

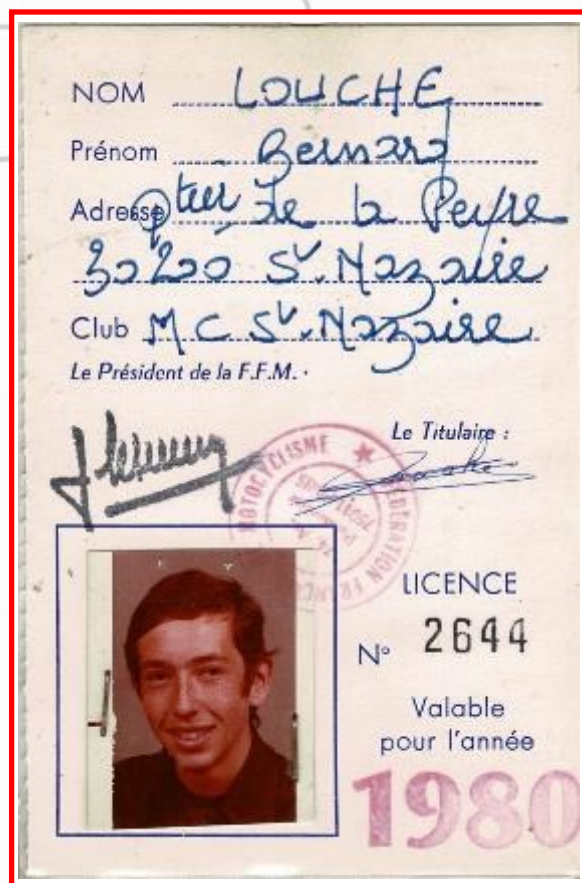
Le motocross, un sport extrême

Coucou, c'est moi là ! Ah ben non, vous ne me connaissez pas en fait... et c'est un peu normal. Aujourd'hui plutôt dans la catégorie des séniors, j'ai pratiqué le motocross en compétition (à un petit niveau de Championnat de Ligue) en fin des années 1970 / début des années 1980.

Le motocross exige énormément de la moto et de son pilote. La moto subit des contraintes terribles liées au terrain emprunté et à la vitesse. Le pilote doit mettre en œuvre toutes ses qualités d'athlète telles que force musculaire, résistance à la douleur, sens de l'équilibre, maîtrise nerveuse, réflexes aiguisés ainsi que de la tactique, de la stratégie et une forte technicité.

Dans les pages qui suivent vous trouverez quelques informations sur :

- les origines du motocross (P.02 *ça commence ici...*)
- les marques impliquées dans ce sport (P.03 *la bataille des marques*)
- les principales compétitions (P.05 *rien de tel qu'une bonne course*)
- le circuit utilisé (P.09 *le terrain*)
- la gestion des différentes situations (P.10 *la technique*)
- la protection du pilote (P.13 *l'équipement*)
- des personnalités qui ont marqué la discipline (P.15 *la renommée*)



Licence junior de motocyclisme datant de 1980 délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le motocross ne se limite pas à des sauts ou du wheeling (passage sur la roue arrière)... ce ne sont que les techniques les plus connues et visibles.



Capsule de crème à café de la société suisse Emmi représentant un saut effectué en motocross.



Flamme SECAP temporaire du 21/02/1984 (n° 6649—Montbéliard) pour le motocross de Villars-sous-Ecot du 1^{er} mai 1984. Affranchissement 2 francs (tarif moins de 20g du 01/06/1983). Retour à l'expéditeur le 22/02/1984 à cause d'une adresse inconnue (en encadré vert le verso de l'enveloppe avec le cachet de Colombier Fontaine).

Cette présentation n'a pas pour prétention d'être une encyclopédie du motocross car il y a beaucoup de sujets non abordés dans ce format réduit de présentation, mais simplement de montrer quelques éléments d'un sport que j'ai adoré pratiquer... il y a quelques lointaines années.

J'espère que cette courte introduction au motocross vous donnera, au moins, l'envie de regarder une course... et peut-être plus !

Le motocross—Ça commence ici...

A l'origine basée sur le trial, la discipline qui se nommait **Scramble** a été créée lorsque les premiers pilotes faisaient des randonnées dans les collines d'Ecosse dans les années 1920. Le nom **Motocross** est apparu vers 1930, en Belgique, Hollande et France avant d'être adopté dans le monde entier.

Sur cette première de couverture le nom **Scramble** apparaît encore, même si la compétition se déroulait en 1983.

Nos amis Anglais ont quelquefois du mal à changer leurs habitudes semble-t-il...

Au fur et à mesure, la discipline s'est étendue et organisée, tant au niveau du motocross lui-même (apparition du Super-cross, du Free-style) que d'autres variantes (Enduro, Grass-track...).



Haut de la première de couverture du *Barton in Fabis* près de Nottingham,

programme de la course d'automne du 18 septembre 1983 à Angleterre (en encadré vert le scan de la page complète).

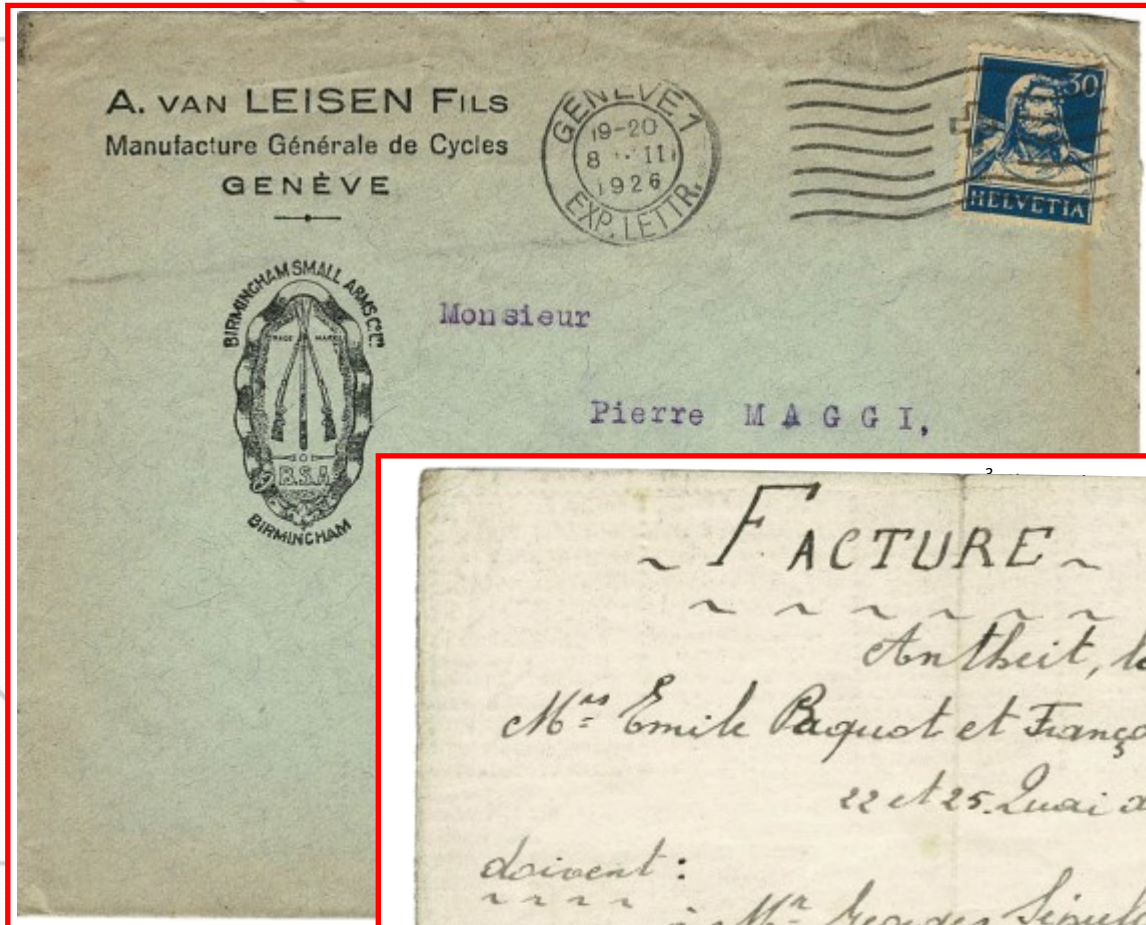
Aujourd'hui, la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) régit les compétitions mondiales et délègue aux fédérations nationales, comme la FFM en France, l'organisation et la réglementation des championnats nationaux et régionaux. Vous en verrez quelques exemples dans la partie consacrée aux courses.

Entier postal russe affranchi à 4 Kopecks avec le logo de la FIM émis le 01/06/1982 à l'occasion du Championnat du monde de motocross le 18/07/1982 à Kichinev.



Le motocross—La bataille des marques (1)

Les premières motos utilisées étaient des modèles routiers issus de sociétés européennes initialement orientées sur la production d'armes, de matériel tel que des machines à coudre ou d'automobiles. On trouve parmi ces sociétés BSA, Husqvarna, NSU, AJS, CZ, FN...



La société BSA (Birmingham Small Arms Company) est fondée en 1861 pour la fabrication d'armes. Elle produira en 1956 la B32 / B34, première moto de série dédiée au motocross.

Enveloppe de 1926 avec le logo BSA (armes entrecroisées) postée à Genève à destination de Lyon.

La société belge FN était spécialisée dans l'armement avant de se lancer dans l'aventure motocycliste en 1901 et dans les années 1950 dans le motocross, jusqu'à l'arrêt de production en 1967.

Elle s'est appelée successivement Petit Syndicat, puis Les Fabricants d'Armes Réunis avant de devenir Fabrique Nationale.

Facture de la société FN pour l'achat d'une 500 cm³ d'occasion datée du 3 octobre 1944. Les timbres fiscaux (belgië fiscale taxen = Impôts fiscaux belges) permettent le paiement des 90 francs belges pour la taxe de 7.5%.



Le motocross—La bataille des marques (2)

En 1966, le Japon se joint à la fête des modèles dédiés au motocross avec Suzuki qui commercialise sa 250 cm³ modèle RH67. Celle-ci sera à l'origine de la lignée des RM, réputée dans le monde du motocross.

On voit ici
deux marques
japonaises
(Timbre
3000d avec
Kawasaki
KX 250 F et
4000d avec
Suzuki
RM 250 F).



Enveloppe du
Vietnam vers l'Italie
datée du 2 juin 2002
avec timbres de
3000d et 4000d de
1992 (en encadré vert, le verso avec le cachet de réception à Naples
le 22/06/2002).

Autocollant Honda suite à la victoire au
Championnat du monde 500 cm³ (à ce jour,
19 titres mondiaux obtenus en individuel sur
une moto de la marque).

Par la suite, d'autres firmes japonaises comme
Honda, Yamaha ou Kawasaki se lancent aussi
dans l'aventure avec de très bons résultats.

Représentation de deux motos de
motocross Yamaha et Kawasaki ainsi
que de deux motos de vitesse Honda
et Yamaha.

Bloc-feuillet de 4 timbres de la République
Démocratique du Congo de 2006 sur les
motos japonaises.

Il s'agit d'une émission illégale car produite
sans l'autorisation de l'administration. Elle
n'a donc pas de validité postale...



Le motocross—Rien de tel qu'une bonne course (1)

L'un des principaux événements annuels mondiaux regroupe des équipes nationales de 3 pilotes (250 cm³, 450 cm³ et Open).

Jusqu'en 1984 les épreuves étaient distinctes et portaient un nom différent selon la catégorie...

La première édition du Grand Prix des Nations s'est déroulée en 1947 à Duinrell/Wassenaar (Pays-Bas), avec une victoire de la Grande-Bretagne ; cette compétition concernait uniquement la catégorie 500 cm³ (modifiée par la suite en 450 cm³).

Flamme temporaire illustrée SECAP (n° 4247—Cognac) du 16/06/1977 pour le Grand Prix des Nations de Cognac des 3 et 4 septembre 1977 et affranchissement à 0.80 franc (tarif non urgent du 02/08/1976).



La première édition du Trophée des Nations s'est déroulée en 1961 à Avigliana (Italie), avec une victoire de la Grande-Bretagne ; cette compétition concernait uniquement la catégorie 250 cm³.

Flamme temporaire illustrée SECAP (n° 3502—Vesoul variante a) du 20/06/1974 pour le Trophée des Nations de Vesoul du 1er septembre 1974 avec affranchissement à 0.30 franc (tarif non urgent du 04/01/1971).



Si au début seules trois nations s'affrontaient, aujourd'hui c'est vingt équipes nationales qui se battent dans une lutte acharnée.

La première édition de la Coupe des Nations s'est déroulée en 1981 à Casale Monferrato (Italie), avec une victoire de l'Italie ; cette compétition concernait uniquement la catégorie 125 cm³ (remplacée par la suite par une catégorie Open, en cylindrée libre, souvent courue avec une moto de 350 cm³ de cylindrée).

Ticket d'entrée pour le Grand Prix 500 cm³ de Casale Monferrato de 1975, précurseur (avec l'édition de 1976) de l'organisation de la première Coupe des Nations en 1981.



Le Motocross des Nations se déroule depuis 1985 sur un unique weekend en trois courses mêlant à chaque fois deux des catégories représentées.

La nation qui obtient le meilleur score pour les 5 classements retenus (le plus mauvais score n'est pas pris en compte) remporte la compétition.

Ceci mêle alors l'aspect individuel du sport à une forte motivation d'équipe.



Comme dans beaucoup de compétitions sportives, le départ est important, mais c'est à l'abaissement du drapeau d'arrivée que l'on compte les points et que la victoire est attribuée...

Vignette avec le drapeau à damier blanc & noir signalant la fin des essais ou de la course.

Le motocross—Rien de tel qu'une bonne course (2)

En France, on peut assister à de nombreuses compétitions qui comptent pour les différents Championnats de ligue, le Championnat de France ou le Championnat du monde, certaines mêlant différents championnats au cours du weekend de compétitions.

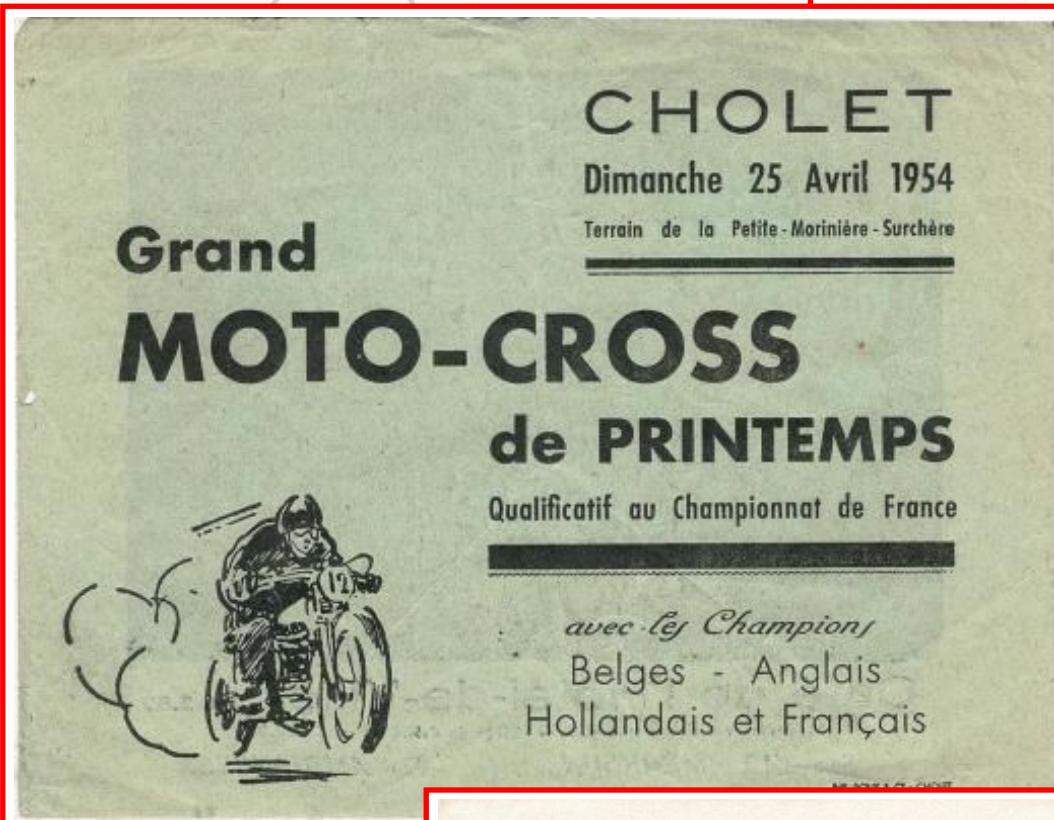
Chaque région met en place un championnat de ligue, comme ici la Lorraine dont l'une des étapes se déroule à Bitche (3^{ème} édition - catégorie 250 cm³, organisée par l'Union Motocycliste Bitchoise).

Flamme temporaire SECAP pour le Championnat de Lorraine de la saison 1974 avec affranchissement à 0.30 franc (tarif non urgent du 04/01/1971).



La publicité de l'époque pour de tels événements se faisait par des moyens moins simples qu'aujourd'hui (il n'y avait pas les réseaux sociaux...).

Flyer format A6 pour le motocross de Printemps de Cholet de 1954, réalisé par l'imprimerie Roux.

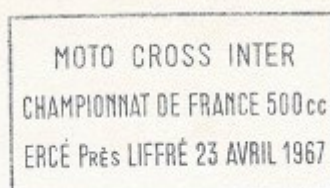


De son côté, Cholet organisait en 1954 une compétition qualificative pour le Championnat de France en 250 cm³, en plus d'une course internationale (GP de la Séguinière), réunissant 14 pilotes de renom français, belges, anglais et hollandais en 500 cm³.

Dans les catégories existant en France, on trouve plusieurs niveaux de pilotes, dont ceux autorisés à courir à l'international ; certaines compétitions leur sont réservées, comme ici la course « Inter » de Ercé près Liffré où le Champion de France Jean-Claude REGNAULT s'est facilement imposé en 1967.

Flamme temporaire pour le motocross d'Ercé près Liffré du 25 avril 1967 avec une variété (cachet dateur à l'envers).

Courrier dispensé d'affranchissement car à destination de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (exonération supprimée par la loi n°87-39 du 27/01/1987).



Caisse Nationale de Sécurité Sociale

4, place du Général De Gaulle

Vanette
novel & p. encre

59 Lille

Le motocross—Rien de tel qu'une bonne course (3)

Tous les continents et beaucoup de pays du monde alignent des pilotes sur les compétitions nationales ou internationales.

Il y a cependant des pays ancrés depuis longtemps dans ce sport (né et développé en Europe), avec en têtes de liste le Royaume-Uni, la Belgique, la Suède et la France.

A Bitche en 1956, des champions comme **LELOUP**, **DRAPER** ou **MINGELS** côtoyaient d'autres pilotes de renom et des pilotes moins « capés »... c'est aussi ça le sport !

Partie haute de l'affiche du Championnat du monde à Bitche le 22/07/1956 (en encadré vert, le scan réduit de l'affiche complète avec les noms des champions attendus).



Le motocross—Rien de tel qu'une bonne course (4)

La participation aux courses, qu'elles soient locales, nationales ou internationales nécessite que le pilote soit adhérent d'une structure et dispose d'une licence adaptée au niveau de la compétition.

La carte de membre ci-contre provient du moto-club de Chimay (Belgique) et a été émise le 10/05/1956 avec une cotisation de 50 fr belges (équivalent à 1.24€).

Cette carte de membre a été envoyée le 18/04/1956 via la poste de Chimay (cf. timbre Leopold III de juin 1956 de type Poortman et cachet de Chimay).



L'inscription à une compétition exige par ailleurs la saisie d'une fiche d'engagement puis la validation de cette demande par l'organisateur de la compétition après vérification des informations transmises. En fonction de l'organisateur, cette fiche peut se présenter sous diverses formes (fiche transmise via la poste, courrier libre, aujourd'hui inscription via Internet...).

ENGAGEMENT — INSCHRIJVING

Je soussigné, Nom, prénom : **PHILIPPART Robert**
 Ik ondergetekende, Naam, voornaam :
 Adresse : **210 rue des Ognies**
 Adres :
 Localité : **NATOYE** Licence N° **368**
 Gemeente : Vergunning N°
 Club : **ATC Ognies** Moto : **Bultaco** Cylindrée : **250cc**
 Cyl. inhoud :
 Catégorie : (*) **500 cc - INTER - SENIOR - JUNIOR - SIDE CAR**
 Catégorie : **250 cc - INTER - SENIOR - JUNIOR - 50 cc JUNIOR - SENIOR**
 désire participer à l'épreuve — *verlangt deel te nemen aan de proef*
 de **Dison** le **3/9/67**
 van op
 Date : **5/8/67** Signature - Handtekening
A RENVOYER 20 jours avant l'Epreuve
TERUG TE STUREN 20 dagen vóór de Proef
 (*) Biffer les mentions inutiles. *Het overbodige schrappen.*

Fiche d'engagement en 250 cm³
 Junior avec les informations
 nécessaires à l'organisateur pour
 valider l'inscription au motocross de
 Dison (Belgique) le 03/09/1967.



Carte d'engagement de Robert
 PHILIPPART avec en encadré vert le
 scan du recto contenant l'adresse de
 l'organisateur et l'emplacement pour
 l'affranchissement.

Toutes les catégories de courses existent au niveau international ? Eh bien non... malgré des championnats avec classements individuels, par marque de moto, par équipe, par nation, le motocross n'est, n'a jamais été, et ne sera sans doute jamais un sport olympique. Dommage car c'est très spectaculaire !

Contrairement à ce que pourrait laisser penser le timbre de la République Togolaise de la Poste Aérienne à 105 Francs CFA, le motocross n'a jamais été sport olympique, ni en compétition, ni même en démonstration.



Timbre de la République Togolaise
 (n° Y&T PA281) émis le 15/06/1976.

Le motocross se pratique sur un terrain dédié, accidenté, avec des caractéristiques spécifiques (longueur et largeur limitées, surface, vitesse moyenne). Ces terrains sont situés à l'extérieur des lieux d'habitation à cause du bruit généré par les motos.

Les virages, les sauts et les lignes droites sont réglementés et forment un circuit fermé d'une longueur limitée. On obtient alors un tracé très sinueux et vallonné.

Entier postal hongrois de 1991 avec affranchissement de

7 Forints pour courrier intérieur (en encadré vert, le scan agrandi du tracé du circuit de Cserénfa).

Le « timbre » représenté sur

cet entier n'existe pas hors de cette pièce.



La FIM définit les caractéristiques fondamentales des terrains sur lesquels les compétitions internationales se déroulent.

Les fédérations nationales les déclinent pour les compétitions locales (nationales, régionales).

Carte premier jour (Ersttagsbrief en Allemand) pour, entre autres, le championnat du monde de motocross d'Apolda le 04/08/1963.

Outre le timbre à 10 pfennigs dédié au motocross, on voit ici le logo de la Fédération Internationale de Motocyclisme et celui de l'Association Allemande de Sport Automobile ADMV (regroupant les sports automobiles, motocyclistes et nautiques).



Le départ est crucial pour assurer un bon classement, les dépassements étant toujours risqués et souvent compliqués.

Les départs se faisaient auparavant en ligne, derrière un élastique ou une corde, voire simplement « au drapeau ».

Photo d'un départ de course « au drapeau » dans les années 1950 dans le Morbihan.



Jusqu'à 40 concurrents peuvent être alignés au départ et se retrouvent au bout de quelques dizaines de mètres dans un virage étroit et sélectif... ça bouscule fort !



Ticket de tombola pour le Grand Prix d'Espagne du 28/05/2016 à Talavera.

Depuis les années 1970 environ, les départs se font derrière une grille métallique basculante.

On voit ici les pilotes penchés sur l'avant de la moto pour éviter de « cabrer » à l'abaissement de la grille.



Carte postale premier jour ukrainienne du 28/10/2016 à l'effigie de Oleksiy KIBIRINE, pilote international.

Le motocross—La technique (2)

Une technique de saut maîtrisée en toutes circonstances permet de gagner de précieuses secondes et facilite certains dépassements.

Le pilote oriente la moto grâce au transfert de son poids vers l'avant ou l'arrière et s'aide des bras et jambes pour anticiper la prochaine difficulté comme un virage en orientant et inclinant, en l'air, la moto à gauche ou à droite.



Carte de confirmation de liaison radio pour radio-amateur de

Tchécoslovaquie délivrée le 16/12/1962 (en encadré vert le verso de la carte—QSL = « J'accuse réception... »).

Beaucoup de paramètres influent sur la technique à adopter sur un saut (vitesse d'approche, inclinaison de la rampe d'élan, proximité de la prochaine difficulté, puissance / couple de la moto, état du terrain...) sans oublier l'habileté du pilote et sa « vision » de la situation.



Carte maximum de Suède de 2002 avec Hakan CARLQVIST (double champion du monde en 1979 et 1983).

On représente souvent le pilote réalisant un saut « énorme »... dans la réalité, moins on passe de temps en l'air, plus on est efficace et rapide sur la plupart des sauts.

Bloc-feuillet de la République Togolaise de 2015 représentant la Honda CRF et la Yamaha YZ dans différentes situations.

Ce timbre n'est que très peu utilisé sur du courrier... il a plutôt été vendu sur le marché philatélique.

Petite erreur de l'illustrateur qui a représenté la plaque de la Yamaha n°33 à l'envers... (cf. moto du haut)



Le motocross—La technique (3)

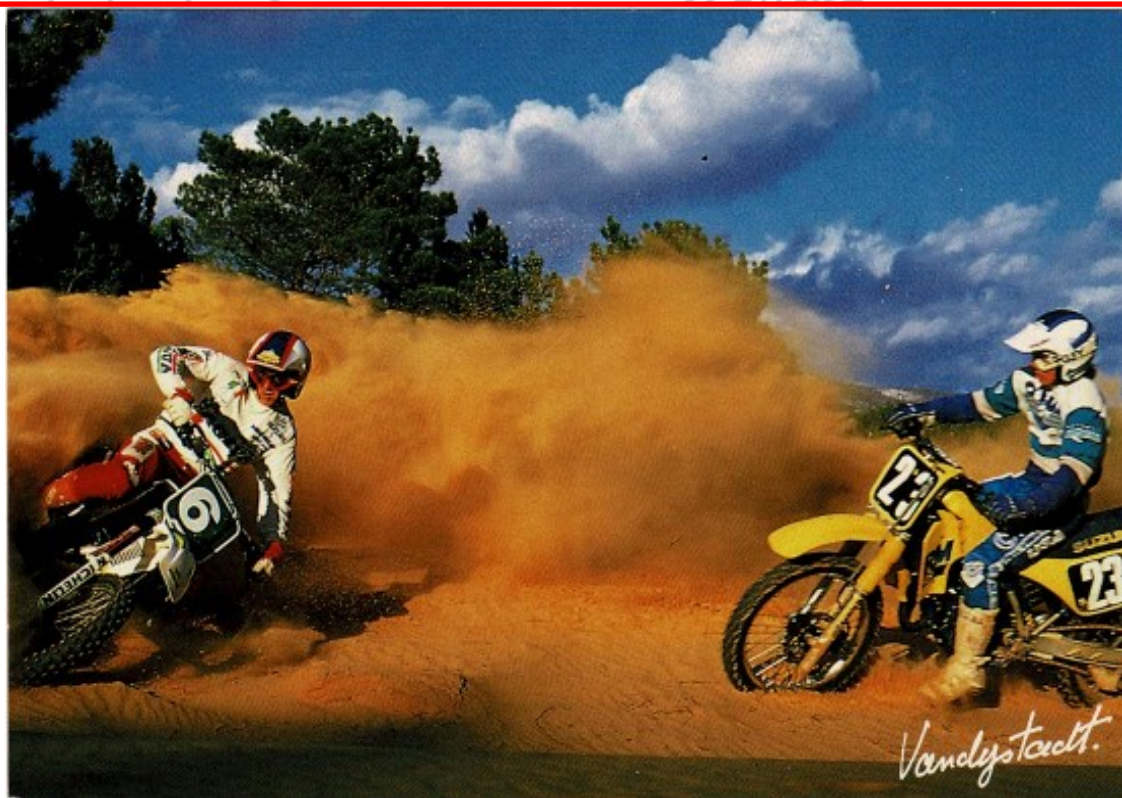
Le terrain de motocross comporte de nombreux virages de différentes formes (plats ou en dévers, larges ou très serrés, en enchaînement ou suivis de lignes droites...). Une technique appropriée au contexte est souvent une arme efficace pour effectuer des dépassements.

Sur le timbre à 10 Tugrik, le pilote sort le pied pour assurer son virage. En cas de glissade, il peut alors rééquilibrer sa moto.

Le pied peut aussi servir de « pivot » pour effectuer un changement rapide de direction à faible vitesse.

Enveloppe premier jour de Mongolie vers la Bolivie du 08/02/1981 au tarif international (en encadré vert le verso avec le cachet de réception de La Paz près de 2 ans plus tard « 2 DIC 1982 »).

Certains virages peuvent être passés en conservant les pieds sur les repose-pieds...mais cela nécessite une bonne maîtrise de la technique et de la confiance en ses capacités de pilote.



Plusieurs trajectoires sont quelquefois possibles et permettent alors des dépassements parfois « rugueux » (appelés blockpass).

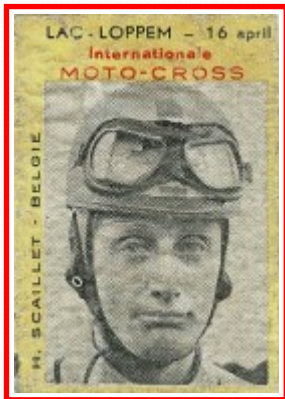
Ici le pilote de gauche prend l'extérieur, permettant de garder de la vitesse alors que le pilote de droite prend l'intérieur, plus lent, mais permettant de faire moins de distance en virage... qui l'emportera ?

Carte postale française de 1990 éditée par l'agence Gérard Vandystadt Editions.

Le motocross—L'équipement (1)

A cause des difficultés du terrain, de l'adversité de concurrents désireux de performer, le motocross est un sport à risques.

L'une des protections indispensables est le casque (obligatoire dans les règlements fédéraux).



Le casque « bol » a été longtemps porté par les pilotes ; sa protection n'est cependant pas optimum en cas de chute.

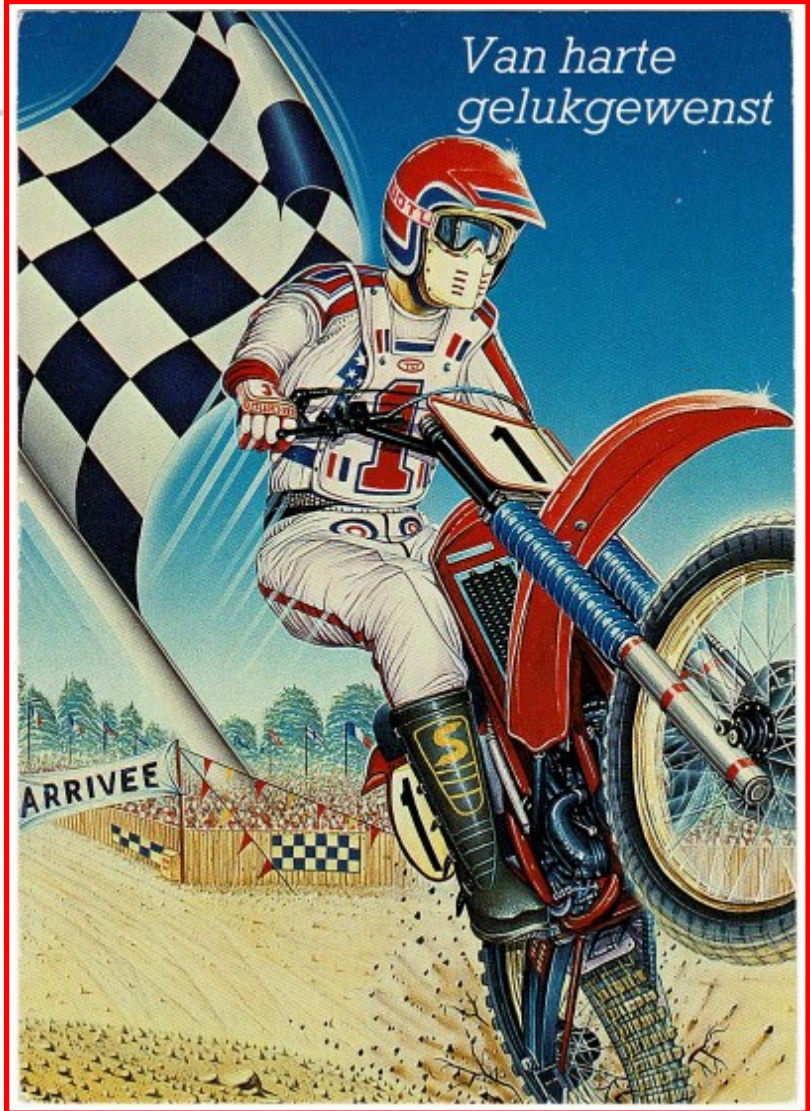
L'avantage de ce casque est sa légèreté.

Etiquette de boîte d'allumettes à l'effigie de Hubert SCAILLET (champion de Belgique 500 cm³ en 1954) pour le motocross international de Lac Loppem (Belgique) du 16 avril 1961.

Le casque, qu'il soit de type « bol », semi-intégral ou intégral, est fixé grâce à une jugulaire.



Timbre de Chypre émis le 10/11/1986 avec faciale de 7 cents chypriotes (environ 0.12 €).
Tirage 700 000.



Carte postale belge (« Félicitations ») d'un pilote équipé d'un casque semi-intégral et d'un masque protégeant les yeux et le menton.

Aujourd'hui, grâce aux progrès sur les matériaux, les casques intégraux sont plus légers et privilégiés par les pilotes. Ils supplantent alors depuis quelques décennies les casques « bol » et les semi-intégraux.

Le casque intégral permet de protéger efficacement l'ensemble de la tête, pas seulement le crâne.

Carte postale n°49 du quintuple champion du monde belge Roger De COSTER (1971, 1972, 1973, 1975 et 1976).

Imprimée en Espagne en 1976 par Vanderhout Internationale Uitgaven bv.



Les circuits sont principalement constitués de terre et de pierres... les yeux sont alors particulièrement exposés lorsqu'on suit un autre pilote. Des protections indispensables, initialement issues de la pratique sur route, sont désormais des « masques » plus adaptés.

LUNETTERIE SPORTIVE

Georges VITEL

92, Rue Thiers - LE HAVRE

Téléph. 32.64

R. C. Havre A 21.425

TARIF

Janvier 1939

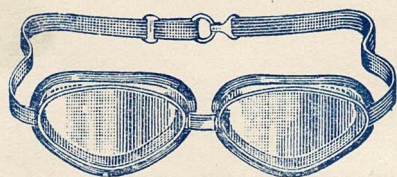
Ces prix s'entendent : Taxe perçue - Franco emballage

Marchandises prises au HAVRE - Net 30 jours - Comptant 2 %.

Livraison sous huitaine

1260 - avec verres "Anéclat" pièce *34,5*

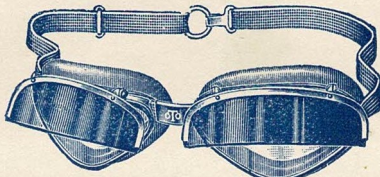
1253 - même modèle avec pneus ronds pièce *16,45*



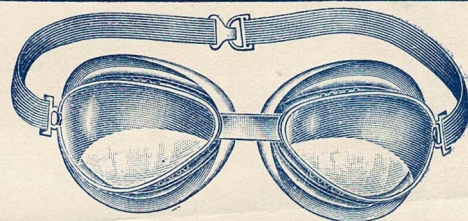
1200 - Lunette coques nickelées, bords pneus ronds, verres cellulo, t^{tes} teintées, pièce

1202 - même lunette avec bords pneus blancs, pièce

1210 - même lunette avec bords pneus ronds, verres cellulo bombés, pièce

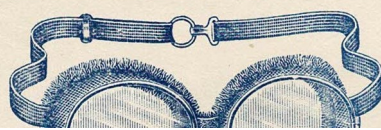


1201 - Lunette coques nickelées, bords



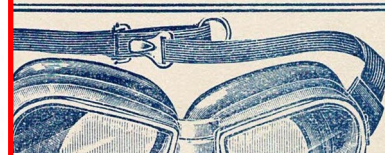
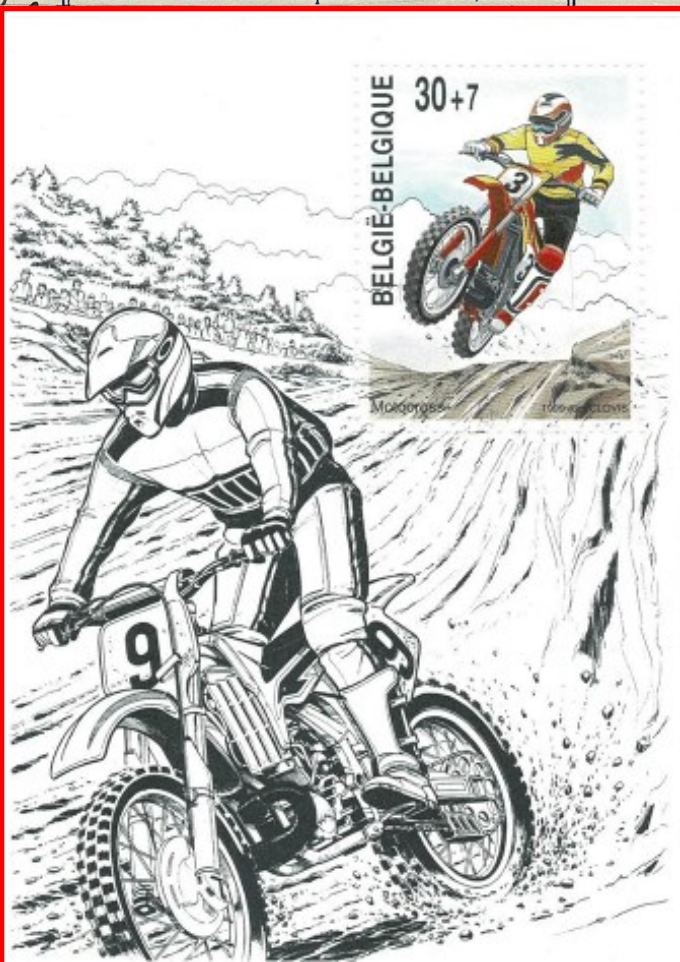
lunette coques nickelées, bords pneus plats blanc, pièce *4*

même lunette avec bords pneus ronds, pièce *12*



Extrait des tarifs de janvier 1939 des lunettes sportives de la société Georges Vitel basée au Havre. A noter, l'inscription manuscrite des tarifs pour permettre l'adaptation aux clients et aux circonstances.

Sur le casque semi-intégral, le pilote a positionné un masque (similaire à ceux portés en ski). Il porte par ailleurs de grosses bottes montant presque jusqu'au niveau du genou.



Les coups supportés par les tibias et les pieds nécessitent une protection résistante, d'où l'usage de bottes très renforcées (cuir, plastique, renforts métalliques).

Bloc-feuillet de
30+7 francs belges
(0.74€+0.17€) du 15/05/1999.

La surtaxe de 7 Fr a été affectée à la promotion du sport conjointement par le Comité olympique interfédéral et la Poste belges.

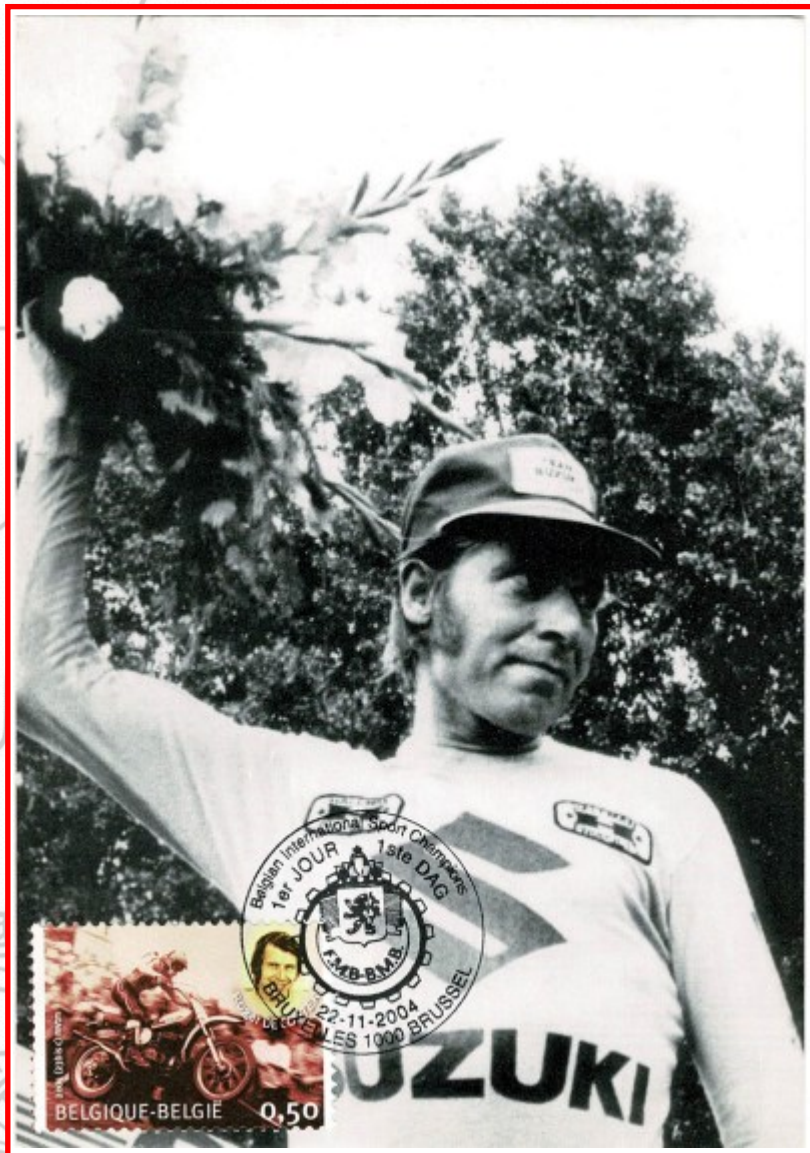
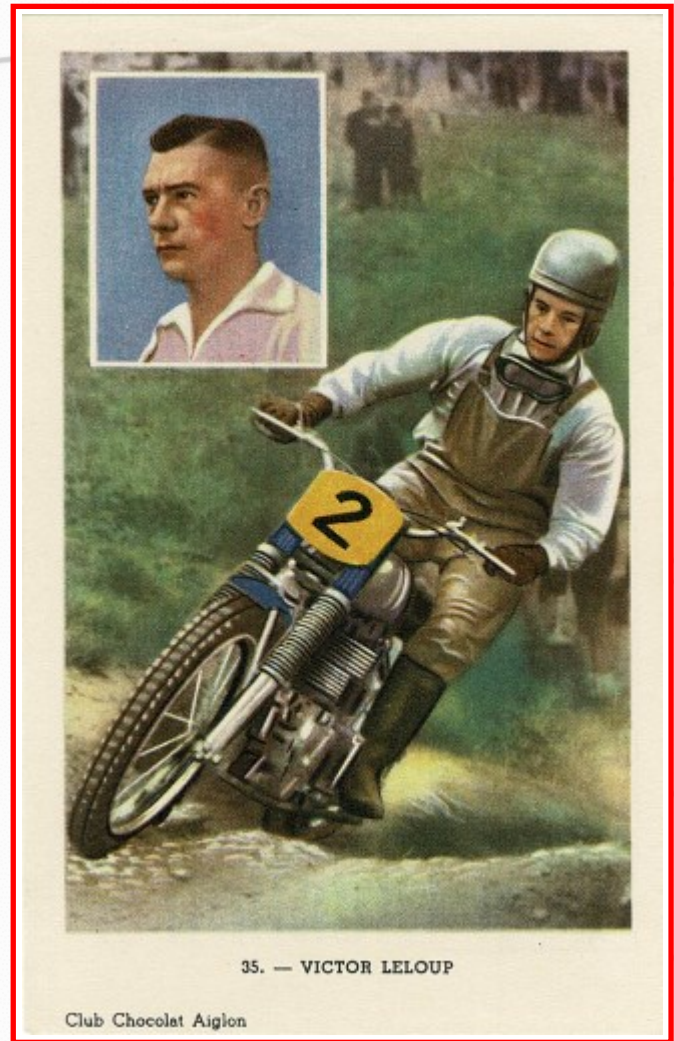
Le motocross—La renommée (1)

Depuis les premières compétitions, de nombreux pilotes se sont illustrés en motocross.

Après les pilotes européens, à l'origine du sport, d'autres nations sont venues disputer les titres de champion du monde dans les différentes catégories.

Parmi les légendes, on retiendra par exemple Victor LELOUP, premier vainqueur en championnat d'Europe 500 cm³ en 1952 sur FN sur ses terres à Namur (Belgique). A l'époque, il n'existait pas encore de championnat du monde ; c'était alors le titre le plus haut que l'on pouvait espérer.

Photogravure de Victor LELOUP des chocolats
Aiglon issue d'une collection de 25 sujets
« Champions ».



Carte premier jour, émise le 22/11/2004 à l'occasion d'une série de timbres sur les champions motocyclistes belges.

Joël ROBERT a remporté six titres de champion du monde (entre 1964 et 1972).
aujourd'hui une
le motocross. Il est
2021.

Jeton publicitaire de
sur les cracks du sport
d'un ensemble de



Il reste
référence dans
décédé en

la marque BP
belge, issu
15 jetons.

Série lancée le 30/06/1970.

Roger de COSTER est un autre champion belge, détenteur de cinq titres de champion du monde (de 1971 à 1976). Il est considéré comme l'un des plus grands pilotes de l'histoire.

Le motocross—La renommée (2)

Si les Belges ont beaucoup « trusté » les titres les premières années avec les Anglais, ils ont rapidement été suivis par d'autres pilotes européens (suédois principalement), jusqu'aux années 1970 où les victoires sont devenues beaucoup plus ouvertes.

On retrouve alors d'autres nations (Tchécoslovaquie, Russie, Finlande, Japon, Autriche, USA...).

Heikki MIKKOLA (Finlandais, détenteur de 4 titres) a été le premier à remporter des titres dans deux catégories (250 cm³ et 500 cm³).

Carte maximum du pilote finlandais
éditée le 10/05/1995.

En France, le premier champion du monde est Jacky VIMOND, en 1986. Il ouvrira la porte à d'autres Français (Jean-Michel BAYLE, Sébastien TORTELLI, Frédéric BOLLEY, Mickaël PICHON...).

L'un des plus grands pilotes tricolores de tous les temps est Jean-Michel BAYLE qui a remporté deux titres mondiaux, puis est allé défier les Américains sur leur sol où il est le premier (et le seul) à remporter la même année les titres 250 cm³, 500 cm³ et Supercross en 1991 !

On passera sous silence ici ses victoires au Bol d'Or, aux 24h du Mans... qui ne sont pas du motocross.

En 2000, son nom est ajouté au *Motorcycle Hall of Fame* de l'*American Motorcyclist Association* en même temps que Joël ROBERT... une sacrée référence !

Carte postale émise à l'occasion du titre mondial 250 cm³ en 1989 par l'équipe Honda Motul.

JEAN-MICHEL BAYLE CHAMPION DU MONDE 250 CC

