

La lettre de France moto

N°64 / 3 Novembre 1987

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

Spécial Congrès F.I.M.

Décisions de la Commission Technique de la F.I.M. Réunions des 27, 28, 30 octobre

Enduro

La Commission est prise de diminuer le niveau de bruit actuel de 2 décibels/A soit 94 db/A dès le 1er janvier 1989.

Aucune homologation ne sera nécessaire pour les pneus d'enduro, jusqu'au 1er janvier 1989. La dimension des pneus avant est libre.

Largeur minimum des pneus arrière : 115mm pour les 80cc, 125mm pour les autres classes. L'écartement minimum entre deux pavés sera de 10mm, le maximum de 20mm.

La profondeur des pavés devra être au minimum de 10mm, au maximum de 30mm. Un espace entre les pavés inférieur à 8mm ne sera pas pris en compte lors des mesures.

Tous les pneus disponibles normalement dans le commerce sont autorisés. Ils doivent être répertoriés dans le catalogue des manufacturiers ou sur les listes diffusées au public. Il doivent répondre aux normes ETRTO.

Trial

Le poids minimum des machines de Trial sera rediscuté lors des réunions de Genève 1988.

Motocross

Le niveau sonore des motos de cross sera réduit de 4 db/A (102 db/A) dès le 1er janvier 1989.

Définition des machines «quad» : véhicules tout terrain à quatre pneus ballons, disposant d'une roue à chaque extrémité diagonale composés d'une unité intégrale pour un pilote assis à califourchon, dirigés par un guidon.

Commission Trial - Enduro

La Commission a refusé la division de la Commission Trial - Enduro en deux groupes de travail, mais fondera des groupes de travail séparé pour des problèmes devant être traités séparément.

Enduro

Les tests spéciaux seront visités par deux membres du Jury et deux représentants des pilotes pour accroître la sécurité.

Création d'un règlement particulier pour les marathons motorisés ainsi que création de règlements pour les rallyes.

Trial

Trial des Nations : plus de tirage au sort, l'équipe première part la dernière. Les quatre pilotes partent les uns derrière les autres. Le recul sans pied à terre est sanctionné de cinq points.

Des éclaircissements concernant les publicités sur les casques des coureurs du Trial des Nations vont être apportés.

Side-car trial

La décision est prise de créer un prix FIM pour le side-car trial. La première manifestation sera organisée par l'Angleterre durant les mois de juin ou juillet 88.

Commission de Motocross

Le barème des prix 1988 est inchangé pour 1989 pour les Championnats Européen et du Monde ainsi que pour le Motocross des Nations.

Un représentant de l'industrie sera admis comme observateur aux réunions du Jury International dès 1988 (pour les manifestations de championnats).

La présence des pilotes lors des vérifications techniques n'est plus obligatoire.

Un intervalle d'une heure minimum entre les essais chrono et la première manche le jour de l'épreuve doit être respecté.

Obtention de licences internationales :

Manifestations internationales, classe 80 solo uniquement 12 ans, classe 125 side-car uniquement : 12 ans, autres classes : 16 ans.

Championnats et prix FIM :

En motocross, classe 125 uniquement : 16 ans

En motocross, autres classes : 18 ans.

Un pilote n'ayant pas été qualifié dans une catégorie en Grand Prix peut se représenter aux qualifications des autres catégories.

L'organisation d'une course annexe au Grand Prix à laquelle participeront les pilotes non qualifiés a été recommandée aux organisateurs.

La possibilité de faire courir trois manches de 25 minutes plus deux tours et de remplacer les essais chronos du samedi par une course a été rejetée et la formule actuelle demeurera.

L'éventualité de recouvrir les disques de frein arrière d'une protection plastique a été écartée (à cause de la boue).

Monsieur Magnusson a été réélu Président de la Commission de Motocross par acclamation.

Commission de Courses sur Route

Les travaux sur les circuits de Laguna Seca et Estoril doivent être terminés au 31 janvier 1988.

Les travaux sur le circuit d'Imola doivent être terminés au 15 février 1988.

La proposition d'attribuer des points aux quinze premiers coureurs a été acceptée par la CCR et sera appliquée dès le 1er janvier 1988 pour raisons de sécurité.

La proposition de modifier l'article 023.9.2 en conséquence a également été acceptée (courses de 24 heures dans le Championnat du Monde d'Endurance).

Un groupe de travail a présenté ses conclusions sur le futur des championnats comme suit :

Championnats du Monde Grands Prix : 80 - 125 - 250 - 500 - side-cars

Championnat du Monde : TT1 Superbike

Championnats continentaux : 125 - 250 - TT3 - Série - Junior - side-cars.

Les dénominations des classes sont provisoires.

La CCR insiste pour que les classes dérivées de la série entrent en vigueur en 1989 (championnats continentaux).

La couleur des plaques des machines «Superbike» et «Superstreet» seront :

Superbike : fond rouge, chiffres blancs

Superstreet : fond bleu foncé, chiffres blancs.

Les circuits de Suzuka, Spa-Francorchamps, Zolder, Calafat sont homologués pour 1988, 89, 90.

Commission de Courses sur Piste

Rapports d'inspection (speedway)

La CCP décide d'allouer définitivement la finale de speedway in-

dividuel à Vojen (Danemark). La finale se déroulera en une journée, le 3 septembre 1988.

A la suite de la visite du stade olympique de Munich, les organisateurs, en 1989, seront «ADAC Sud-Bayern» et la finale se déroulera en une journée.

Championnat d'Europe (Moto-Ball).

Suite à la demande de l'Espagne, les Championnats d'Europe se dérouleront à Barcelone du 4 au 8 mai 1988. La CCP a décidé d'organiser un séminaire pour les arbitres de moto-ball pendant ce championnat.

Format du Championnat du Monde Speedway par équipe.

La CCP a débattu sur la proposition du Bureau et l'a acceptée en apportant les corrections suivantes : le nouveau format comprendra 9 rencontres, finale comprise, dont la première aura lieu en avril et la finale en septembre. Les nouvelles conditions financières ont également été acceptées.

Prix pour les constructeurs.

Conformément à la proposition du Bureau de la CCP, ce prix a été rejeté.

Séminaires pour directeurs de courses.

Conformément à la proposition du Bureau de la CCP, quelques séminaires seront organisés en 1988.

Commission de Tourisme

7ème Motocamp FIM 1988 en France à Épernay

Date : 1-3 septembre 1988. Excursions avec motorcycle personnel ; deux groupes prévus pour visites à Épernay et Reims. Une rencontre de moto-ball est programmée.

Clôture des inscriptions : 15 août 1988.

Droit individuel : FS 100 (enfants jusqu'à 12 ans : FS 50).

En 1989, le 8ème Motocamp aura lieu à San Marin les 27 - 29 juillet 1989.

En 1990, le permis d'organiser est accordé pour la Hongrie.

La F.F.M. est encore candidate pour une nouvelle organisation.

42ème Rallye FIM 1987 en France, au Cap d'Agde.

Très importante participation : 1725 participants de 20 fédérations nationales.

Vifs remerciements et chaleureuses félicitations à la F.F.M. et à ses dévoués organisateurs.

43ème Rallye FIM 1988 en Finlande.

Centre de la manifestation : le complexe de Rahaulhti (à 5 km de Kuopio). Droit individuel : FS 200 (enfants de 6 à 12 ans : FS 100). Clôture des inscriptions : 30 avril 1988.

Futurs Rallyes FIM :

1989 : Espagne à Barcelone (entre les 15 et 20 juin).

1990 : Permis d'organiser accordé pour la Yougoslavie.

Candidatures pour organisations futures :

Tunisie, Allemagne, Hollande pour 1991, Suède pour 1992.

ELECTION A LA VICE-PRÉSIDENCE DE LA F.I.M. ET AUX DIVERSES COMMISSIONS

Nombre de votants : 80, majorité simple : 41

Vice-Présidence : Hervé Kervella, élu pour 3 ans avec 67 voix

Commission de Motocross : Jean-Pierre Mougin, élu pour 3 ans avec 76 voix

Commission de Trial-Enduro : Gaston Doumecq-Lacoste, élu pour 3 ans avec 66 voix

Commission Technique : Jean-Marc Desnues, élu pour 3 ans avec 75 voix

Comité de Promotion : Michel Neveu, élu pour 2 ans avec 73 voix

Comité Médical : Bernard Lemeunier, élu pour 3 ans avec 70 voix.

CONSTITUTION DU CONGRES

48 fédérations étaient présentes ou représentées, dont 6 par procuration.

7 fédérations présentes au Congrès ne disposaient pas du droit de vote.

Total des fédérations présentes avec droit de vote : 41, dont 38 avec deux voix et trois avec une voix.

EN BREF...

Le bilan pour 1986 et le budget 1988 ont été adoptés à l'unanimité.

La demande d'affiliation de la Malaisie au sein de la FIM a été acceptée, celle de la Thaïlande retirée par le Conseil de Direction.

L'IPDA (International Private Drivers Association) est acceptée comme membre adhérent.

TABLE RONDE

A l'initiative du Président Kervella et de la Fédération Française de Motocyclisme, une table ronde réunissant journalistes, constructeurs, sponsors et membres directeurs des différentes commissions de la F.I.M. a eu lieu le samedi 31 octobre.

Cette occasion unique de rencontres de toutes les instances de la moto au plus haut niveau a permis d'aborder les sujets brûlants d'actualité, comme les problèmes de fond de la moto.

Comme l'on pouvait s'y attendre, c'est sur la déclaration de la FISA, interdisant la mixité des autos et des motos sur les rallyes africains, excepté le Paris - Dakar, que le débat fut lancé.

Le Conseil de Direction de la FIM a demandé une entrevue au Président de la FISA, Jean-Marie Balestre, pour avoir une explication sur cette prise de position.

Devant l'insistance des journalistes et les nombreuses questions posées pour essayer d'aller plus loin, Monsieur Maitre, Secrétaire Général de la FIM, déclara qu'aucune motivation de sécurité ou financière ne permettait à Monsieur Balestre de prendre le pouvoir dans un domaine qui n'était pas le sien et que cette décision inacceptable frappait de plein fouet l'intérêt du sport moto. Il fut en cela relayé par le Président de la Fédération Italienne, Vice-Président de la FIM, Monsieur Zerbi, qui insista sur le fait que le pouvoir n'appartient pas à celui qui crie le plus fort mais à celui qui agit.

Aux reproches d'un journaliste italien d'un manque de fermeté de la FIM envers la FISA, la FIM répondit en la personne de Monsieur Maitre, qu'elle n'avait pas voulu répondre à chaud, préférant avoir tous les éléments en mains pour exprimer son point de vue et préférant ne pas couper tous les ponts afin d'espérer négocier une solution diplomatique à ce problème.

Le Président de la FIM, Monsieur Kervella, ajouta qu'à ce jour, la Djerba 88 et le Tour de Tunisie étaient suspendus jusqu'à la fin février, date à laquelle Monsieur Kervella, responsable de la commission d'enquête sur la Djerba, remettra son rapport.

Pour répondre à la question de Jacques Bussillet, la FIM indiqua qu'elle collaborait avec la FISA pour trouver un compromis de sécurité entre les impératifs autos et motos des circuits de Grands Prix.

Le problème des droits de télévision fut ensuite abordé et la FIM annonça que, dans un mois, le bureau exécutif se réunirait pour débattre de ce problème. La FIM souligna que l'éventuel chantage permettant aux motos de participer aux rallyes africains contre les droits de télévision motos étaient à exclure et qu'aucun chantage de la sorte ne saurait être négocié !

Le problème des droits de télévision est plus complexe qu'il en a l'air car il faut préserver les intérêts des organisateurs, des fédérations nationales, de la FIM... et celui du sport moto ainsi que celui des coureurs. La FIM ne veut pas imposer de décision mais arriver à un consensus intéressant pour toutes les parties.

Fut ensuite abordé le contenu du calendrier des Grands Prix et notamment le déplacement des Grands Prix du Brésil et d'Argentine en début de saison. En avril, les bonnes conditions météorologiques de ces pays et les mauvaises des pays européens expliquent d'une part ce changement. La FIM a voulu ensuite qu'en septembre 88, avant les Jeux Olympiques, la saison soit terminée.

Notons aussi que c'est au Brésil que se déroulera le prochain congrès FIM en 88.

Gilbert Roy aborda ensuite le problème de la sécurité sur les circuits et la FIM confirma que Buenos-Aires (Argentine), Laguna Seca (USA), Estoril (Portugal) et Imola (Italie) avaient fait l'objet d'une inspection et avaient jusqu'à fin février pour exécuter les travaux.

Le circuit d'Anderstorp garantissait, lui, une amélioration sans

qu'aucune obligation ne soit faite. Le circuit de Spa est homologué pour trois ans et celui du Salzburgring est en travaux pour améliorer la sécurité.

Le problème des engagements fut ensuite abordé. Désormais, les quinze premiers pilotes classés marqueront des points et seuls les pilotes ayant marqué des points seront engagés systématiquement.

L'avenir des différentes classes du Championnat du Monde fut ensuite au centre de nombreuses questions.

La Classe 80 est amenée à disparaître, ses spécifications techniques étant proches de celles des 125. A ce sujet, il est à noter que d'ici deux ou trois ans, les 125cc devront être obligatoirement du type monocylindre, les 250cc de type bicylindre et les 500cc équipées de moteurs à quatre cylindres.

Les 500 actuelles coûtant trop cher, la FIM voudrait les remplacer par des machines plus proches de la série, après une première expérience au niveau européen.

Il en va de même des side-cars que l'on verra bientôt remaniés (trois - quatre ans) tant au point de vue partie-cycle que moteur. Les organisateurs pourront choisir entre les catégories TT1 ou Superbikes pour la saison 88. Dominique Méliand prit ensuite la parole pour faire remarquer que l'endurance était le parent pauvre des courses sur piste avant que Georges Jobé n'aborde la sécurité en motocross. Monsieur Magnusson fit remarquer qu'un cahier des charges permettant d'accroître la sécurité et les conditions d'hygiène des pilotes était en cours et que le Comité médical était saisi de la question.

Eric Breton interrogea ensuite le Président Magnusson sur la possibilité d'enrayer la défection du public pour le motocross mais une réponse ne put être fournie.

Calendrier international

1988

Vitesse

Championnat du Monde

6 mars :	Brésil à Goiania (250, 500)
13 mars :	Argentine à Buenos-Aires (250, 500)
27 mars :	Japon à Suzuka (250, 500)
10 avril :	États-Unis à Laguna Seca (250, 500)
24 avril :	Espagne à Jarama (80, 125, 250, 500)
1 mai :	Portugal à Estoril (80, 250, 500, side-cars)
22 mai :	Italie à Imola (80, 125, 250, 500)
29 mai :	Allemagne au Nürburgring (80, 125, 250, 500, side-cars)
6 juin :	Autriche au Salzburgring (125, 250, 500, side-cars)
25 juin :	Hollande à Assen (80, 125, 250, 500, side-cars)
3 juillet :	Belgique à Francorchamps (125, 250, 500, side-cars)
17 juillet :	Yougoslavie à Rijeka (80, 125, 250, 500)
24 juillet :	France au Paul Ricard (125, 250, 500, side-cars)
7 août :	Angleterre à Donington (125, 250, 500, side-cars)
14 août :	Suède Andestorp (125, 250, 500, side-cars)
28 août :	Tchécoslovaquie à Brno (80, 125, 250, 500, side-cars)

Championnat du Monde d'Endurance

3 avril :	France au Mans (24 heures)
29 mai :	Angleterre à Donington (8 heures)
3 juillet :	Autriche à Zeltweg (6 heures)
31 juillet :	Japon à Suzuka (8 heures)
14 août :	Belgique à Francorchamps (24 heures)
11 septembre :	Espagne à Jerez (8 heures)

Championnat du Monde Formule TT1

15 mai :	Japon à Sugo
4 juin :	Angleterre à l'Île de Man
23 juin :	Hollande à Assen
3 juillet :	Portugal à Vila Real
17 juillet :	Finlande à Kouvala
30 juillet :	Irlande à Dundrod
4 septembre :	Italie à Pergusa
25 septembre :	Angleterre à Donington

Championnat du Monde Superbike

3 avril :	Angleterre à Donington
10 avril :	Italie à Misano
30 avril :	Hongrie au Hungaroring
8 mai :	Allemagne à Hockenheim
10 juillet :	San Marin à Misano
24 juillet :	Canada à Shannonville/Motosport
28 août :	Japon à Sugo
4 septembre :	France au Mans
11 septembre :	Portugal à Estoril
25 septembre :	Australie à Calder
2 octobre :	Nouvelle-Zélande à Manfeild

Championnat d'Europe

13 mars :	Espagne à Jerez (80, 125, 250, 500)
10 avril :	Italie à Misano (80, 125, 250, 500)
8 mai :	Allemagne à Hockenheim (80, 125, 250, 500, side-cars)
15 mai :	Autriche au Salzburgring (80, 125, 250)
12 juin :	Tchécoslovaquie à Most (80, 125, 250, 500, sides)
21 juin :	Hollande à Assen (80, 125, 250, 500, side-cars)
10 juillet :	San Marin à Misano (125, 250, 500)
4 septembre :	France au Mans (250, 500, side-cars)
11 septembre :	Andorre à Calafat (80, 125, 250, 500)
25 septembre :	Angleterre à Donington (250, 500, side-cars)

Motocross

Championnat du Monde

	125cc	250cc	500cc	Side-cars
03/04	Italie			
10/04	Belgique			Espagne
17/04	Hollande	France	Autriche	Portugal
24/04		Espagne	Suisse	
01/05	Autriche	Italie		
07/05	Espagne			
08/05			Suède	Belgique
15/05	Portugal	Tchéco	Finlande	Hollande
29/05	Tchéco	Angleterre		Finlande
05/06		Belgique	Allemagne	
12/06	Allemagne		Italie	France
19/06		Allemagne		
25/06	Irlande			
26/05		Yougoslavie	États-Unis	Tchéco
03/07	France			
10/07		date rés.	Angleterre	Suisse
17/07	date rés.		Hollande	
24/07		États-Unis	Suisse	
07/08		Vénézuëla	Belgique	
14/08	Finlande	Argentine	Luxembourg	
21/08				Allemagne
28/08	Suisse	Suède	date rés.	Autriche
04/09				Angleterre
18/09				Italie
11/09	Motocross des Nations en France			

Championnat d'Europe

15/05	Italie	07/08	Finlande
12/06	Yougoslavie	21/08	Portugal
19/06	Autriche	28/08	Espagne

Trophée Rodil 1988

17/01	Inde	24/09	Espagne
02/09	Suède	11/12	Italie
04/09	Hollande	18/12	Belgique

Trial

Championnat du Monde

06/03	Espagne	05/06	France
20/03	Angleterre	12/06	Belgique
27/03	Irlande	17/07	Italie
17/04	Luxembourg	21/08	Suède
24/04	Allemagne	28/08	Finlande
29/05	Autriche	11/09	Pologne
18/09	Tchécoslovaquie (Trial des Nations)		

**Enduro
Championnat d'Europe**

08/05	Portugal	26/06	Italie
15/05	France	24/07	Hongrie
19/06	Autriche	31/07	Allemagne

Tourisme

13 - 15 juillet : 43ème Rallye FIM en Finlande à Kuopio
1 - 3 septembre : 7ème Motocamp FIM en France à Épernay

Tout terrain

Apt, dernière épreuve

La dernière épreuve du Championnat de France d'Endurance a été disputée par 65 équipages sur un très joli circuit tracé par les membres du M.C. des Aigles Aptésiens.

Les deux manches ont été enlevées par l'équipage KTM composé de Thierry Magnaldi et Alain Olivier.

Classements de l'épreuve

Première manche

1. Olivier/Magnaldi ; 2. Bétancourt/Raymond ; 3. Pidoux/Charbonnel ; 4. Caligaris/Esquirol ; 5. Poyard/Raynouard ; 6. Bruni/Viano ; 7. Romano/Bernard ; 8. Sartore/Bontoux ; 9. Nervi/Marella ; 10. Rondot/Molard ; 11. Moutaud/Dousset ; 12. Arnaudo/Jouval ; 13. Macé/Kutner ; 14. Curti/Ferry ; 15. Hoffer/Léoni.

Deuxième manche

1. Olivier/Magnaldi ; 2. Pidoux/Charbonnel ; 3. Caligaris/Esquirol ; 4. Bétancourt/Raymond ; 5. Nervi/Marella ; 6. Romano/Bernard ; 7. Viano/Bruni ; 8. Poyard/Raynouard ; 9. Curti/Ferry ; 10. Sartore/Bontoux ; 11. Arnaudo/Jouval ; 12. Figueres/Palaccio ; 13. Hoffer/Léoni ; 14. Macé/Kutner ; 15. Rondot/Molard.

**Classement scratch final
(sous réserve d'homologation)**

1. Thierry Magnaldi (MC Cacer - KTM 250) 132 pts ; 2. Christian Caligaris (MC Cacer - Kawasaki 125) 117 pts ; 3. Cyril Esquirol (AMC Grasse - Kawasaki 125) 117 pts ; 4. Jean-Pierre Bruni (AMC Grasse - Yamaha 250) 105 pts ; 5. Pascal Viano (AMC Grasse - Yamaha 250) 105 pts ; 6. Alain Olivier (MC Aigles Aptésiens - HVA 250) 99 pts ; 7. Christophe Offenstein (WC St Justois - Yamaha 250) 77 pts ; 8. Jean-Pierre Raymond (MC St Romanais - HVA 250) 67 pts ; 9. Lorenzo Quiroga (US Fontenay - Yamaha 250) 67 pts ; 10. Richard Romano (MC Ornières Merlette - Honda 125) 52 pts ; 11. Patrick Moutaud (SC Cogolinois - Honda 125) 38 pts ; 12. Pierre Catineau (MC Aix - KTM 250) 37 pts ; 13. Bruno Robin (MC Cacer - Kawasaki 250) 36 pts ; 14. Didier Tirard (Éragny MV - KTM) 33 pts ; 15. Christian Ascoletti (SC Cogolinois - Kawasaki 125) 33 pts ; 16. Laurent Charbonnel (MC Lozérien - HVA) 32 pts ; 17. Laurent

Pidoux (MC Rudi Verts - HVA) 32 pts ; 18. Philippe Bernard (MC Aix - Honda) 32 pts ; 19. Patrice Bétancourt (MC Cécilien - HVA) 30 pts ; 20. Pascal Poyard (CET Sport Cannes - KTM) 27 pts... 88 classés.

Cyclos

TROPHÉE DE FRANCE SOLEX

**Classements finaux
(sous réserve d'homologation)**

Origine

1. Michel Daunay (Flavignac MC) 118 pts ; 2. Ludovic Alonso (Flavignac MC) 117 pts ; 3. Daniel Alvarez (CESER Sers) 112 pts ; 4. Hervé Gainard (Flavignac MC) 106 pts ; 5. Stéphane Lucet (Flavignac MC) 98 pts ; 6. Jean-Michel Chaigneau (AM Castelnovienne) 96 pts ; 6. Éric Gimenez (CESER Sers) 96 pts ; 8. Bruno Soubie (Flavignac MC) 77 pts ; 9. Bruno Roselen (CESER Sers) 61 pts ; 10. Jean-Paul Pery (AM Castelnovienne) 58 pts ; 11. Jean-Marie Lorient (Flavignac MC) 50 pts ; 12. Didier Deslandes (CESER Sers) 48 pts ; 13. Didier Lagarde (AM Castelnovienne) 46 pts ; 14. Danet (Flavignac MC) 40 pts ; 15. Serge Chauveau (CESER Sers) 38 pts ; 16. Bruno Lastiesas (Flavignac MC) 38 pts ; 17. Bernard Grellier (Flavignac MC) 37 pts ; 18. Christian Chabernaud (AM Castelnovienne) 33 pts ; 18. Jean-Michel Greffier (AM Castelnovienne) 33 pts ; 20. Henri Chenel (AM Castelnovienne) 33 pts ; 21. Dominique Noël (AM Castelnovienne) 30 pts ; 22. Marc Gourre (AM Angoumoisine) 26 pts ; 22. Hervé Gauthier (AM Angoumoisine) 26 pts ; 22. Éric Gauthier (AM Angoumoisine) 26 pts ; 25. Didier Boutin (AM Castelnovienne) 25 pts.

Proto

1. Bruno Chamorand (AS Castelnovienne) 140 pts ; 1. Dominique Tabouret (AM Castelnovienne) 140 pts ; 3. Arnaud Bazin (AM Castelnovienne) 80 pts ; 4. Emmanuel Gomez (AM Castelnovienne) 66 pts ; 5. Éric Fleury (Éc. Orléans) 51 pts ; 6. Francis Faure (MC Angérien) 47 pts ; 6. Gérard Faure (MC Angérien) 47 pts ; 8. Joël Berger (Éc. Orléans) 42 pts ; 9. Fabrice Quintard (MC Angoumoisin) 37 pts ; 10. Bruno Venturini (Éc. Orléans) 34 pts ; 11. Juan-Éric Gomez (AM Castelnovienne) 32 pts ; 12. Yves Gauthier (AM Castelnovienne) 30 pts ; 12. Guy Monichon (Rochechouard MC) 30 pts ; 14. Christophe Biasi (Cagouille Rageuse) 27 pts ; 15. Marcel Delage (MC Angoumoisin) 27 pts ; 16. Manuel Gil (AM Castelnovienne) 26 pts ; 16. Pierre Gil (AM Castelnovienne) 26 pts ; 16. Henri Gil (AM Castelnovienne) 26 pts ; 16. Colmaire (Flavignac MC) 26 pts ; 20. Claude Morand (AM Castelnovienne) 23 pts ; 20. Pascal Tesson (AM Castelnovienne) 23 pts ; 22. Bernard Gomert (MC Angoumoisin) 22 pts ; 23. Francis Garcia (Cagouille Rageuse) 21 pts ; 24. Lionel Carenzi (MC du Clapas) 20 pts ; 24. Hervé Carenzi (MC du Clapas) 20 pts.