

France moto

Éditée par la Fédération Française de Motocyclisme - 74, Avenue Parmentier - 75011 Paris - tél. : 47 00 94 40 - Télex : Fedmoto 216 304 F.

Spécial Vichy

Le Congrès de la F.F.M. s'est déroulé comme chaque année à Vichy. Il a eu lieu du 8 au 10 novembre, et par commission par commission, voici les décisions les plus importantes.

ASSOCIATION SPORTIVE DE LA F.F.M.

Les règlements des épreuves confiées à la charge de l'A.S. F.F.M. ont subi certaines modifications pour 1987. En Promosport Vitesse, la catégorie 350cc est officiellement créée. Les Promosport Cross se voient réorganisés suivant le principe suivant : des épreuves régionales de sélection seront disputées en début de saison, et détermineront la qualification pour la phase finale, courue en fin d'année (sur trois épreuves pour les Minimes et les Cadets et sur une épreuve pour les 125cc et 250/500cc). Le Trophée «Diables Jaunes» est reconduit en 1987 en collaboration avec Suzuki-France. Enfin, le Rallye Total Plein Sud figurera probablement au calendrier du Championnat de France des Rallyes 1987.

COMMISSION DES COURSES SUR PISTE

Deux listes de notoriété «A» et «B» seront créées. La reconduction est faite de la formule promotion jeunes pour 1987.

La Commission est satisfaite des places accordées par la F.I.M. dans les divers Championnats.

Pour les épreuves de Championnats du Monde, d'Europe et de France, un cahier des charges est établi.

Les stages de pilotes de haut niveau en courses sur glace et speedway sont reconduits.

Une refonte totale de la réglementation et du déroulement du Championnat de France National sera faite pour permettre à un maximum de pilotes de s'exprimer (suppression de l'épreuve de qualification et déroulement sur plusieurs épreuves avec un classement aux points).

Demande de complément d'effectif pour que la Commission puisse fonctionner normalement.

COMMISSION DES COURSES SUR ROUTE

Après un rapport du Congrès F.I.M. à Palerme, les délégués en Grands Prix ont fait les leurs. Les classements ont été homologués et les règlements revus sur certains points de détail. Les droits d'engagement ont été portés à 160 francs et les prix ont été relevés dans des proportions identiques.

D'ici la fin de l'année, aura lieu un stage médico-sportif à l'intention des «Espoirs», les pilotes de haut niveau étant invités à en suivre un autre en début de saison.

Le calendrier 1987 a été établi avec cinq manches de Championnat Open SNCF (12 avril, Le Mans ; 3 mai, Nogaro ; 31 mai, Lé-

denon ; 19 juillet, Carole ; 6 septembre, Albi), huit Promosport, huit Production, huit Montagne et six Dragsters. Les différentes classes nationales auront six (80 et 125) ou sept (250, 500, side-cars) courses à leur programme.

Les épreuves F.I.M. pour 1988 et 89 ont été attribuées au Mans (Europe et Endurance 88), au Paul Ricard (Grand Prix 88), à Magny-Cours (Europe 89), à Nogaro (Grand Prix 89) et au Bol d'Or (Endurance 89).

Enfin les listes de notoriété ont été élaborées. Elles ne sont pas encore définitives.

Listes 1/2/3 F.I.M. 80 : Paul Bordes ; 125 : Paul Bordes ; 250 : Dominique Sarron, Jean-François Baldé, Jean-Philippe Ruggia et Patrick Igoa ; 500 : Christian Sarron, Raymond Roche ; side-cars : Alain Michel-Jean-Marc Fresc et Ivan Nigrowsky-Frédéric Meunier.

Liste 5. 80 : Lionel Robert et Jean-Marc Velay ; 125 : Patrick Daudier, Jean-Claude Sélini, Christian Le Badezet, Jacques Hutteau, Éric Saul et Michel Escudier ; 250 : Jean-Michel Mattioli, Jean Foray, Jean-Louis Guignabodet, Guy Bertin, Christian Boudinot, Bruno Bonhuil, Alain Bronec et Hervé Duffard ; 500 : Christian Le Liard, Louis-Luc Maisto, Thierry Rapicault, Jean-Louis Tournadre, Éric Sabatier et Philippe Robinet ; side-cars : Pascal Larratte-Jacques Corbier et Jean-Louis Millet-Claude Debroux.

Liste Europe. 125 : Gilles Payraudeau, Laurent Chapeau et Denis Longueville ; 250 : Étienne Quartararo, Michel Bobeau, Éric Hartmann, Bernard Cusumano, Jean-Yves Mounier, Laurent Letouzé et Guy Olla ; 500 : Franck Girod-Roux et Daniel Pauget ; side-cars : Henri Golemba-Alain Robert-Barillon.

COMMISSION DES CYCLOMOTEURS

Renaissance du Groupe 1 en Championnat National de Vitesse et d'Endurance Cyclos.

Création de la Coupe de France Endurance de Solex avec deux catégories : série et proto.

Création du Challenge Maxi-Mob sponsoré par Stock Express. Projet 87 : avec le concours de MBK et de Peugeot, création du challenge jeunes tout terrain en bicross à moteur.

Annulation des résultats de l'épreuve de Fontenay compte tenu des problèmes survenus et des difficultés rencontrées pour obtenir du club des informations sur les classements. Suite à cette annulation, les Champions de France sont :

- en Groupe 3, Christian Ménager ;
- en Groupe 2, Jean-François Guyot.

COMMISSION D'ENDURO

Le règlement 1986 du Championnat d'Enduro a permis de relancer cette discipline qui connaissait une certaine désaffection de la part des pilotes. Aussi, la Commission d'Enduro n'a procédé qu'à des modifications ponctuelles, comme l'adoption des pneus dits «F.I.M.» pour les Inters et les Experts en Championnat de France, ceci afin de les préparer aux épreuves internationales où ce type de pneumatiques est désormais utilisé. Il faut savoir que

la France était le dernier pays d'Europe à utiliser encore les pneus «cross».

D'autre part, la première spéciale de chaque jour ne devra pas, au premier tour, être chronométrée, ceci afin de permettre aux pilotes de la reconnaître.

La Commission demande que certaines clauses techniques prévues au règlement (départ phare allumé, présentation des motos PROPRES et exemptes des marques de peinture précédentes) soient appliquées de manière stricte par les Commissaires Techniques (obligatoirement au nombre de trois : un C.T. national et deux C.T. régionaux, tous désignés par la Commission).

Le Trophée Enduro Peugeot a été un franc succès en 86, il sera reconduit en 1987, sur des machines plus puissantes, plus adaptées à la discipline, et vendues à un prix très compétitif.

L'Endurance Tout Terrain voit plusieurs points importants changer : les équipes POURRONT être composées de deux pilotes-deux motos (de même cylindrée), disputant non plus une manche de 6 heures, mais deux manches de 2h30 séparées d'une neutralisation d'1 heure. Monsieur Glaus est chargé par Hervé Kervella d'étudier, en collaboration avec la Commission, les causes de l'échec de l'endurance tout terrain au niveau du Championnat.

Un appel de candidature est lancé pour une épreuve du Championnat de France d'Endurance Tout Terrain, en date du 15 mars 1987.

COMMISSION DE MOTO-BALL

Il a été décidé de faire de la promotion pour le Moto-Ball en envoyant de la documentation aux Comités des Fêtes et aux Mairies.

Des équipes Cadets supplémentaires seront créées et un Championnat Cadets sera mis en œuvre sur l'ensemble de la France.

Deux Championnats Nationaux «1» et «2» seront créés. Pour le Championnat de France «1», dix clubs participeront et pour le Championnat de France «2», huit clubs.

Le Championnat d'Excellence sera divisé en deux groupes, Ouest et Est et quinze clubs y participeront.

Le Championnat d'Europe de Moto-Ball se déroulera en Allemagne, dans la région de Karlsruhe, du 28 au 31 mai.

En cours de saison, des stages de formation pour les joueurs seront créés dans différentes régions de France pour améliorer la technique de ceux-ci. Ils seront organisés sous la direction de joueurs de haut niveau.

L'établissement du calendrier national a été effectué.

COMMISSION DE MOTOCROSS

Il sera nommé un groupe de travail qui sera chargé d'étudier les moyens de lutter contre la désaffection du public et contre un des éléments qui y contribue : la publicité mensongère faite autour de certaines épreuves.

Après la parution du nouveau décret, la licence, pour un pilote non titulaire du permis de conduire, ne pourra être délivrée qu'après le passage du demandeur devant un Comité de Ligue, constitué :

- du Président (ou de son représentant),
- d'un moniteur ou professeur titulaire du Brevet Fédéral ou d'État,
- d'un membre de la Commission du Sport Éducatif,
- d'un membre de la Commission de Motocross.

L'environnement médico-sportif sera réservé en 1987 à nos Espoirs de moins de 22 ans.

Un appel de candidatures est lancé pour :

- la Coupe des As 1987, à la date du 27 septembre ;
- le Championnat Cadet 1987, les 26 juillet - 16 août - 23 août ou 30 août ;
- le Championnat d'Europe 125 1988, coût du plateau aux environs de 70 000 francs.

Les Promo Cross se disputeront sur des épreuves de zone jusqu'à fin juin pour les Minimes-Cadets, et fin septembre pour les 125 et 250/500.

Les épreuves finales seront au nombre de trois pour les Minimes-Cadets et de une pour les 125, 250/500.

Les vainqueurs Minimes et Cadets seront qualifiés d'office pour un Championnat National en fonction des critères d'âge.

L'appellation Super-Cross ne pourra être utilisée que pour une épreuve de capacité internationale ou nationale répondant aux Articles 4-PARCOURS (longueur du circuit entre 400 et 600 mètres - largeur minimum 6 mètres utilisables - intervalle minimum de 3 mètres entre les pistes, etc...) et 6-ZONE DE DÉPART (grille obligatoire de 18 mètres minimum - ligne de départ plate et sans saut jusqu'à LA SORTIE du premier virage).

Les Délégués aux différents Championnats seront :

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| - Open Inter : | - Cadets : |
| Daniel Lamouroux | Pierre Legouez |
| - 125 Inter : | - Super Cross : |
| Christian Broallier | Alain Lepetit |
| - Side-Cars : | - Super Motard : |
| Noël Renouard | Jean-Paul Higy |
| - Open National : | - 4 Temps : |
| Guy Dorlet | Pierre Lempire |
| - 125 National : | - Trike : |
| Francis Marquez | Jean-Claude Clavreul |
| - Juniors : | - Coupe des Provinces : |
| Émile Trouilhas | Pierre Legouez. |

Les Grands Prix de France 1988 sont attribués à :

- 125cc : MC de Blargies ;
- 250cc : MC de Salindres ;
- Side-Cars : AM Curiosolite ;
- Nations : AM Colombier-Villars.

La Direction de Course des épreuves FIM se disputant en France en 1987 sera confiée à :

- 125cc - MC Benauges : Ch. Broallier assisté de A. Lepetit ;
- 250cc - MC Iffendic : D. Lamouroux assisté de A. Lepetit ;
- 500cc - MC Pernois : D. Lamouroux assisté de G. Dorlet ;
- Side-cars - AM Limousin : M. Cœuret assisté de N. Renouard.

Le Championnat de France de Trike se déroulera sur huit épreuves. Il est ouvert aux Trikes et Quads, sans distinction de cylindrées. Un titre de Champion de France sera attribué en fin d'année en fonction du classement scratch trike et quads confondus. La totalité des résultats moins trois sera retenue.

COMMISSION DE PRESSE

Lors de la réunion du Bureau Central, certains membres ont soulevé la raison d'être de la Commission Presse et ses relations avec la F.F.M. et ses clubs. Beaucoup de clubs semblent confondre le travail des journalistes et celui incombant au service de promotion de la Fédération.

Le 26 juin 1985, la Commission «Presse» a été créée à la suite du souhait exprimé par le Président Kervella et la profession afin d'harmoniser le suivi des relations entre le sport motocycliste et les différents médias.

Lors de l'assemblée constitutive, un certain nombre de points ont été définis concernant la manière d'améliorer les conditions de travail des journalistes sur les manifestations sportives pour finalement favoriser l'audience de la discipline auprès du public. A aucun moment il n'a été question d'immiscer les journalistes dans le fonctionnement des mécanismes fédéraux ou de leur confier un rôle d'attaché de presse ou une tâche de promotion.

Lors du Congrès de Vichy 1985, un cahier des charges a été établi. Il demande aux organisateurs de réserver aux journalistes de bonnes conditions de travail dans un créneau horaire satisfaisant. Un brassard de Presse a été créé, là encore dans le but de faciliter la tâche des organisateurs. Enfin, la Commission de Presse a établi un fichier de la presse nationale à l'attention des clubs et des licenciés. Il va de soi qu'à aucun moment et en aucun cas la Commission de Presse ne peut intervenir dans les relations entre un licencié, un club, une Ligue, voire la Fédération et un journaliste ou un organe de presse quel qu'il soit.

En revanche, la Commission recommande aux membres de la Fédération de prendre contact le plus souvent possible et de lier des liens étroits avec les représentants de la Commission, les Syndics régionaux et les journalistes de leur région référencés dans l'annuaire qui leur prêteront toujours une oreille attentive.

La Commission de Presse an 1

Cette précision étant faite, la Commission de Presse, après 18 mois de fonctionnement, se plaît à souligner de nombreux

points positifs obtenus à la suite de ses propositions. Dans l'ensemble, il a pu être constaté une nette amélioration des conditions de travail des journalistes, notamment en ce qui concerne l'aménagement (toujours perfectible) des horaires et du matériel de transmission, permettant une meilleure exploitation de l'information par les différents médias.

La Commission se déclare satisfaite de la publication et du contenu de l'annuaire F.F.M. dans sa forme actuelle avec la liste des journalistes français, des clubs, des licenciés et des calendriers. Elle manifeste encore de l'intérêt pour la «Lettre de France Moto» qui apporte énormément d'éléments d'information, tout en souhaitant qu'elle arrive dans les rédactions 24 heures plus tôt.

L'expérience Minitel sera suivie avec intérêt, mais elle ne devra pas remplacer ce document écrit qui assure le suivi d'une saison et qui fait parvenir l'information «moto» au sein de toutes les rédactions.

Autre point positif, le lancement du brassard Presse F.F.M. qui a résolu de nombreux problèmes, quoiqu'en ayant soulevé d'autres.

Certains problèmes de jeunesse sont apparus lors de ce premier exercice et quelques confrères ont été «oubliés». D'autres se sont manifestés trop tardivement ou ont omis de compléter leur dossier. La situation rentrera dans l'ordre ces prochaines semaines. **Les candidatures 1987 devront parvenir au siège de F.F.M. avant le 15 décembre. Un timbre millésimé 1986 sera ultérieurement adressé à tous les titulaires.**

Toujours à propos de ce brassard, la Commission s'étonne des difficultés rencontrées par certains confrères sur plusieurs circuits. Au Grand Prix de France de Vitesse au Castellet, il a fallu une journée de négociation pour le faire admettre.

Hervé Kervella nous a rassuré sur ce point : «En 1987, tous ces problèmes seront résolus, a-t-il précisé. Une assurance spéciale sera souscrite. Une liste des titulaires sera adressée au Ministère concerné. Le Brassard de Presse constituera un accès total sans autre formalité. Les clubs qui ne se conformeront pas aux directives fédérales à ce sujet seront passibles d'une amende de 10.000 francs.»

Dans un autre domaine, les travaux de la Commission ont connu des difficultés d'aboutissement en raison de l'absence d'un interlocuteur permanent à la F.F.M. Cela a suscité un certain nombre de difficultés, de retards et de manquement, dans le domaine administratif, notamment (mise en place et agrément du brassard, remboursement excessivement tardif des frais de déplacements, etc...) qui ont rebuté un certain nombre de syndicats régionaux.

La Commission de Presse F.F.M. et la F.J.M.

Commission de Presse de la F.F.M. se déclare très surprise par la délivrance arbitraire de «cartes de presse» F.I.M. à des bénéficiaires n'étant pas journalistes professionnels. L'an passé, Jean-Claude Virfeu, Président de la Commission, avait adressé à Monsieur Guy Maître, Secrétaire Général de la F.I.M., un courrier à ce sujet resté sans réponse.

Il est inacceptable que la Commission Presse de la F.F.M. ne soit pas consultée avant cette attribution, alors qu'elle seule est compétente, en France, pour recenser les confrères professionnels habilités.

COMMISSION DES RALLYES

La Commission va être beaucoup plus partie prenante dans le rallye Total Plein Sud, celui-ci étant inclus, avec l'accord de M. Neveu, dans le Championnat de France des Rallyes.

Les Rallye de Monte-Carlo Moto et du Tour de Corse, après quelques années d'absence, sont relancés.

En 1988, se déroulera un Rallye de Prestige, l'année 1987 étant consacrée à la recherche du rallye qui pourra le devenir.

Un essai d'une couverture radio sur tous les rallyes sera effectué. Toutes ces décisions sont prises afin de relancer la discipline.

COMMISSION SPORTIVE NATIONALE

Faute de temps, l'étude des différentes annexes n'a pu être terminée.

M. Émile Pitoux-Masson et M. Jean-Paul Tourte se sont vus infliger chacun, pour leur conduite, un blâme ferme avec une suspension de licence de six mois avec sursis.

COMMISSION DU SPORT ÉDUCATIF

Parmi les nouvelles décisions prises pour la saison prochaine; l'une d'entre elles est déjà en vigueur : il s'agit du Brevet d'État d'Éducateur du 1er Degré.

Deux stages auront lieu en 1987 :

1. du 16 au 20 février à (53) Mayenne ;
2. du 20 au 25 octobre à (07) St Agrève.

Ces stages comprendront :

- a) Une formation théorique :
 1. anatomie-physiologique ;
 2. psycho-pédagogique ;
 3. mécanique ;
 4. aux réglementations administratives et fédérales.
- b) Un examen des connaissances théoriques.
- c) Un examen des aptitudes au pilotage.

Des stages auront lieu dans des écoles agréées, avec un encadrement diplômé, pour la préparation aux différentes disciplines sportives motos (vitesse, cross, etc...). Un tarif préférentiel sera accordé à tout candidat inscrit au Brevet Fédéral.

A partir du mois d'octobre 87, les centres de pilotage ne pourront exercer que s'ils sont titulaires d'un diplôme fédéral ou si l'un de leur membre exerçant le possède.

Le «sport étude» sera mis en place lors de la prochaine rentrée scolaire 87.

Pour tous renseignements concernant les stages, contactez M. Dandurand, le soir, au 53 95 72 79.

Lors de la remise des prix de la F.F.M., le 8 décembre, il sera procédé à la remise des diplômes. Les récipiendaires seront convoqués par courrier.

AVIS AUX CANDIDATS ADMIS

Vous devez envoyer toutes les pièces manquantes de vos dossiers à la F.F.M., le 25 NOVEMBRE AU PLUS TARD.

COMMISSION TECHNIQUE

Voilà les principales modifications apportées par la Commission Technique aux réglementations des machines pour 1987.

En Promosport, les pneumatiques utilisés devront dorénavant porter obligatoirement la lettre symbole de vitesse maximum (H-S ou V), définie par la norme internationale E.T.R.T.O. Toujours en Promosport, le diamètre maximum des carburateurs pour les machines de 125cc est uniformément porté à 34 mm. Les systèmes d'échappement devront, eux, respecter les formes et côtes d'origine.

En Production, la dimension des jantes est désormais libre.

Pour les Championnats de Rallye et d'Enduro, les machines réceptionnées à titre isolé par le Service des Mines continueront à être homologuées en 1987.

Côté Dragsters, les textes techniques ont été rédigés en tenant compte de la réglementation européenne pour la discipline.

Enfin, en 1987, deux Commissaires Techniques au minimum devront être désignés pour le contrôle des épreuves de Championnat National.

COMMISSION DE TOURISME

L'homologation des classements 1986 (Championnat de France de Tourisme par club, Championnat des randonneurs, Coupe Inter-Ligue et Trophée Passagers) a été acceptée et approuvée par la Commission.

L'épreuve du Tour du Midi-Pyrénées (randonnée touristique à motocyclettes) sera organisée du 28 au 31 mai 1987.

Une épreuve hivernale sur deux journées sera organisée par le M.C. Auvergne à St Victor La Rivière du 20 au 22 mars 87.

La Commission de Tourisme participera au Rallye FIM qui aura lieu du 2 au 4 juin 1987 au Cap d'Agde.

Elle souhaiterait voir se créer une licence tourisme qui bénéficierait de réductions sur les tarifs dans les manifestations FFM et plus particulièrement dans les grandes épreuves, ainsi que de réductions sur les campings, hôtels et sur les trajets SNCF et ferry-boat.

Il sera effectué une remise à jour du Bulletin de Presse Tourisme «Info Tourisme» pour 1987.

COMMISSION DE TRIAL

Le calendrier définitif 87 a été établi.

Le principe de sanctions envers les pilotes incorrects a été adopté et se traduira par des amendes de 1 000 francs.

Les modifications de zone par les pilotes seront sanctionnées de cinq points de pénalité.

La standardisation du matériel de fléchage sera effectuée.

Pour la Coupe Inter-Ligues, des modifications importantes ont été effectuées : quatre pilotes seront au départ, le classement sera fait sur trois pilotes et la possibilité sera donnée à chaque Ligue d'engager deux équipes.

Les critères de passage en Experts 1 et 2 ont été déterminés comme suit :

les dix premiers du Scratch passent en Experts 1, les pilotes classés au Scratch du onzième au quinzième ont le choix entre Experts 1 et Experts 2. Les autres pilotes Experts de la liste de notoriété passeront Experts 2. La Coupe de France Seniors 2 sera supprimée au profit d'un Championnat qui se disputera au cours du Championnat de France Experts 1, Experts 2, Seniors 1.

Une équipe de Trial France Espoirs est créée. Trois stages techniques se dérouleront sous la responsabilité d'un professeur possédant le nouveau diplôme fédéral. Cette équipe ira au stage de mise en condition physique à Aix du 25 au 28 février. L'équipe Trial France Espoirs participera aux huit épreuves du Championnat, sous la surveillance d'un manager possédant son diplôme de professeur. Le budget de l'équipe de France Espoirs sera de 60 000 francs.

Le stage de mise en condition physique de Tournon se déroulera du 13 au 20 décembre à Aix, avec treize pilotes et un accompagnateur.

L'épreuve mondiale 88 sera organisée par le M.C. St Éric à Montbrison, près de St Étienne.

La Commission de Trial souhaiterait la promotion de l'initiation au Trial au sein de l'Éducation Nationale.

COMMISSION MÉDICALE

L'accent a été mis par la Commission Médicale sur la nécessité de poursuivre la lutte anti-dopage par la généralisation des contrôles et la sensibilisation des pilotes sur les essais toxiques des substances dopantes.

Modification du formulaire médical en 1988 pour l'obtention de la licence. Le nouveau formulaire unique comprendra plusieurs volets afin d'assurer la bonne transmission du certificat, tout en sauvegardant le secret médical. Son contenu : la demande de licence - le certificat médical et feuilles de contrôles médicaux sportifs - les antécédents médicaux et chirurgicaux - plus les normes médicales pour la pratique du sport moto.

Pour les licences à la journée, il est indispensable que la demande d'engagement soit accompagnée d'un certificat médical récent d'aptitude à la pratique du sport motocycliste de compétition.

A propos des contre-indications médicales, il est rappelé les différences existant entre celles définies par la F.I.M. et celles de la F.F.M., ces dernières étant les seules valables sur notre territoire national.

Dans le cadre de la formation des éducateurs F.F.M., l'enseignement sera plus adapté à la formation des jeunes enfants à la pratique sportive.

La présence des médecins fédéraux sur le terrain sera renforcée afin de poursuivre la formation et le suivi médico sportif des pilotes. Dans ce but, les stages de formation intéressant les principales disciplines motos seront développés et un programme de recherche médicale va être mis en œuvre pour la prochaine saison.

Le choix d'un kinésithérapeute fédéral sur le terrain relève du seul pouvoir de la Commission Médicale.

Chroniques fédérales

Le Congrès F.F.M. était à peine achevé qu'Hervé Kervella, notre Président, s'en allait pour un voyage à travers la France en compagnie de notre Ministre de tutelle, Christian Bergelin, et de son conseiller technique, Gérard Garoff. Ces hautes personnalités du monde politico-sportif l'avaient invité à se joindre à eux lors de cette tournée express qui, dans la seule journée du 12 novembre, devait les conduire de Paris à Strasbourg, de Strasbourg à Metz, de Metz à Nice, de Nice à Chambéry avant de repartir enfin vers l'aéroport de Villacoublay.

Dans chacune des villes concernées, Monsieur le Ministre tint une conférence de presse et participa à des réunions débats, expliquant quelle serait sa politique dans l'avenir, dévoilant ses plans pour aboutir aux buts qu'il s'est fixé et donnant toutes précisions utiles aux aéroplanes d'élus locaux, départementaux ou régionaux qu'il rencontrait.

Bien entendu, durant ce périple auquel il avait eu l'honneur d'être convié, notre Président put s'entretenir de tous les tenants et aboutissants de la politique sportive motocycliste en France et, ayant été ainsi à même d'avoir un contact très étroit avec les hautes instances gouvernementales, il a pu s'expliquer sur bien des points. Et, rentrant de voyage, le Président Kervella avait le sourire, même s'il n'a rien dévoilé de ses conversations.

«Notre Ministre, a-t-il juste convenu, s'est félicité du fait que notre Fédération savait se prendre en compte. Elle est majeure, m'a-t-il fait comprendre, et c'était pour moi un beau compliment».

Défi Moto FR3

HVA TEAM : LE SPECTACLE... ET LA VICTOIRE

Ouf ! On a eu peur ! Peur de rater LE rendez-vous de la moto qui se déroulait ce week-end à Pau-Arnos sous le nom de Défi Moto FR3. En effet, le samedi, un véritable déluge d'eau s'abat-tait sur la région, alors qu'il faisait beau presque partout ailleurs. Pas de «Pau» (NDLR facile !) pour Bernard Teulé l'Organisateur ? Si ! Car les conditions atmosphériques ont permis aux «fracassés de la glisse» de s'en donner à cœur joie. Pidoux évidemment a fait une bonne part du spectacle à lui seul, mais aussi Raymond Roche, Stéphane Peterhansel, Serge Bac, Dominique Sarron, Christian Vimond, Cyril Neveu, et «l'infâme» Mingels, la terreur de la spécialité. Malchanceux le dimanche (chute) l'ex belge a laissé échapper une victoire assurée d'avance. Dommage, mais cela n'enlève rien à la démonstration faite par Stéphane Peterhansel sur son HVA.

Autant dire qu'en deux épreuves, les HVA Boys ont largement prouvé leur valeur sur ce genre d'épreuve. Le succès de ces courses type «Super Motard» existe de toute façon par le fait que les pilotes toutes catégories confondues sont là pour s'amuser et pour le spectacle. Preuve en est un garçon comme Christian Vimond qui n'a pas réussi à faire une ligne droite bitume autrement qu'en wheeling. Fini les super cross pour lui, le pied c'est le Supermotard. Encore un de convaincu ! La F.F.M. a de bonnes initiatives, n'est-ce pas ?

		Sam.	Dim.	Total	
1.	Stéphane PETERHANSEL	HVA	2	1	3
2.	Jean-Paul MINGELS	Yamaha	1	5	6
3.	Laurent PIDOUX	HVA	4	4	8
4.	Serge BACOU	Yamaha	6	3	9
5.	Thierry CHARBONNIER	Yamaha	5	8	13
6.	Michel COMBES	Suzuki	7	6	13
7.	Christian VIMOND	Honda	9	12	21
8.	Jean-Claude OLIVIER	Yamaha	8	17	25
9.	Michel JULIENNE	Honda	13	15	28
10.	Christian TRAVERT	Honda	18	11	29
11.	Raymond ROCHE	Honda	3	28	31
12.	Jean-Jacques BRUNO	Kawasaki	30	2	32