plusieurs journées, ce qui est financièrement intéressant pour celles-ci. C'est particulièrement vrai au sein de ligues qui sont frontalières des pays cités.

En parlant de compétitions étrangères, notre pilote de l'Équipe de France, Lisa Billard, a fini en trombe dans le Trophée Académie de la FIA !

J'ai eu le plaisir de la voir dans les stands du circuit de Varennes-sur-Allier où elle était venue voir en spectateur le championnat de France. Elle m'a dit « le karting me manque ! » Mais elle travaille d'ores et déjà sur son futur programme en monoplace F4 pour 2024, donc son entourage ne préfère pas qu'elle roule en karting. Pour revenir sur son parcours cette année, elle était déçue de ne pas avoir décroché le titre de champion de France Junior, mais a su superbement rebondir une semaine après pour frôler la victoire sur la piste de Cremona en Italie face à 40 pilotes venus



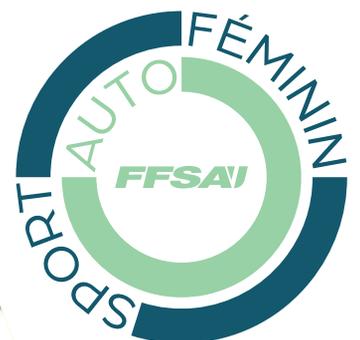
du monde entier, et finir au final seconde. Il faut réaliser la performance qui, malgré quelques coups de malchance, lui a permis de ne manquer que de quelques points le podium du classement général de ce trophée. Lisa fait preuve d'une volonté et d'une motivation extraordinaires, je lui souhaite de réussir, elle le mérite tant elle y met tout son cœur !

Toujours sur le plan international, verrons-nous le retour d'une épreuve de ce niveau sur le sol français en 2024 ?

Nous y avons, en effet, travaillé, et c'était notre volonté qu'après une pause en 2023 nous accueillons à nouveau une compétition européenne en France. Le calendrier karting de la FIA vient d'être publié, et nous avons la joie de confirmer qu'une manche des championnats d'Europe OK et OK Junior se disputera sur le circuit du Val d'Argenton du 25 au 28 avril prochains ! Un retour au plus haut niveau pour ce circuit qui, sous l'impulsion d'Arnaud Sarrazin, est en train de retrouver un standing de premier plan. 🏁

@SPORTAUTO FEMININ.

ABONNEZ-VOUS
AU COMPTE INSTAGRAM
FFSA DÉDIÉ AU
SPORT AUTO FÉMININ





« NOUS NE SOMMES
PAS LOIN DE L'ACTIVITÉ
D'UNE PETITE PME »

ASSOCIATION DE BIENFAITEURS

Haut lieu du karting français, hôte et organisateur de compétitions nationales et internationales, l'ASK Varennes-sur-Allier et son circuit s'appuient sur une équipe de bénévoles profondément dévouée.

Paroles de celles et ceux qui ne comptent pas leurs heures au service du karting, à l'image des milliers de bénévoles qui œuvrent sans relâche sur l'ensemble du territoire pour qu'un sport comme le nôtre puisse exister.

TEXTES : **FABRICE CONNEN** - PHOTOS : **PHILIPPE ROUX**

Venus d'horizons différents, à la retraite ou en activité, les bénévoles de l'ASK Varennes-sur-Allier forment un groupe soudé, motivé et efficace participant largement à la cote d'amour du circuit de la ligue d'Auvergne. Ancien parmi les anciens, Pascal Peronnet fête pour sa part ses 53 ans au sein du club : « J'ai connu toutes les générations de présidents, à commencer par les deux fondateurs du club et de la piste, Jean Brun et Oscar Petit. J'ai vu le circuit évoluer, depuis sa première version où il faisait 350 mètres de long à aujourd'hui où il en mesure 1475 mètres. Pendant des années, j'ai jonglé entre le club et mon activité professionnelle au service d'essai chez Michelin, jusqu'à mon départ en retraite ce qui me permet d'être davantage présent pour le karting. J'ai participé à un peu toutes les tâches sur le circuit, et actuellement je m'occupe de tout ce qui est réseau vidéo, avec une couverture de l'ensemble du circuit, ce qui permet notamment l'arbitrage lors de certains faits de course. Entre l'entretien du circuit et la présence aux courses, cela représente trois mois de l'année passés sur place. Mais je le fais avec plaisir. Nous formons un très bon groupe dans lequel règne une très bonne ambiance. »

UNE ÉQUIPE DE COPAINS

L'ambiance et l'accueil, des notions également importantes pour Jean-Louis Journet : « C'est en revenant dans la région lors de mon départ en retraite que j'ai découvert la vie associative de l'ASK. Je suis conducteur de travaux de formation, donc entre les courses, je m'occupe du matériel et je les conduis pour faire du terrassement, creuser une tranchée, etc. Pendant les week-ends de courses, je m'occupe de l'accueil au niveau du camping et de l'encaissement. C'est assez énorme le temps que l'on passe sur le circuit entre les huit courses du calendrier plus l'entretien. C'est un travail quasi permanent en fait ! Avant le printemps nous avons par exemple ré-ensaché les pneus d'une bonne partie du circuit. Une sacrée mission ! Mais cela se passe très bien au niveau du groupe, il y a une très bonne entente entre nous et chacun se retrouve les manches. C'est sans doute ce qui plaît aux gens qui viennent nombreux à Varennes et qui nous font des compliments sur l'organisation, les installations du circuit et l'accueil que nous leur réservons. »

Pas forcément connaisseur du karting, les chevilles ouvrières de l'ASK Varennes-sur-Allier ont appris à l'apprécier comme en témoigne Patrick Clostre : « J'ai découvert le club en 2007 avec mon épouse qui m'y a suivi, malheureusement décédée depuis. J'étais dans la mécanique, mais davantage attiré par la moto, lorsque j'ai découvert le karting au

bord du circuit. Nous avons la chance de recevoir de grandes courses avec des pilotes de haut niveau, c'est bien sûr intéressant à voir et à vivre. Après avoir fait un peu tout, à présent je travaille en cuisine avant de quitter mon tablier pour devenir juge de fait dans le parc pour surveiller la fixation des carénages. Nous sommes en fait un groupe de copains qui passons des semaines ensemble lors des courses, et aussi des journées régulièrement tout au long de l'année car il y a sans cesse à faire sur un circuit. Comme j'habite à 60 kilomètres du circuit, il m'arrive de rester dormir dans la caravane que j'ai à demeure ici, c'est plus pratique quand il faut ouvrir le circuit à 7h30 ! »



70 bénévoles œuvrent les jours de course et tous les corps de métiers sont représentés.

COMME UNE PETITE PME

« Pour ma part je connaissais le karting car mon mari en faisait », raconte Marie-Noëlle Servoingt. « L'ancien trésorier qui avait 82 ans souhaitait passer la main et le précédent président, Jean-Jacques Pendaux, en a parlé à mon mari. J'ai accepté le rôle car j'ai une formation d'expert-comptable, mais j'étais alors loin d'imaginer le temps que j'allais y passer ! Le circuit est fermé huit semaines par an, mais ouvert tout le reste du temps. Chaque week-end ce sont deux personnes qui sont présentes pour accueillir les pilotes qui viennent rouler. Cela veut dire des recettes et des dépenses, et 600 factures à l'année ! Nous ne sommes pas loin de l'activité d'une petite PME. Tous ces chiffres sont le résultat de l'implication de tous les bénévoles dont le nombre grimpe à 70 lors des grandes courses. Le reste de l'année nous sommes une bonne douzaine à être très présents pour travailler sur le circuit, participer aux réunions du club ou aider à l'organisation des courses. Pour ma part, dans mon rôle de trésorière j'ai un ordinateur portable dédié aux comptes du club. Outre cette mission, je travaille aux cuisines lors des courses où nous sommes jusqu'à 15 entre le restaurant, le bar et le stand des crêpes ! Il y a deux ans j'ai eu un gros souci de santé, j'ai demandé que l'on fasse appel une trésorière adjointe pour me soulager, mais nous n'avons pas vraiment trouvé. Alors il a bien fallu continuer à rester impliquée quelque chose comme 120 jours par an pour le club, mais dans mon cas ça a été une sorte de thérapie, de dérivatif, qui m'a permis d'aller beaucoup mieux aujourd'hui ! »

DE NOMBREUX PAPAS DE PILOTES
SONT VENUS NOUS REMERCIER
POUR ÇA, À COMMENCER PAR LE PAPA
DU CHAMPION DE FRANCE

MINI 60

VOUS NE GAGNEREZ PAS PAR HASARD

Introduite cette année, la catégorie Mini 60 a connu une actualité soutenue au cours de l'été avec son championnat de France, suivi de la Coupe de France. Deux rendez-vous majeurs durant lesquels l'introduction du tirage au sort des moteurs était un des temps forts. Retour d'expérience.

TEXTES : **FABRICE CONNEN** - PHOTOS : **KSP.FR**

Une balle s'il vous plaît ». Sortie de son contexte, la phrase peut avoir plusieurs sens, notamment dans le jargon du karting. « Il a une balle », phrase admirative et jalouse, voulant, en effet dire dans notre sport que la personne désignée bénéficie d'un super moteur. C'est sans doute ce qu'espérait chaque jeune pilote du Mini 60, lors du tirage au sort des moteurs initié durant le championnat de France de la catégorie à Salbris. Mais c'était surtout ce que leur main candide venait chercher, au beau milieu du parc fermé, dans le grand saladier mis à leur disposition et garni de balles de ping-pong numérotées. Une fois muni du précieux sésame, demi-tour à droite pour se présenter devant la salle des moteurs et

recupérer la belle petite mécanique, signée Vortex et équipée de son échappement et d'un câble d'accélérateur.

Une organisation minutieuse mise en place par les équipes de TKF et Vortex France emmenées par Alain Colin : « Nous avons longuement réfléchi avec la FFSA en amont du championnat de France, afin de définir ensemble la meilleure méthode de fonctionnement possible dans le cadre de l'organisation de ce tirage au sort des moteurs », révèle l'ancien champion de France KZ. « Cela a représenté un travail conséquent, d'abord à l'usine Vortex qui a fourni 80 moteurs neufs, chacun rôdés au banc d'essai. Ensuite, nous avons décidé que moteurs et pot d'échappement ne sortiraient

pas du parc fermé. Cela imposait un montage et démontage systématique pour chaque concurrent, mais c'était ainsi l'assurance d'éviter tout problème et tout conflit. Cela a donné du travail aux mécanos ou aux papas, ainsi qu'aux pilotes, mais tout était prévu pour que les interventions mécaniques soient le plus simplifiées possible, et la course nous a prouvé que c'était certainement la bonne solution. Nous avons demandé qu'il soit prévu un temps assez large pour que chacun ait le temps de faire sa mécanique sans précipitation. Comme il faisait chaud, nous avons également fait en sorte de bien ventiler les moteurs qui rentraient de la piste dans le but que chacun ait un moteur mis à disposition avec une température à peu près équivalente ».

720 CHANGEMENTS DE MOTEURS !

Si le parc fermé des Mini 60 ressemblait en permanence à une ruche débordant d'activités, il en était de même au sein des équipes du motoriste. « *Honnêtement nous étions assez stressés avant le début de la compétition. Nos inquiétudes portaient sur trois sujets : les moteurs allaient-ils démarrer correctement ? Allaient-ils avoir le niveau de fiabilité attendu ? Allaient-ils y avoir des écarts de performances importants d'un moteur à l'autre ? Sur ces trois points, nous avons été vite rassurés et nous nous sommes détendus peu à peu au fil du week-end. Pas un seul concurrent n'a eu de problème de démarrage et nous n'avons connu aucune casse mécanique. Au niveau de l'homogénéité du moteur, nous avons répertorié avec soin le parcours de chaque bloc, quel pilote l'avait utilisé et quel était et son classement. D'ailleurs, si 72 pilotes étaient au départ de ce championnat de France, c'est bien l'ensemble du parc des 80 moteurs qui était tiré au sort, avec à chaque manche 36 moteurs distribués. Deux points nous ont également vite rassurés. D'abord les temps au tour étaient extrêmement serrés, ensuite les favoris sont restés devant tout au long du week-end, preuve que même en changeant systématiquement de mécanique, la hiérarchie n'était pas remise en cause. De nombreux papas de pilotes sont venus nous remercier pour ça, à commencer par le papa du champion de France ».*

Outre la qualité et l'homogénéité des mécaniques, contrôle et service étaient le maître mot dans le parc fermé. « *Nous avons mobilisé 5 personnes de chez Vortex France soutenues des bénévoles de l'ASK Salbris. Ainsi, entre le moment où le pilote tirait son numéro de moteur et celui où on le lui donnait en mains propres,*



il se passait entre 30 et 40 secondes maximum. Dans le parc fermé nous avons été également très vigilants pour qu'aucune irrégularité ne soit commise. Mais très vite c'est plus du contrôle et du service que nous avons proposés pour aider certains papas manquant d'expérience ». Pas question qu'une chaîne soit mal alignée ou un câble d'accélérateur mal tendu pour ce grand rendez-vous des jeunes pilotes, voire pour nombre d'entre eux leur première confrontation nationale ! « J'ai été pilote, je sais ce que c'est, ma hantise était en effet qu'une bêtise soit commise et que le pilote ne puisse pas partir ou qu'il doive abandonner sur une erreur de montage. Samedi soir nous avons contrôlé tous les moteurs, vérifié les avances d'allumage de chacun et nettoyé toutes les boîtes à air de l'ensemble. Un travail conséquent pour toute l'équipe, mais la satisfaction d'avoir fourni de bonnes mécaniques et une prestation de qualité aux pilotes et leurs équipes qui auront globalement effectué plus de 720 changements de



L'équipe Vortex au service du Mini 60.

moteurs ! Roberto Robazzi (P.-d.g. de l'usine Tony-Vortex) se tenait informé à distance de l'évènement car pour lui aussi c'était très important de remplir correctement la mission pour laquelle nous avions été choisis. Un mois plus tard, nous étions pour le coup nettement moins stressés lors de la Coupe de France, avec d'abord moins de pilotes présents, mais surtout l'expérience acquise lors des championnats de France ! »



THÉO BATTISTI, À DOUBLE TITRE !

Impossible d'évoquer la catégorie Mini 60, sa réglementation technique et l'organisation mise en place pour les deux compétitions nationales sans évoquer Théo Battisti. Cinq semaines lui auront suffi pour devenir le héros de la catégorie. Son bel été commencera à Salbris, où, à l'issue d'une âpre bagarre face à Matéo Rivals et Mike Meynard, aussi rapides les uns que les autres, au point de tourner dans le même demi-dixième (!), Théo arrachera le titre national dans l'ultime tour. Retour vers sa région PACA pour célébrer sa couronne avant de remettre le cap au nord, cette fois vers Angerville, théâtre de la Coupe de France. Détenteur de ce trophée depuis l'an passé en Minimes, le néo-champion n'aura laissé que les essais chronométrés à Carsten Soer avant de s'emparer des rênes de la course dans chaque manche et en finale. Un sacré doublé assorti d'une double couronne pour le pilote de la ligue PACA qui n'en finit plus d'impressionner les observateurs !

« QUAND TU ES DANS LE PAQUET,
TU AS L'IMPRESSION D'ÊTRE
AU MILIEU D'UN ESSAIM
D'ABEILLES ÉNERVÉES »

LE KART AU SUPERLATIF



Fin 2021, en coupant le moteur de son Sodi-TM, Anthony Abbasse s'apprête à changer de vie. Finie la compétition de haut niveau, ses joies et ses contraintes, place à l'entrepreneuriat avec la direction de la piste de karting Mecamax aux Sables- d'Olonne. Mais la passion et le plaisir de rouler ne sont pas loin, au point d'avoir envie de se frotter à deux redoutables challenges. Récit d'un compétiteur dans l'âme !
TEXTES : FABRICE CONNEN - PHOTOS : KSP.FR - MEDIASUPERKART



Anthony, déjà l'an passé vous aviez craqué sous la forme d'une participation au championnat du Monde KZ !

C'est vrai, la passion et toujours là, et puis c'est challengeant de se prouver à soi-même que l'on est encore capable de le faire et qu'on a toujours un certain talent. Donc je me suis laissé tenter de retrouver mes camarades de jeu !

Mais pourtant cette année, avant de décider de recommencer l'expérience du retour en Mondial KZ, une autre idée a germé.

Oui au cœur de l'hiver, dans un moment de calme, je me suis posé la question de savoir ce que j'aimerais bien faire au cours de cette année 2023. J'ai plein d'envies et d'idées, mais parmi celles-ci il y avait le projet de faire une course en Superkart !

Une catégorie totalement inconnue pour vous ?

Oui et non. En fait, alors que je sortais de chez les Cadets, j'ai eu l'occasion d'essayer un Superkart lors d'un salon du karting organisé par Jacky Foulatier sur le circuit Carole. Il faut se rendre compte que je sortais d'un petit kart Cadet quand même ! Je suis donc monté dans cette super machine et dès que j'ai mis les gaz à la sortie du premier virage, je suis parti en tête-à-queue. Mais j'ai réussi à éviter de caler en ayant le temps d'attraper l'embrayage. Puis, j'ai fait quelques tours et ça m'avait vraiment impressionné, avec la sensation que mon champ de vision se rétrécissait au fur et à mesure que la vitesse augmentait. Bref, j'avais envie de retrouver ce feeling très particulier !

On va donc vous retrouver en juillet sur le circuit du Vigeant au Val de Vienne, au milieu du GT Festival.

Contrairement au karting traditionnel, il y a peu d'équipes en Superkart, la majorité des pilotes possèdent leur kart et se débrouillent eux-mêmes. Grâce à Éric Sévère, j'ai pu intégrer un des rares teams mettant à disposition du matériel. Ils m'ont dit : « *On ne va pas te mettre à disposition un kart pour gagner, mais de quoi rouler et découvrir la discipline* » et ça m'allait très bien. Lors des premiers tours, tu cherches à prendre tes marques, c'est impressionnant de se retrouver au volant d'un engin à peine plus grand qu'un kart dans un grand complexe automobile, comme le circuit du Vigeant. La vitesse te surprend, ça bombarde vraiment, tu vois que les murs défilent quand même très vite et tu te dis que si une biellette casse, ça ne va pas être bon ! Mais on s'habitue assez vite à ces sensations et à ce pilotage particulier que je situerai entre celui d'un kart et celui d'une voiture, puisque j'ai eu l'occasion d'en essayer plusieurs en circuit. Et puis peu à peu le compétiteur revient dans le jeu et tu cherches à t'améliorer. À ce sujet, j'ai été très bien reçu dans le paddock par les autres pilotes qui peut-être pensaient que j'allais avoir envie de casser la baraque en Superkart, alors que ce n'était pas du tout mon objectif.

Les chronos sont quand même très vite tombés !

On cherche quand même à faire de son mieux, et puis on se prend au jeu, c'est logique. J'ai effectivement fait le 4^e temps aux essais et j'ai fini 4^e de la première course. J'ai progressé dans la compréhension du pilotage du Superkart, me rendant compte par exemple de l'importance de l'appui aérodynamique. Grâce à cet appui, tu as un très bon grip latéral, c'en est même étonnant. Dès que tu enlèves l'appui au niveau de l'aileron arrière, tu es sur des œufs et tu ne peux pas accélérer dans les courbes, donc tu ralentis. Il faut alors mettre full appui et là c'est rivé au sol. En course dans le peloton, c'est une autre histoire. Honnêtement, ça fait davantage peur qu'en kart classique... Tu te sens vraiment moins protégé car tu roules à largement plus de 200km/h, tu es dans ton siège fixé par 4 pions au châssis et autour de toi tu n'as que la petite carrosserie en fibre toute légère ! Donc tu restes vraiment vigilant, d'autant qu'à cette vitesse-là, le train avant est très réactif et la moindre sollicitation au volant fait changer de ligne le kart. Quand tu es dans le paquet, tu as l'impression d'être au milieu d'un essaim d'abeilles énervées qui bougent dans tous les sens. Bref, tu fais très attention et tu



Anthony Abbasse (n°34) découvrait le Superkart.

n'as pas du tout envie d'aller au contact, ne serait-ce que par rapport à la valeur du matériel et de toute façon ce n'est pas non plus dans l'esprit de la catégorie. Comme tu es très allongé, tu n'as pas non plus une super vision devant toi, donc encore une fois, tu te tiens sur tes gardes !

Au final, une sacrée expérience ?

Ah oui, c'était vraiment une expérience hors normes. Malheureusement, j'ai eu des soucis mécaniques avec une batterie qui m'a lâché, puis un arbre primaire qui a cassé ce qui a fait que j'ai dû abandonner en course 2 et 3. La quatrième place était à ma portée, voire le podium, mais ça n'est pas important. C'est logique que ce soit assez fragile au final, car ça reste un kart surdimensionné, notamment au niveau de la puissance. En plus, il faisait ce week-end-là une chaleur de dingue au Vigeant et j'ai bien cuit dans mon cuir de moto, même si ce n'est pas si physique que ça, car on a les longues lignes droites pour se détendre un peu. Mais j'ai vécu une super expérience. Je la conseille, toutefois, il faut être raisonnable et avec une certaine dose d'expérience car ce n'est pas non plus un engin à mettre entre toutes les mains !

Deux mois plus tard, retour dans un univers plus connu avec donc le Mondial KZ, après un an sans compétition et deux années de retraite sportive.

Comme au Mans en 2022 je me suis laissé tenter pour plusieurs raisons. D'abord j'apprécie beaucoup le circuit de Wackersdorf, donc c'était l'occasion de rouler dessus, ensuite j'avais envie comme je le disais plus tôt de me lancer à nouveau ce challenge. Et puis enfin, j'aime l'idée de rester connecté au kart de compétition qui évolue sans cesse et qui devient de plus en plus professionnel, ce qui est une évolution logique lorsque l'on regarde ce qu'il se passe dans les autres sports mécaniques. Évidemment, hors de question de le faire avec une équipe autre que Sodi avec laquelle j'ai une si longue histoire et qui continue encore aujourd'hui sur le circuit Mecamax où j'exploite bien sûr du matériel de la marque !

Comment t'étais-tu préparé pour ce grand choc ?

Pour moi, la difficulté fut de me mettre au poids. J'ai toujours été un peu limite à ce niveau-là et le poids minimum du KZ (170 kg, Ndlr) est bas. Quelque temps avant le Mondial j'avais rencontré Jérémy Iglesias (pilote usine CRG en KZ, Ndlr) et je l'ai trouvé tout maigre ! Il m'a expliqué que tout au long de l'année, il devait suivre un régime particulier pour rester au poids ! Donc, je m'y suis mis aussi et en deux mois à coups de régime alimentaire et de sport j'ai réussi à perdre 8 kilos ! J'étais donc prêt pour rejoindre dans l'équipe Sodi Emilien Denner et Senna van Walstijn.

Alors, retrouver les sommets du karting cela fait quoi ?

Comme je le disais plus haut, et notamment dans une catégorie de référence comme est le KZ, tout est mis en place pour que le pilote excelle, il faut donc que tu te remettes dans cet état d'esprit. Aujourd'hui, le kart de haut niveau cela veut dire des équipes avec de très fortes compétences et de l'expérience. Rien n'est laissé au hasard. C'est donc extrêmement compétitif et la compétition est ultra serrée. Personne n'est à côté de la plaque, et donc revenir à ce niveau après un an de break représente un sacré challenge. Mais cinq jours durant, j'ai pris mon pied et j'ai réussi à m'approcher à 15/20 centièmes des meilleurs, ce qui est le maximum que je puisse espérer face à des garçons qui font ça toute l'année. J'ai réussi mon challenge, et à 34 ans à présent ce sera plus facile l'an prochain en KZ Masters. Après, en course cela a été un peu n'importe quoi en début de finale. Je me suis fait écarter dès la première épingle et juste après la tête de course a été décapitée par un carambolage. Je suis reparti 27^e au milieu de tout ça et j'ai ensuite essayé de rouler vite et propre. J'ai profité de quelques abandons et j'ai doublé un peu aussi. Je finis 15^e. Physiquement c'était dur, mais j'ai tenu le coup. Donc là aussi une sacrée expérience, mais ça fait du bien ! 🍷

AU 5^E TOUR QUELQUES GOUTTES
DE PLUIE SONT TOMBÉES.
CELA A COÏNCIDÉ AVEC LE MOMENT
OÙ MON MÉCANICIEN M'A FAIT SIGNE
DU BORD DE PISTE D'ACCÉLÉRER
JADE GOURIER, CHAMPIONNE DE FRANCE FÉMININE



CHAMPIONS DE FRANCE

« LE MOMENT OÙ »

Pas rien de remporter un titre national. À chaque titre son histoire, et plus particulièrement, cette sensation, ce moment, où l'on sent que la victoire est à portée de main.

Récit d'un instant bien-sûr inoubliable.

TEXTES : **FABRICE CONNEN** - PHOTOS : **KSP.FR**

Jade Gourier



JADE GOURIER

CHAMPIONNE DE FRANCE FÉMININE

16 ANS – ASK LAVAL

Je disputais cette année mon second championnat de France Féminin. L'an passé j'avais fini quatrième, ce qui était ma meilleure place possible au vu de mon niveau de performances à l'époque. Cette fois-ci à Salbris c'était beaucoup mieux puisque j'étais en pole pour la finale. C'est à ce moment-là que j'ai connu un passage difficile. Nous avons choisi des pressions de pneus assez basses, donc les premiers tours furent compliqués, j'avais du mal à tenir le rythme de la tête. Puis au 5^e tour quelques gouttes de pluie sont tombées. Cela a coïncidé avec le moment où mon mécanicien m'a fait signe du bord de piste d'accélérer. J'ai tout de suite réussi à passer seconde et c'est là que j'ai senti que la performance du kart était en train d'arriver en voyant que l'écart avec Chloé Cannard en tête était en train de se réduire. C'est à ce moment-là que je me suis dit que si je ne faisais pas de bêtises, la victoire était au bout. Au 10^e tour je passe en tête, puis petit à petit je vais creuser l'écart pour remporter cette finale et mon premier titre !



MAXIME GELEY

CHAMPION DE FRANCE SENIOR & VAINQUEUR DU TROPHÉE DE FRANCE OK-N

18 ANS – ASK ANNEMASSE

Chronologiquement, je commence par mon titre Senior à Sepfontaine, un circuit que j'apprécie et que je connais bien pour avoir roulé dans cette région. Pour ma part, j'ai réalisé que j'avais les armes pour remporter la course et le titre dans la première manche. Paradoxalement, après avoir fait la pole aux chronos, c'est dans cette première course du week-end que j'ai connu une grosse alerte... J'ai en effet engorgé au moment du départ et je suis parti dernier. Ça commençait donc vraiment mal, mais j'ai réussi à doubler partout en



effectuant le record du tour à chaque tour. En réalisant le rythme que j'avais, je me suis dit que sauf problème ou erreur, le titre était pour moi. Et j'ai effectivement remporté les autres manches et la finale, non sans me faire un gros coup de stress vers la fin. La course est à un moment donné passée en procédure slow et les trois secondes d'avance que j'avais ont été effacées... Il fallait tout refaire, mais ça s'est bien passé à la relance de la course et j'ai gagné. À Salbris pour l'OK-N le scénario a été très différent. Je n'aurais en fait jamais imaginé gagner. J'étais cinquième au départ de la finale et le début de course a été très dur à cause d'un choix de pression de pneus très basse, mais comme la finale était très longue ça n'a cessé de s'améliorer, tandis que devant ça a été très mouvementé ! Hugo Herrouin et Gaspard Simon s'accrochent, Andy Ratel et Evan Mainier aussi, je finis donc second sous le drapeau à damiers. C'était déjà bien une semaine après mon titre en Senior. Et puis l'on apprend que Mathis Parlant va être pénalisé ce qui m'offre le titre de manière inattendue !

Pacôme Weisenburger



PACÔME WEISENBURGER

CHAMPION DE FRANCE JUNIOR

15 ANS – ASK BRETIGNY

Le championnat de France Junior se joue en 5 courses, mais contrairement à ce que l'on pourrait penser, même à l'arrivée de la dernière finale à Salbris je n'étais pas sûr d'avoir remporté le titre ! Donc mon

Pacôme Weisenburger avec Lisa Billard à ses côtés (n°24).



moment à moi a été plutôt dans la bagarre que j'ai menée en tête avec Walter Schulz. Il m'a doublé, j'y suis retourné pour aller le redoubler, puis il m'a dépassé à nouveau. Je n'avais pas le rythme pour le suivre, dès lors le titre était en train de se jouer entre Lisa Billard, Walter et moi. Je me suis dit qu'il fallait que je roule aussi vite que possible, sans faire de fautes afin de ne rien avoir à me reprocher. À aucun moment je n'ai douté de moi-même, ça n'était justement pas le moment ! À l'arrivée, je pensais avoir fait le nécessaire pour être champion, mais il y avait quand même un doute. Une situation un peu bizarre, jusqu'à ce que mon titre soit confirmé !



Marc Borgetto

MARC BORGETTO

CHAMPION DE FRANCE HANDIKART

62 ANS – ASK SENS

Tout mon week-end a été mauvais ! Impossible de décoller de la sixième place durant toute la course. J'avais fini par me dire qu'il allait falloir me contenter de ce



Marc Borgetto

rang-là alors que j'attendais mieux de mon week-end. Un peu résigné, j'ai roulé davantage relâché pour la finale comme l'a tout de suite remarqué du bord de la piste Alain Nicolle, président du groupe de travail Handikart à la FFSA. C'était d'ailleurs là que j'ai fait mon meilleur tour du week-end, comme quoi il faut conduire propre avec ces karts modernes ! J'ai donc réussi à me mêler à la bagarre pour la troisième place, mais le temps que j'atteigne ce rang, Fabio Visentin et Omar Megari avaient pris pas

mal d'avance. Comme la lutte avait été intense, j'ai été tout surpris de remarquer le panneau dernier tour et à cet instant je les vois s'accrocher au bout de la ligne droite... J'ai le temps de les doubler et donc de prendre la tête. C'était le moment de ne pas faire de bêtises car la victoire n'était plus qu'à quelques virages. C'est là que soudain j'y ai cru, pour un dénouement inattendu mais heureux, devant mon fils qui, vivant à l'étranger, était venu pour la première fois me voir à une course de kart !

KARTCOM

INFORMATION ET COMMUNICATION KARTING

+ de 20 ans d'archives
Tout savoir sur le **KARTING** !



Scanner
pour rester
informé



Accéder librement à une **base de données** unique !

Des résultats depuis

2001



+ 120
fédérations



+ 130
pays



+ 300
circuits



+ 1 200
compétitions



+ 4 000
communiqués de presse



+ 20 000
pilotes



+ 30 000
articles



+ 1 300 000
visiteurs annuels

KARTCOM.COM, pour suivre toute l'actualité et accéder librement aux archives du KART.



Hugo Martiniello

HUGO MARTINIELLO

CHAMPION DE FRANCE NATIONALE

14 ANS – ASK BAR-SUR-LOUP

Ce championnat de France a été long à se dessiner pour moi car je n'avais fait que le 35^e temps aux essais chronométrés... Mais j'ai réussi à revenir en tête après les manches. Il y a eu pas mal de bagarres en début de finale puis j'arrive à passer en tête au 14^e tour. À Varennes-sur-Allier l'aspiration joue beaucoup. C'est comme ça que je suis passé en tête, et ensuite c'est aussi de cette façon que nous avons réussi à nous échapper avec Clovis Nougueyrède en jouant de l'aspiration pour se pousser. À deux tours de la fin, j'ai commencé à fermer un peu plus les portes, lorsque j'ai entendu un bruit bizarre derrière moi. Je me suis retourné dans la ligne droite suivante et j'ai vu que Tom Langlois et Clovis s'étaient accrochés. Du coup, j'étais tranquille, le titre était pour moi ! Une bonne progression après ma troisième place en Cadet en 2021 et la seconde l'an passé en Nationale.



Jean Nomblot

JEAN NOMBLOT

CHAMPION DE FRANCE KZ2

22 ANS – ASK LE CREUSOT

L'histoire de mon titre est un peu particulière. Dans la nuit de samedi à dimanche je me suis réveillé à 4 heures du matin. Impossible de me rendormir, et j'ai commencé à m'imaginer toutes les situations auxquelles j'allais devoir



Pierre Bourgeois

faire face. C'était clair dans ma tête et je n'ai pas vraiment réussi à me rendormir. Et dès l'instant où je me suis levé, j'ai eu des sensations particulières. J'étais super confiant, super serein. Tout au long de la journée j'ai eu pas mal d'émotions, ce qui est plutôt inhabituel. J'ai participé à de nombreux championnats mais je n'avais jamais ressenti cet état, c'était vraiment atypique pour moi... J'étais heureux de faire du kart, de mettre mon casque, je voyais tout ce qu'il fallait que je mette en place pour arriver à la victoire, et le meilleur dans cette histoire fut que cela se déroulait de la sorte. J'avais vraiment la sensation que cette journée allait être la mienne, que j'allais gagner. Alors évidemment cet état d'esprit te donne de la puissance en piste. Par exemple pour la finale, j'avais envisagé dans mes différents scénarios que je partirai en tête, et que mon copain Enzo Valente, que je connais depuis des années, allait se placer second derrière moi et qu'il allait me protéger d'un retour des autres... et c'est ce qu'il s'est passé ! La seule chose que je n'avais pas prévue c'était la procédure slow qui a été mise à un moment de la finale, mais je l'ai bien géré et j'ai pu gagner sans souci particulier. Vraiment une journée particulière ! »

PIERRE BOURGEOIS

CHAMPION DE FRANCE KZ2

31 ANS – ASK ANNEMASSE

Après les manches j'étais second, et sur la pré-grille de la finale j'étais étonnamment confiant. Parfois on est stressé et on a la boule au ventre, là pas du tout, je me sentais bien, en super forme. J'ai réussi un bon départ, je prends la tête de la course, et sans me retourner j'essaye de rouler à mon maximum. Au bout de 10 tours, j'ai vu les gens de mon équipe me faire signe que j'avais réussi à creuser l'écart et je me suis dit « Oufff, si je n'ai pas de souci technique,

c'est bon pour le titre ». J'étais confiant dans le matériel, on le connaît bien, j'étais sûr qu'il n'y aurait pas de dégradations de la performance pour la fin de course. En effet, tout s'est déroulé comme espéré et j'ai passé la ligne d'arrivée en vainqueur. Mon premier podium en championnat de France et mon premier titre ! Ça fait un bien énorme et ça récompense tous les efforts et tout le travail effectué pour arriver à un tel résultat.



Théo Battisti

THÉO BATTISTI

CHAMPION DE FRANCE MINI 60

10 ANS – ASK ISTRES

On s'est beaucoup battus pendant la finale. Mike Meynard m'a doublé à la fin de l'avant-dernière tour, mais alors que l'on est dans le dernier tour il fait l'erreur de fermer la porte dans le virage avant le retour de la grande ligne droite du fond du circuit. Il en sort mal et se retrouve pas assez rapide dans la ligne droite. Quand il veut fermer la porte, c'est trop tard, je suis à côté de lui et je le passe. À la sortie du virage suivant, je jette un coup d'œil derrière moi et je vois que Mike et Matéo Rivals sont en train de se bagarrer, je sais qu'ils vont perdre du temps, c'est là que je comprends que je vais être champion de France. Ma onzième victoire cette saison ! (série en cours Ndlr).

DAVID CHENILLOT

CHAMPION DE FRANCE GENTLEMAN

47 ANS – ASK 21

J'ai la chance d'avoir deux expériences diamétralement opposées d'un titre national, puisque j'étais le champion sortant. En 2002, ça s'était joué à quatre. Nous avions chacun un niveau de performances comparable et ça a été très disputé jusqu'à la ligne d'arrivée. Cette fois-ci le scénario a été totalement différent. Ça peut paraître bizarre de dire ça, mais lors de cette édition 2023 du championnat de France je ne m'explique pas pourquoi j'allais si vite ! Pourtant ça fait quand même 10 ans que je cours en kart. Ainsi, lors de la première manche, je suis en tête des Gentleman et je reste sagement derrière les deux leaders de la catégorie Master, tout en me sentant plus rapide



David Chenillot

qu'eux. C'est à ce moment-là que je me suis dit que dans ces conditions je ne pouvais pas perdre le titre, sauf problème mécanique. Fort heureusement je n'en ai pas eu, et à partir de ce moment j'ai tout donné pour remporter les manches et la finale devant à la fois les Master et les Seniors. Un vieux a battu les jeunes,

c'est assez drôle ! Pour l'anecdote, j'avais fait quelques jours plus tôt le pari avec des copains que j'allais gagner le titre Gentleman en finissant également devant les Master.

Je ne prenais pas trop de risques en le disant car cela me paraissait assez irréaliste. J'ai été bon pour inviter au restaurant 15 personnes !

High
Technology
in Karting
Tyres



VEGA

www.vegatyres.com



Yan Vuillermoz

YAN VUILLERMOZ

CHAMPION DE FRANCE KZ2 GENTLEMAN

48 ANS – ASK DE L'ENCLOS

J'ai remporté toutes mes manches du samedi, donc ça s'annonçait bien avant que je ne me blesse aux côtes le dimanche matin. La douleur est venue petit à petit et tout d'un coup la suite de la course devenait plus problématique ! J'ai profité de la présence d'un médecin pour me faire soigner et me faire poser des produits calmant la douleur. En super-manche ça a tenu huit tours avant que la douleur ne devienne vraiment forte. C'était vraiment la poisse alors que je partais en pôle pour la finale... Le médecin a employé la manière forte en mettant la dose de produits dans la région douloureuse. Concrètement cela t'apporte une très forte sensation de brûlure qui masque la douleur initiale. Je suis parti comme ça. Au départ, j'ai été surpris car mon voisin de première ligne a volé le départ et j'ai failli en faire de même, du coup je n'ai pas été loin de caler ! Je recule 4^e puis j'arrive à remonter second, le tout avec une sensation de brûlure de langue. Je me décalais dans le baquet dans les lignes droites pour essayer de ventiler un peu la zone douloureuse. Dans tout ça j'avais totalement oublié la séquence du départ et je roulais aussi vite que je pouvais, sans calcul, mais malgré tous mes efforts, impossible de parvenir à recoller au premier qui tournait dans les mêmes chronos que moi. Sous le drapeau à damiers je suis donc second, à la fois satisfait d'avoir tenu la distance malgré la douleur vraiment aiguë entre la côte cassée et la brûlure, et déçu de manquer le titre. Ce n'est qu'en rentrant au parc fermé que je me suis souvenu que le premier avait franchement volé le départ. Il a rapidement été appelé en commission de course et c'est là que j'ai su que j'étais champion de France. Aussi satisfaisant que douloureux ce titre !

Laurent Marchandise



LAURENT MARCHANDISE

CHAMPION DE FRANCE MASTER

37 ANS – ASK 21

Le vendredi 14 juillet, veille du début du championnat de France, j'ai perdu accidentellement un de mes meilleurs amis. Si je n'avais plus vraiment la tête à rouler, mon entourage m'a encouragé à le faire, et dès lors j'étais en mission, je ne pouvais imaginer perdre. Ce n'est pourtant pas ma catégorie de prédilection, car je suis surtout un pilote de KZ. Mais je me suis accroché, cela a été très disputé avec Guillaume Barbarin, mais j'avais vraiment une force en moi qui m'animait pour aller chercher cette victoire. Au vu des circonstances, ce titre restera gravé dans ma mémoire à jamais. J'ai même essayé de faire le doublé à Varennes en KZ Master, et cela s'annonçait plutôt pas mal avant que mes côtes ne me lâchent. J'ai serré les dents pour finir 6^e mais la performance s'en est ressentie. J'aurais rêvé de remporter un double titre pour ma dernière année en kart, car il est à présent temps pour moi de raccrocher le casque et les gants pour me consacrer totalement à mes activités professionnelles. *(Laurent dirige la société KCM, bien connue dans le karting. Ndlr).*

RICHARD VAN DE NES

CHAMPION DE FRANCE SUPERKART

43 ANS – LEIDEN (PAYS-BAS)

Le championnat de Superkart se joue sur plusieurs épreuves, et je suis arrivé à la dernière course du Vigeant en tête du

Richard Van de Nes



championnat, avec comme seul rival dans la course au titre Julien Goullancourt. Ma mission était assez simple, lors des trois courses du week-end il suffisait que je finisse deux fois second. C'est ce qu'il s'est passé en première finale derrière Julien. Dans la seconde course, on était sur le même scénario lorsqu'un de mes cylindres a commencé à ne plus tourner rond. J'ai même dû passer rapidement au stand, mais le problème a continué et je n'ai fini que 8^e, pendant que Julien remportait cette seconde course. Comme on n'était plus sûr du fonctionnement de mon moteur on l'a remplacé par celui de secours. Tout d'un coup tout se mettait à devenir compliqué ! J'étais clairement sous pression, d'autant que pour cette troisième course j'allais devoir partir 6^e... Pour cette troisième course nous avons décidé de choisir des réglages moteur très conservateurs afin de ne pas prendre trop de risques. Cela m'a permis de quand même remonter second, mais impossible de rivaliser avec Julien. Nous avons fini dans cet ordre, et ce n'est donc que sur la ligne d'arrivée que j'ai réalisé que j'étais champion ! Un sentiment incroyable et un grand plaisir de remporter ce titre pour ma seconde année seulement en Superkart !



MAXIME GRILLON
CHAMPION DE FRANCE
KZ2 LONG CIRCUIT
 19 ANS – ASK SALBRIS

La course s'est jouée dans une finale à haute tension ! Pour remporter le titre après la course de Carole et celle-ci ici à Lyon, il fallait que je gagne et que Nelson Bondier ne fasse pas mieux que troisième, ou alors que je finisse second et lui au mieux quatrième. Mais il fallait également se méfier de Pierre Bourgeois ! Je ne devais donc pas tomber ou commettre d'erreur, car les 10 premiers se tenaient en trois secondes lors de l'ultime finale. J'ai tout fait pour gagner mais Pierre Bourgeois était le plus fort. Il m'a semblé que Nelson n'était pas derrière moi, lorsque tout d'un coup on nous présente le drapeau à damiers, sans nous avoir prévenu que le tour d'avant nous étions dans la dernière boucle ! Pierre et moi avons été surpris de cette arrivée soudaine et derrière nous, pris dans la bagarre, difficile de savoir qui avait fait quoi. C'est Florian Kuntzmann, revenant à ma hauteur dans le tour de ralentissement et me faisant signe que c'était gagné, qui m'a fait réaliser que j'étais champion. Gros suspense mais une intense satisfaction après également la quatrième place acquise au championnat de France sprint. Ma plus belle saison de kart !

PAUL DAVID
CHAMPION DE FRANCE KZ2
MASTER LONG CIRCUIT
 37 ANS – ASK DOUVRAIN

Je suis arrivé à Lyon en troisième position au championnat, après avoir lâché un point sur le circuit Carole en me faisant par deux fois doubler dans le dernier virage alors que j'étais en tête. Dès le début de ce dernier week-end, j'ai vu que mes principaux rivaux, Yannick Savard et Nicolas Picot, n'étaient pas super à l'aise, et cela s'est confirmé aux essais chronométrés et dans les manches. Pour ma part j'ai eu la chance d'être aidé lors de cette course par mon coéquipier Thomas Mich. En préfinale on part un et deux, Thomas me tire dans son sillage et



à la fin me laisse passer. Avec 50 points marqués, j'avais fait un grand pas en avant vers le titre. Il ne me restait plus qu'à finir en finale pour l'emporter. On a mis un moteur frais pour ne pas prendre de risques et on a opté pour une carburation là aussi sage. En finale, Thomas s'échappe et on commence à se battre avec Joshua Bednarski qui roulait très bien. À un moment donné, j'ai préféré lâcher l'affaire histoire de ne pas non plus tout faire rater. Gregory Guilvert poussait derrière, mais là je n'ai pas cédé, je voulais quand même finir par un podium pour célébrer ce titre. J'ai été régulier, et c'est ce qui m'a permis de remporter ce championnat, le quatrième pour moi qui fête mes 21 ans de kart !

CLAUDE MONTEIRO
CHAMPION DE FRANCE
KZ2 GENTLEMAN LONG CIRCUIT
 49 ANS – ASK ROSNY 93

Après mes titres de champion de France et d'Europe en 1999 et 2000 je me suis laissé embobiner... pardon, tenter de revenir au karting essentiellement car il y avait cette fameuse course du championnat de France à Carole. Là-bas c'est à côté de la maison, c'est comme mon jardin. Et j'ai bien fait car j'ai réalisé le plein de points sur ce premier meeting. Mais l'histoire n'était plus la même pour Lyon. Je ne connaissais pas le circuit, mais j'avais pour moi d'avoir une belle avance au championnat. Mais comme toujours rien n'est gagné en karting, et avant de sortir les calculatrices il fallait faire la course ! La performance s'est améliorée



au fil du week-end mais il s'est vite avéré que Sébastien Leder allait être intouchable pour la victoire. Pour moi tout a commencé à se décanter lors du départ de la finale où je sors troisième. Là, sauf gros pépin, le titre est à ma portée. Je vais pouvoir rouler plus détendu et allez chercher le second avec au bout mon troisième titre de champion de France, 23 ans après le dernier ! Mais c'est décidé, je ne me laisserai plus entraîner dans une nouvelle saison comme je l'ai fait cette année. Car au final, voulant bien faire, j'ai fait le championnat de ligue, le championnat de France sprint, le Long Circuit... Il a fallu aussi se remettre au sport et suivre une grosse préparation physique. Mais bon, c'est vrai que l'histoire est belle ! Je peux arrêter là-dessus et passer le flambeau à mon fils qui court en Mini 60, bien sûr avec mon équipe de cœur, le team MGT que je connais depuis toujours, puisque j'ai vu Thomas Mich débiter en kart, il avait 4 ans. Maintenant il s'occupe de mon fils ! 

EFK / COUPE DE FRANCE

LE JOUR DU KARTING

**NOUS AVONS VOULU CRÉER
UN ÉVÈNEMENT LE PLUS
CONVIVAL POSSIBLE**
CHRISTIAN GENTY
PRÉSIDENT ASK ANGERVILLE

Après Anneville en Normandie 2021, c'est à nouveau Angerville et l'Île de France qui reçoivent la Coupe de France pour cette édition 2023. Un événement aux multiples facettes, composé d'une compétition nationale d'excellent niveau, d'une Coupe des Régions très disputée, ainsi que du rendez-vous toujours attendu des nouvelles pousses des Écoles françaises de Karting et de leur Rassemblement national.

TEXTES : **FABRICE CONNEN** - PHOTOS : **KSP.FR**



C'est dans un but de pérenniser les investissements réalisés par l'ASK Angerville que le club francilien se voyait confier pour la seconde année consécutive l'organisation de la Coupe de France. Une confiance que les équipes du président Christian Genty ont mis à profit d'abord en amont de l'évènement pour préparer le plus écrin possible pour les 179 pilotes et leurs accompagnateurs. « *J'ai la chance de pouvoir compter sur une très belle équipe de bénévoles. Avec eux ainsi qu'avec l'aide du comité des fêtes d'Angerville nous avons voulu montrer la meilleure image de notre circuit et du karting* » témoigne le président de l'ASK. « *Pour cela nous avons voulu créer un évènement le plus convivial possible à travers un village des ligues pour lequel nous avons déroulé un vaste gazon synthétique. Nous avons également entièrement sablé le paddock et changé de place les 14 Écoles françaises de Karting présentes avec leurs élèves, leur espace formant ainsi un grand « U » au milieu du paddock. Nous avons également décoré le circuit avec des drapeaux et des fanions pour délimiter les différents parcs* ». Le volet réceptif se poursuivait avec le traditionnel grand cocktail du samedi soir, mais aussi en pleine journée et en l'air, avec une spectaculaire démonstration d'avions de combat des années 40 ! Dans le paddock l'activité était également intense durant les deux jours de compétition : « *Le tirage au sort des moteurs dans les catégories Mini 60 et Nationale a demandé un gros travail aux équipes. Pour bien faire nous avons créé deux parcs fermés, dont l'un dédié aux deux catégories avec tirage au sort, les deux espaces convergeant ensuite vers la grille.* »



Le rendez-vous de cette fin d'été était attendu sur le renommé circuit d'Angerville – Antoine Hubert pour une manifestation placée sous le signe de la compétitivité mais aussi de la convivialité.



Martine Raynaud au milieu des 179 pilotes à Angerville.

UNE COUPE SPORTIVE

179 pilotes au départ répartis en six catégories pour cette Coupe de France troisième du nom, accueillant également la Coupe des Régions et le Rassemblement national des EFK au sein desquelles on retrouve les jeunes pousses des Écoles françaises de Karting. Le rendez-vous de cette fin d'été était attendu sur le renommé circuit d'Angerville – Antoine Hubert pour une manifestation placée sous le signe de la compétitivité mais aussi de la convivialité.

En Mini 60, l'homme (très) en forme du moment se nomme Théo Battisti. Sacré champion de France un mois plus tôt à Salbris, Théo n'aura laissé que les essais chronos à son rival Carsten Soer avant de ne rien lâcher dans les différentes courses de la compétition, les deux jeunes garçons étant rejoints par Gabriel Gerdil sur le podium.

En Nationale, catégorie elle aussi sous le régime du tirage au sort des moteurs organisé avec succès par Rotax France, la lutte de pouvoir tout au long du week-end a été extrêmement serrée. Si Louis Comyn le poleman des essais, Pablo Esteves, Tom Langlois et Paul Grisel ont chacun remporté une course, c'est finalement Jules Avril qui s'impose. Jules aura fait preuve d'une grande régularité devant Hugo Martiniello auteur d'un parcours similaire et Bastian Leblais qui finit fort sa Coupe de France avec une double victoire. Chez les Senior, Mehdi Lassoued le plus rapide aux essais laisse passer l'orage face à Adam Rehali puis Ethan Pharamond dans les deux premières finales avant d'empocher les deux suivantes sans coup férir, s'assurant ainsi la victoire face à Pharamond suivi de Rehali.



KARTING DAYS

Et si la course aux centièmes de seconde battait son plein sur le circuit compétition, un autre rendez-vous attendait de nombreux visiteurs sur le tracé réservé à la partie loisir. « La FFSA nous avait demandé d'organiser en parallèle de cette Coupe de France une manifestation ayant pour but la découverte du karting » explique Christian Genty. « Nous avons baptisé cette grande première Karting Days, et avons essayé d'en faire une large promotion pour annoncer l'évènement. Pour cela nous avons utilisé de nombreuses plateformes digitales, comme le site internet du conseil départemental et celui de la ligue. Nous avons également acheté un peu de publicité sur les Facebook du conseil départemental, de la communauté de commune Sud Essonne et à Angerville



qui a été visualisée par 12 000 personnes ». Une communication en amont efficace qui a permis de drainer plus de 100 jeunes vers le circuit Anthoine Hubert pour découvrir le karting à travers des exercices de prévention routière, des quizz, des simulateurs de pilotage et bien entendu des karts de loisir pour découvrir les subtilités de leur maniement. Un excellent moyen également de faire la promotion de la toute nouvelle EFK d'Angerville. « Notre moniteur est actuellement en fin de formation et l'école va bientôt ouvrir ses portes. En attendant, pendant les Karting Days de nombreux jeunes accompagnés de leurs parents sont venus se renseigner, et plusieurs candidats sont déjà inscrits pour débiter prochainement les cours au volant des 20 karts dont s'est dotée l'école. En conclusion, nous avons été très satisfaits du niveau de cette manifestation sportive, de l'excellente ambiance ressentie tout au long du week-end qui fait de cette Coupe de France un rendez-vous à part, et des retombées que l'ensemble des actions menées avant et pendant l'épreuve ont générées. »

En KZ2 le duel 2022 entre Enzo Valente et Craig Tanic semblait reparti de plus belle cette année, mais c'était sans compter sur Nicolas Masle, vainqueur des deux premières finales. Mais la machine à gagner va s'enrayer ensuite pour voir Enzo Valente s'imposer au finish devant Tanic et Masle.

L'abandon en 1^{ère} finale fut la seule alerte de Charles Fiault chez les KZ2 Master, la suite n'étant composée que de pole positions, de victoires et de record du tour pour un énième trophée dans l'escarcelle du pilote Sodi devant Gregory Barry et Adam Maatougui.

En piste avec les KZ2 Master, la catégorie Gentleman aura vu son leader Emmanuel Ducrot se mêler à la lutte avec les plus jeunes sans complexe, pour s'adjuger une Coupe de France méritée dans sa tranche d'âge aux dépends de Benoit Portmann et Daniel Escher. Dans ce concert hautement compétitif, le paddock du Rassemblement national des EFK avait fière allure avec le chiffre allant croissant de 55 jeunes pilotes présents représentant 14 EFK. Trois séances d'essai étaient programmées pour mieux connaître les subtilités du tracé d'Angerville avant de se confronter en essais chronométrés puis sur deux finales de onze tours. L'occasion pour l'EFK de l'AS Mantaine de confirmer son titre 2022 devant Anneville et Rosny 93.



COUPE DE FRANCE DES RÉGIONS

L'ILE DE FRANCE CONSERVE SA COURONNE

Président Guignard, le titre reste finalement à la maison pour l'Île-de-France !

Oui et le mérite en revient bien évidemment aux pilotes ! Ce succès est lié au fait que j'aligne des concurrents dans toutes les catégories, et que l'Île de France a la chance de compter beaucoup de talents s'exprimant pour certains jusque sur la scène internationale. Je connais également bien mes troupes, ce qui m'a permis de faire la différence en jouant à bon escient mon joker avec Nicolas Masle en KZ2. Le pilote choisi sur une des courses de la journée voit ses points doublés. C'est donc sur Nicolas que j'avais désigné en tant

que joker en seconde finale et il la gagne, ce qui nous apporte le double de points, ce choix tactique s'est avéré très efficace !

Y a-t-il un esprit Coupe des Régions lors de cette Coupe de France ?

Oui tout à fait. Nos pilotes jouent vraiment le jeu, certains sont revenus de vacances d'été exprès pour y participer. C'est vraiment une victoire collective et ça rend cette compétition très sympathique. Outre cette course dans la course concernant les régions, l'esprit de la Coupe de France elle-même est à présent bien installé. À sa création en 2021, l'idée était d'organiser un événement réservé prioritairement aux pilotes évoluant principalement en régions. C'est resté le cas, avec également un mix de pilotes de niveau national voire même international. Au final cela fait une compétition très riche.

Du côté des pilotes, quel est le ressenti de cette compétition ?

Tout le monde trouve que c'est un rendez-vous à part et rentre chez soi avec le sourire, ce qui n'est pas forcément toujours le cas à l'issue d'une compétition où naturellement il peut y avoir de la frustration lorsque ça n'a pas marché comme on pourrait le souhaiter. Là c'est différent. Il y a un gros travail fait par les organisateurs pour rendre le rendez-vous aussi convivial que possible, avec le village des régions qui est de mieux en mieux présenté, le grand cocktail du samedi soir pour tous et la présence des EFK qui amènent un vent nouveau dans notre sport. Le fait également que l'ASK Angerville accueille la Coupe pour la seconde année consécutive leur a permis de pérenniser leurs investissements et de peaufiner ce qui avait été mis en place l'an passé. Tous ces ingrédients en font un rendez-vous auquel on participe avec un plaisir particulier. 🚩



Théo Battisti s'offre le doublé Coupe-Championnat.

High
Technology
in Karting
Tyres



VEGA
www.vegatyres.com

PIERRE-LOUIS LOUBET

KARTING, SCIENCES PO ET WRC

« Moi dans ma tête, j'étais sûr que j'allais être pilote de Formule 1 ! En l'air, en travers, dans la neige ou en train de mordre la corde d'un bas-côté », pour qui s'intéresse un minimum au sport automobile aura deviné que c'est pourtant bien en rallye que s'exprime Pierre-Louis Loubet. Un virage à 90 degrés que nous explique le jeune pilote qui aura animé plusieurs années durant les catégories jeunes en kart.

TEXTES : **FABRICE CONNEN** - PHOTOS : **DPPI - KSP.FR**

« PHYSIQUEMENT J'ÉTAIS SOUS LE KART !
COMME J'ÉTAIS PETIT ET TROP MAIGRE, J'EMMENAIS
UN PAQUET DE PLOMB. LA SECONDE ANNÉE EN MINIMES
PUIS LA SUIVANTE EN CADETS ONT ÉTÉ MEILLEURS,
LA PERFORMANCE ÉTAIT LÀ »

PIERRE-LOUIS LOUBET





« Pilouis » a rêvé de F1 mais c'est en tant que pilote officiel Ford qu'il évolue en WRC aujourd'hui.

Comment échapper à son destin lorsque l'on a un père pilote professionnel en rallye, champion d'Europe et auteur de plusieurs podiums en championnat du Monde au volant d'Alfa Romeo ou de Lancia ? Pourtant, à 7 ans, Pierre-Louis, malgré l'atavisme familial du rallye, ne rêve que de circuits et de Formule 1. Mais pour l'heure, il n'est question que de mini-motos et d'entraînements à motocross avec son père Yves autour de leur ville de Porto-Vecchio dans le sud-est de la Corse. « C'était sympa, mais mon père avait un peu peur que je me fasse mal à moto. Alors, pour tenter une diversion il m'a emmené essayer un kart sur la piste de Figari. J'ai accroché tout de suite, et depuis, mon intérêt pour les quatre roues ne m'a plus quitté. » L'idée de s'engager en course s'impose immédiatement, et comme la Corse ne compte pas de pistes homologuées pour la compétition, les insulaires décident de mettre le cap sur la région parisienne où réside la sœur de Pierre-Louis pour débiter en Minikart. Nous sommes en 2006 et Pierre-Louis

accompagné de son père et de Laurent Coubard, gestionnaire de la piste de Figari, vont découvrir l'univers de la compétition en ligue Ile de France.

« Cela représentait un monde nouveau pour nous, car mon père n'avait lui-même jamais fait de karting. Mais j'ai tellement accroché que pour moi c'était comme à la maison, nous nous sommes fondus dans ce nouveau monde absolument naturellement. »

GÉNÉRATION PRODIGES

La petite équipe Corse trouve vite le rythme avec une victoire dès la première course, la seconde place au championnat de ligue et la septième en Coupe de France sur le circuit de Douvrin. Le doigt est mis dans l'engrenage, trop tard pour faire marche arrière... « Comme effectivement la performance était OK, mes parents ont dû, je pense se dire qu'ils n'avaient pas trop le choix que de supporter encore plus mon engagement en kart ! Et de l'engagement si tu veux jouer devant dans un sport comme celui-ci, il en faut beaucoup. En termes

de temps, mais aussi d'argent bien sûr, donc cela a forcément représenté un effort très important pour eux. À partir de là, à compter de 2007 on a décidé de s'impliquer plus sérieusement en Minimes en participant à davantage de courses, raison pour laquelle je suis passé dans la ligue région PACA dans laquelle, j'ai rejoint l'équipe T3M Sport de Jean-Claude Nato. La première année de Minime n'a pas été terrible, physiquement j'étais sous le kart ! Comme j'étais petit et trop maigre, j'emmenais un paquet de plomb. La seconde année en Minimes puis la suivante en Cadets ont été meilleures, la performance était là ».

Rien de tel qu'une solide opposition pour s'évaluer, et à ce niveau le jeune pilote a en face de lui de sacrées valeurs-étalon en la personne de Charles Leclerc, Benjamin Gérard, Valentin Moineault, le regretté Anthoine Hubert ou Dorian Boccocacci entre autres ! Toujours dans le peloton de tête, Pierre-Louis remporte à plusieurs reprises le championnat de ligue Île-de-France ainsi que la Bridgestone



Cup, mais la réussite lui manquera lors des championnats de France. « Il y avait une sacrée génération de bons pilotes. C'était la guerre en piste, ça bastonnait fort et parfois ça s'accrochait. Mais ça n'empêchait pas qu'il y ait une super ambiance entre nous. Le seul point noir qu'il pouvait y avoir, c'était les parents. Il y en avait qui mettaient une sacrée pression sur leur enfant. J'ai eu la chance de ne jamais subir cela de la part des miens, même si mon père devait parfois se retenir pour ne pas s'agacer de certains comportements. Il y a bien sûr des enjeux, de l'argent engagé, mais quand l'enfant a 9, 10 ou 11 ans, il faut que cela reste un jeu ».

Minimes, Cadets, puis à présent Juniors/KF3, une catégorie dans laquelle notre jeune homme va rencontrer quelques désillusions. « Nous nous sommes lancés dans les Grand Prix Open. Cette compétition était à l'époque le championnat de France couru sur plusieurs épreuves, et en complément, j'ai aussi participé à quelques courses internationales. Mais faute de budget pour intégrer une bonne équipe, nous avons bricolé, et malgré quelques coups d'éclat à droite et à gauche, ça n'a pas donné grand-chose. J'avoue que c'est une période qui a été difficile pour moi. Je voyais certains copains performer au plus haut niveau et moi, je ne faisais pas de résultats. Cette mauvaise passe nous a incités à quitter assez vite le karting pour envisager de passer à l'automobile ». Pour l'heure, pas question de rallye pour Pierre-Louis qui n'a de toute façon pas son permis de conduire, sésame bien évidemment obligatoire pour s'exprimer dans les épreuves sur route. « Mon père et moi sommes donc partis à la rencontre des écuries, mais les sommes proposées en Formule Renault étaient juste impossibles à réunir pour nous. Et l'histoire s'est donc arrêtée là. Je suis revenu un peu de force à la vie normale ! »



En 2006, Pierre-Louis tente de se faire un prénom en Minikart.



L'ÉCOLE DE L'ÉCOLE

Loin de la course, Pierre-Louis va concentrer toute son énergie vers les études qu'il n'a jamais lâchées. « C'était très clair avec mes parents pendant mes années karting, je devais absolument continuer à bien marcher à l'école, si je voulais courir. Avec le recul, ils avaient tellement raison ! J'ai vu pas mal de très jeunes pilotes commencer à délaisser l'école alors qu'ils commençaient à avoir tout juste quelques résultats. Si tout se passe bien, on va dire que c'est génial, mais si ça tourne mal et que tu n'arrives pas à percer, il te reste quoi dans les mains ? C'est un gros problème, cette tentation de la déscolarisation pour un sportif. C'est se mettre une énorme pression et placer un jeune de 15 ans dos au mur en fait. L'école te structure, te forme, te forge un mental, c'est extrêmement important. A ce titre, ce que fait la FFSA avec son Academy est super, car elle accompagne les pilotes que ce soit sur le plan sportif et scolaire ».

Brillant dans ses études qui vont l'emmener jusqu'à Sciences Po Paris, Pierre-Louis arrive ainsi à faire peu à peu son deuil d'une carrière en monoplace, mais l'idée de marcher sur les



traces de son père en rallye fait quant à elle son chemin. « Ça m'a fait du bien de faire un break, tout tournait autour du kart, et le fait de ne pas faire de résultats en Juniors m'avait beaucoup frustré. Donc, je suis passé à autre chose, je me suis concentré sur les études, et vers mes 17 ans, j'ai commencé à me préparer pour tenter quelque chose en rallye. J'ai travaillé sur le système des notes avec Nicolas Bernardi (coach de l'Équipe de France Rallye FFSA, Ndlr). Pour moi qui venais du circuit et qui avais l'habitude d'être seul à bord, c'était important d'intégrer ce principe de notes, puis d'être capable de les estimer et de les écouter. J'ai dans le même temps effectué deux séances d'essai sur des voitures de rallye, une Subaru Groupe N et une Ford Fiesta R2. Tout de suite ça a été plutôt pas mal, j'ai démontré une adaptation rapide à ces voitures et au terrain. En parallèle, mon père évaluant dans ce milieu, nous sommes parvenus à trouver des soutiens financiers pour couvrir un budget qui était de toute façon bien moindre qu'en monoplace. Et donc, pour mes 18 ans, nous nous sommes lancés dans cette nouvelle aventure ».

Père et fils se disent que tant qu'à faire, autant se confronter d'entrée de jeu au grand bain, et après une première expérience en championnat de France au rallye Lyon-Charbonnières, route vers le championnat du monde et le rallye du Portugal en catégorie Junior WRC. Le temps d'adaptation de Pierre-Louis évoqué plus haut est effectivement court, puisque c'est à la seconde place que le débutant conclue son premier rallye en championnat du Monde ! Un sacré challenge que la famille Loubet assume complètement : « Que tu apprennes sur le rallye du Vaucluse ou sur le rallye du Portugal, il y avait de toute façon tout à acquérir. Alors si tu en as l'opportunité, autant aller au plus dur pour que ce soit le plus formateur possible ! »



Sacré Champion du Monde en WRC en 2019.

DE DOUVRIN À L'ACROPOLE

Si dans les années 80 et 90, les Français ont longtemps eu la réputation d'être des spécialistes du goudron, cette idée reçue a volé en éclat avec les Sébastien Loeb et Sébastien Ogier. En allant de suite en Junior WRC, Pierre-Louis se prépare ainsi à affronter toutes les surfaces connues en rallye que sont la terre, le goudron ou la neige. Dès l'année 2016, Pierre-Louis et son coéquipier Vincent Landais montent d'un cran et s'installent au volant d'une voiture nettement plus rapide, une Citroën DS3 de la catégorie R5 qui laissera place les deux saisons suivantes à une Ford Fiesta et une Hyundai i20. « Ces années d'apprentissage n'ont pas toujours été faciles. On a réussi à démontrer une certaine pointe de vitesse, mais j'ai fait aussi pas mal d'erreurs qui se traduisaient par des sorties de route. C'est le rallye, cela nécessite tellement d'expérience qu'à un moment, si tu veux augmenter le rythme, tu arrives un peu à un plafond qu'il te faut briser, ce qui veut dire un peu de casse. Tout le monde est passé par là ». Toujours extrêmement spectaculaire vu de l'extérieur, le rallye peut prendre parfois une dimension effrayante lors de sorties de route. Une situation que notre ex-pistard accepte sans plus d'état d'âme : « Les sorties de route font partie du métier de rallyman. Je suis conscient de faire un sport dangereux, tout comme l'est la Formule 1 ou les sport-prototypes, mais je n'ai jamais eu

la sensation de me mettre particulièrement en danger ». L'école là encore, cette fois-ci à Sciences Po Paris, va aider le Corse dans son cheminement. « Comme ce n'était pas toujours évident en course, les études furent pour moi un bol d'air frais. Cela m'empêchait de ne penser qu'à cela et ça m'a beaucoup aidé à me construire mentalement. »

La cinquième saison en rallye de la paire française sera la bonne. Deux victoires et plusieurs places d'honneur leur offrent le titre en WRC2. Couronnés dans l'antichambre du WRC, Pierre-Louis et Vincent peuvent ainsi à présent gravir en cette saison 2020 la dernière marche les menant au sommet en étant titularisés au sein du team Hyundai. « Le WRC c'est vraiment un autre monde. On entre dans un univers très pro, très carré, et pour moi cela a été une grande satisfaction d'intégrer ce niveau, car j'avais là la sensation du travail accompli, en ayant débuté en rallye à peine 6 ans plus tôt. Aujourd'hui, je suis au sein de l'équipe Ford M-Sport et je savoure le fait d'évoluer au milieu des 8 pilotes professionnels en rallye. J'ai encore beaucoup à apprendre, car à 26 ans, je n'ai pas encore disputé 100 rallyes ». Et le karting dans tout ça, un souvenir lointain ? « Non pas vraiment, j'ai essayé l'an dernier un KZ et je me suis fêlé les côtes. J'ai donc vite arrêté. Mais en sensations de pilotage et en rapport poids-puissance un KZ c'est vraiment top ! »

QUOI DE NEUF DANS LES RÉGIONS

PAR EMMANUEL PANDER – SOURCES : LIGUES RÉGIONALES DE KARTING



LIGUE NORMANDIE

TEXTE : MICHAEL DESMONTS - PHOTOS : LIONEL GRIPON

CLAUDE GRIPON
PRÉSIDENT LIGUE NORMANDIE

L E BILAN DE L'ÉQUIPE DE NORMANDIE À LA COUPE DES RÉGIONS 2023

avec sa 6^e place sur 14 et la seconde place sur le podium pour l'EFK Anneville lors de la rencontre nationale des Écoles Françaises de Karting. L'EFK La Hague se classe, elle, 14^e.

CHALLENGE NORMAND

Lors du Challenge Normand 2023, La Ligue de Normandie a souhaité apporter une nouveauté en offrant une distinction aux pilotes ayant réalisé la Pole Position au niveau des Manches Chrono. La distinction est offerte à l'ensemble des catégories.

Le Challenge Normand 2023 se déroule sur 5 Manches / 5 circuits différents en Normandie (Mortain, Anneville, St-Pierre-sur-Dives, Aunay-les-bois et Le Parc).



LES LEADERS, PAR CATÉGORIE, APRÈS LES 3 PREMIÈRES MANCHES

Mini 60 : Lecuirot
Cadet : Provost
Minime : Miquet
National : Deslandes
Senior : Desgranges
Master : Simon
KZ2 : Hebert
KZ2 Master : Coignard
KZ2 Gentleman : Bordelet
Rotax : Chuinard
Rotax Master : Elart
Open 1 : Flamant
Open 2 : Denis.



Distinction Pole Position, Pilote KZ2 Théo Barchino.

LIGUE GRAND EST

TEXTES SEVERINE CANCELLI - PHOTOS : DR - ACTION MECA

SEVERINE CANCELLI
PRÉSIDENT LIGUE GRAND EST



Beaucoup de monde et d'effervescence pour accueillir la seconde manche de notre Championnat de Ligue à Mirecourt, les 22 et 23 avril, couplée avec une manche du Championnat de France Junior. 105 pilotes de la Ligue Grand Est réunis nous ont offert de très belles courses avec les pilotes de l'Academy.

Fin mai, c'est sur le circuit de Peugeot-Mulhouse que nos 85 pilotes se sont retrouvés pour la 3^e manche du Championnat.

Nous l'attendions avec impatience cette première course commune entre les Ligues du Grand Est et celles de la Bourgogne-Franche-Comté ! C'est sur le circuit de Mirecourt que 152 pilotes se sont affrontés, avec des plateaux bien évidemment très intéressants pour toutes les catégories, une très belle première pour cette course mutualisée et appréciée de tous.

Déplacement pour la 5^e manche à Soucy fin juin, où nous avons réitéré cette course organisée conjointement avec la première épreuve du Sens Trophy, dommage que les pilotes ne soient pas assez nombreux

sur cette épreuve mais où, finalement, ils ont côtoyé d'autres concurrents des Ligues alentour.

Place désormais à la finale de notre Championnat qui aura lieu avec nos voisins de la Bourgogne-Franche-Comté sur le circuit d'Autoreille pour connaître nos Champions de Ligue 2023.

Notre grand rendez-vous international, le Kart Legend à Mirecourt fin juillet a tenu toutes ses promesses, organisé par Alain Nicolle président de l'ASK Mirecourt, pour qui il est important de pérenniser cette manifestation. D'excellents souvenirs toujours, dans la convivialité et la bonne humeur comme à l'accoutumée.

La ligue du Grand Est a bien sûr, fait le déplacement à Angerville pour la désormais traditionnelle Coupe de France des Régions. Nous sommes abonnés à la 7^e place pour la 3^e année consécutive mais peu importe, nos pilotes ont apprécié d'avoir pu y participer, Benoit Portmann et Daniel Escher montent sur le podium respectivement 2^e et 3^e dans leur catégorie KZ2 Gentleman. Merci et félicitations à tous les participants.



Pour finir, la IAME Séries a posé ses valises pour sa grande finale à Mirecourt les 2 et 3 Septembre.

Comme à son habitude une très belle organisation, les pilotes du Grand Est ont pu ainsi « jouer à domicile » et des petits nouveaux en ont même profités pour se lancer dans la compétition en catégorie KA100.

En International, à noter également la belle prestation d'Hugo Besson qui termine 8^e de la IAME Euro Séries à Franciacorta sur 107 pilotes.



LIGUE BRETAGNE PAYS-DE-LOIRE

TEXTES ET PHOTOS : PIERRE STEFF

PIERRE STEFF
PRÉSIDENT LIGUE BRETAGNE PAYS-DE-LOIRE



EFK à Laval.

Après un début de saison où la ligue BPL a vu une participation de plus de 160 pilotes à chaque manche du championnat de ligue avec en plus une vingtaine de pilotes des EFK pour les courses de Laval et Plessé, la ligue organise en association avec le Trophée de Bretagne la 34^e édition du trophée de Bretagne.

Pour ce trophée une participation comme nous n'en n'avions pas vue depuis longtemps. Plus de 150 pilotes sont engagés pour l'ensemble du trophée et la participation moyenne a été pour les trois premières courses de plus de 170 pilotes avec un record à 226 pilotes pour la manche qui s'est déroulée à Laval début septembre.

Les deux dernières courses se passeront à Lohéac, les 14 et 15 octobre et la finale aura lieu à Plessé les 28 et 29 octobre.

Il ne restera plus aux responsables de la ligue que l'organisation de la traditionnelle remise des prix ou sont attendues environ 400 personnes pilotes et accompagnateurs et qui se déroulera cette année, le samedi 25 novembre à Laval.

LE CLASSEMENT PROVISOIRE DU TROPHÉE 2023

Mini60 - 29 inscrits

1. Hersant Pierre
2. Mercier Thibault
3. Vattier Oihan

Nationale - 22 inscrits

1. Audau Mathis
2. Boudier Sacha
3. Lattuada Tiani

Rotax - 43 inscrits

1. Dourver Ugo
2. Furet Ewenn
3. Burson Jules

Rotax Master - 17 inscrits

1. Raimbaud Johan
2. Surbled Thomas
3. Vaché Mickael

KZ2 - 10 inscrits

1. Berriau Brian
2. Desmots Antoine
3. Kieffer Steven

KZ2 Master - 12 inscrits

1. Le Blaye Jérémy
2. Gillotin Jérémy
3. Billon Alain

DD2+DD2 Master - 5 inscrits

1. Mas Raphael
2. Boudaud François
3. Caillaud Ulrich

KFS - 12 inscrits

1. Sainson Clément
2. Puybaret Enis
3. Turmel Luka



Le KZ à Laval.

LIGUE OCCITANIE MÉDITERRANÉE

TEXTES ET PHOTOS : SERGE TERRASSE

SERGE TERRASSE
PRÉSIDENT LIGUE OCCITANIE MÉDITERRANÉE



Matéo Rivals sur le podium en Mini 60.

Notre championnat de ligue s'est terminé sur le circuit de Belmont-sur-Rance très apprécié par nos pilotes autant pour son tracé vallonné que pour l'accueil qu'on y trouve.. Suite à cette course, le classement final du championnat montre combien la lutte fut acharnée dans la catégorie Mini 60 où 5 points départagent les 4 premiers. Ce fut finalement Samuel Hugon qui remporta le championnat. Dans toutes les autres catégories nous avons eu un excellent championnat qui s'est déroulé dans une très bonne ambiance. Au niveau national, bon nombre de pilotes ont pu participer aux championnats de France et trophée OKN, certains en ont profité pour porter haut les couleurs de la Ligue.

Nous citerons les deux meilleurs résultats que sont :

- La deuxième place de Matéo Rivals au championnat de France Mini 60
- La troisième place de Yohan Soguel au championnat de France KZ2.

On remarque par ces résultats le très bon travail effectué au sein du club de l'ASK Audois.

Dans ces championnats de France et trophée OKN, nous noterons aussi la très belle performance du Team « GLP » qui a obtenu Trois titres nationaux avec la victoire de Maxime Geley au championnat de France « Senior » et trophée « OKN » ainsi que la victoire de Jean Nomblot au championnat de France KZ2. Ceci récompense l'excellent travail de Gillian Lay installé depuis trois années maintenant sur le pôle mécanique d'Alès.



Victoire de Jean Nomblot en Championnat de France KZ2.

CLASSEMENT CHAMPIONNAT DE LIGUE OCCITANIE MÉDITERRANÉE

- Mini 60** : 1. Samuel Hugon, 2. Arthur Benoit, 3. Marcel Limousin
Nationale : 1. Alexandre Lopez, 2. Sheilys Vedel, 3. Jules Letestu-Unac
Senior : 1. Alexandre Gialdini, 2. Axel Boyer, 3. Théo Faccini
Master : 1. Luc Sigot, 2. Kevin Bouvier, 3. Sébastien Andres
Gentleman : 1. Jérôme Roca, 2. Laurent Olivieri, 3. Étienne Hubert
Rotax Max : 1. Maxime Beteille, 2. Lorenzo Poncio, 3. Leann Bonniol
KZ2 : 1. Quentin Pages, 2. Sacha Catala, 3. Laura Bourguet
KA100 : 1. Louka Michel, 2. Arthur Guyon Tieulie, 3. Thomas Suzanne
KFs : 1. Gary Fortier, 2. Jules Colin, 3. Denis Gatev
Féminin : 1. Sheilys Vedel, 2. Laura Bourguet, 3. Luna Hubert



LIGUE NOUVELLE AQUITAINE SUD

TEXTES ET PHOTOS : YVES BLANC

YVES BLANC
PRÉSIDENT LIGUE NOUVELLE AQUITAINE SUD

La reprise pour les pilotes aquitains a eu lieu lors de la coupe de France et des Régions sur le circuit international d'Angerville les 24 et 25 août.

Ce meeting mis en place par la FFSA pour la troisième année consécutive permet aussi durant un WE la rencontre des différentes Ligues réunies pour la circonstance autour d'un village composé de stands avec présentation et dégustation de produits régionaux.

7 pilotes de notre ligue comptaient parmi les 190 participants et les Écoles Françaises de Karting.

De retour en Région nos épreuves de l'Atlantic Trophée 2023 ont repris dès le 10 Septembre sur le circuit Périgourdin de Teyjat près de Nontron avec la participation de 85 concurrents.

Le 1^{er} octobre prochain l'avant-dernière épreuve de notre Trophée aura lieu sur le superbe Circuit de Muret aux portes de Toulouse avec plus de 130 concurrents attendus sur un des plus beaux sites de l'Hexagone que nous avons emprunté pour la circonstance à nos amis et voisins Occitans.

Après un démarrage de L'Atlantic Trophée Karting en 2022 son succès se confirme donc lors de la saison 2023, avec toujours plus de participants, une augmentation du nombre de licenciés dans la LKNAS (+ 10%) et un calendrier 2024 en cours de préparation, calendrier qui semble très prometteur.

Il est à noter enfin une nouvelle ASK Magescq Landes rattachée au circuit de Magescq et un dossier en cours au Circuit de Layrac pour l'ouverture d'une École Française de Karting dès le début de l'année 2024.



Coupe de France des régions 2023.
Ci-contre le calendrier Atlantic Trophées 2023

• 12 mars à Layrac
• 16 avril à Lescar
• 21 mai à Nontron
• 25 juin à Pageas
• 10 septembre à Nontron
• 1 octobre à Muret
• 5 novembre à Layrac

Atlantic Trophée Karting 2023

Ligue KARTING
FFSA
LIGUE NOUVELLE AQUITAINE
Nouvelle-Aquitaine

LIGUE NOUVELLE AQUITAINE NORD

TEXTES : SYLVAIN PIAUD PHOTOS : SANDIE HAPIOT, PHILIPPE DESPLAT

SYLVAIN PIAUD
PRÉSIDENT LIGUE NOUVELLE AQUITAINE NORD



ASK Saintes au Défi France KFS



Tylian Hapiot à la Coupe de France

+ 80% ! C'est la progression du nombre de licences de la ligue Nouvelle Aquitaine Nord par rapport à 2022. Ce chiffre est dû bien entendu à la création et au dynamisme des deux nouvelles ASK de Loudun et du Val d'Argenton, avec notamment l'organisation de la course club « GP de Loudun » du 15 octobre et un calendrier qui s'annonce déjà bien rempli pour 2024 du côté du Val d'Argenton.

Mais les autres ASK ne démeritent pas, en particulier l'ASK Saintes qui n'en finit plus de faire découvrir la compétition à de nouveaux pilotes. Ils étaient ainsi 4 au Défi France KFS à Essay et même 5 au Challenge Minarelli à Soucy ! Un grand merci à la famille Desplat de leur mettre du matériel à disposition et ainsi leur offrir un débouché après les courses loisir et l'EFK. Certains d'entre eux étaient même tout de suite dans le coup pour une première.

Autre fait d'armes d'un pilote issu de l'EFK Saintes, la performance de Tylan Hapiot en Mini 60 à Angerville qui permet à lui seul à notre modeste ligue de terminer la Coupe des régions devant 3 autres ligues bien plus représentées (11^e sur 14). Cet exploit intervenant entre sa 7^e place du Championnat de France à Salbris et une NSK à Laval toujours aux avant-postes. Du côté de l'ASK Châtelleraut, notons le beau podium de Nathan Nambot au très relevé Trophée Kart Mag en Rotax Max et Clément Piaud en tête du Challenge Minarelli avant la dernière course, pour ses débuts en KFS 145 après avoir remporté la ligue du Centre en KFS 130. Championnat de ligue également dominé par deux pilotes du Val d'Argenton : Arthur Robin en Rotax Max et Rudy Champion en DD2 Master !

LIGUE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

TEXTES ET PHOTOS : ALAIN PONCE

ALAIN PONCE
LIGUE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ



Une belle moisson de titres pour notre ligue BFC durant l'été. À Septfontaines titre de Champion de France Master pour L. Marchandise 3^e place pour T. Jacquemin. Titre de Champion de France Gentleman pour D. Chenillot et 3^e place pour L. Ivanès. En SENior, podium et 3^e place pour K. Bejeannin. Et enfin, titre de Champion de France Handi pour Borgetto.

À Salbris, C. Canard a pris la 2^e place. A Varennes/Allier, titre de Champion de France KZ2 pour J. Nomblot et celui de Champion de France KZ2 Gentleman pour Y. Vuillermoz.

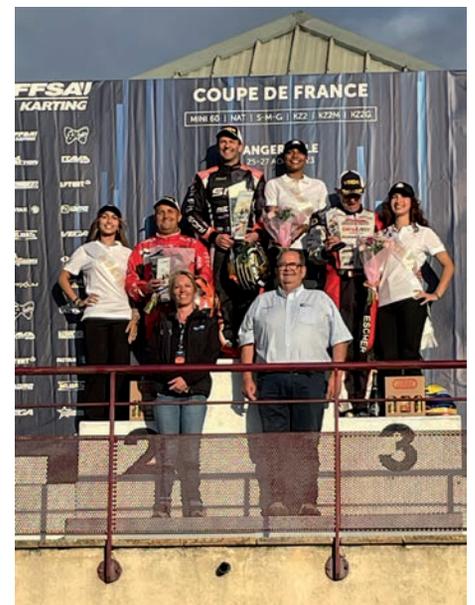
Enfin en Coupe de France des Régions, E. Ducrot termine vainqueur en KZ2 Gentleman.

Nos pilotes ont brillé par leurs performances dans tous ces championnats.

Nous terminons en beauté notre championnat avec une alliance Grand-Est et Bourgogne Franche-Comté et 130 pilotes engagés.

Les représentants de la Ligue Bourgogne Franche-Comté à la Coupe de France.

Ci-contre le podium en KZ2 Gentleman.



LIGUE OCCITANIE PYRÉNÉES

TEXTES : OLIVIER CEBE - PHOTOS : MARION BOURGUET

JEAN VEYRIES
PRÉSIDENT LIGUE OCCITANIE PYRÉNÉES



INVESTISSEMENT SUR L'AVENIR...

Après avoir travaillé sur les infrastructures de ses trois circuits homologués puis consolidé les fondations du Championnat du Sud, qui connaît un beau succès avec 160 pilotes de moyenne, la ligue Occitanie-Pyrénées investit sur l'avenir avec deux axes de travail : Les EFK et le nouveau sport-étude de Belmont-sur-Rance.

Grâce à l'appui de la FFSA, les EFK ont pu recevoir, chacune, 4 karts flambant neufs, fin juillet. La course contre la montre a pu commencer et la ligue a présenté 12 pilotes sur la grille de départ d'Angerville, lors du rassemblement national. Avec pour seule ambition d'apprendre, les pilotes en herbe ont pu découvrir le monde de la course et un nouveau tracé... sans entraînements. L'an prochain, fort de cette expérience, c'est un podium qu'ils viseront ! En attendant, le premier rassemblement EFK d'Occitanie se déroulera pendant la course club, mi-octobre, à Aigues-Vives.

Du côté de l'Aveyron, il y avait pas mal d'animation, début septembre, avec la première rentrée des classes de la section sportive dédiée au kart, autrement dit ce que l'on appelait, avant... un sport-étude.

« Mettre sur pied un projet comme ça aurait été impossible sans la grande motivation du Directeur du Collège Saint-Michel, Guillaume Bessière. Tout simplement parce qu'en tant que directeur du collège, qui est privé, il est un rouage indispensable du projet, du fait de sa connaissance des arcanes de l'Éducation Nationale. Nous pouvions nous occuper de toute la partie scolaire du projet, comment l'intégrer dans son collège, et l'adapter à des enfants d'âge et de cursus scolaire différents, avec un emploi du temps adapté. Donc, au final, sans un directeur d'établissement qui est réellement motivé, cela aurait juste été impossible à mettre en place, tout comme cela aurait été impossible sans l'enthousiasme de Damien Boudarel, le gérant du circuit de Belmont ainsi que le soutien de quelques partenaires comme Praga ou lame qui nous ont aidés pour le matériel. » Confie Jean Veyries qui ajoute : « Nous nous adressons à des enfants de la 6^e à la 3^e, qui pourront bénéficier, par ailleurs, d'un internat pour suivre le cursus scolaire normal. Il y aura des intervenants diplômés d'état et une véritable formation pour devenir pilote avec de nombreuses heures de roulage. L'idée était de trouver



quelque chose d'abordable au niveau tarif, mais où effectivement, derrière, on a un vrai suivi et on les entraîne plusieurs fois par semaine afin de se donner toutes les chances d'obtenir une vraie progression. Notre réel objectif, c'est ça ! Ils seront suivis également pour la préparation physique. Il faut que, quand ils sortent de là, s'ils doivent devenir des sportifs, ils soient conscients de tous les efforts qu'il y a à fournir à différents niveaux : Pilotages mais aussi les études, la préparation physique et mentale etc.

L'idée, c'est qu'ils soient suivis de près et qu'on ne laisse rien passer. Un vrai sport-études, quoi ! »

TECPRO

BARRIERS



Sécurité, Esthétique, Rentabilité
Location pour pistes occasionnelles
Conseil en aménagement de pistes
Tecpro équipe les circuits homologués FIA-CIK-FIM



Safety, Aesthetic, Profitability
Rental for temporary track
Advice in track development
Tecpro equips the circuits homologated FIA-CIK-FIM

WWW.TECPROBARRIERS.COM

SIGMA

K Z - O K - O K J



R A C E T O Y O U R F U T U R E

