

NICOLAS DUSSAUGE

Gérant et responsable technique
de l'Academy DFD

« L'avenir des jeunes passe
par l'Espagne »

Même si elle n'est plus liée à la FFM, l'école de formation au pilotage de Nicolas Dussauge poursuit sa route en devenant l'Academy DFD.

PROPOS RECUEILLIS PAR DAVID DUMAIN, PHOTOS DR

Depuis plusieurs années maintenant, Nicolas Dussauge se consacre à la formation des enfants qui veulent devenir pilote de vitesse. L'ancien vainqueur des 24 Heures du Mans, du Bol d'or et du Master d'Endurance, devenu manager de l'Equipe de France espoir de vitesse et du team FFM en Grands Prix 125, prend aujourd'hui son envol en solo (façon de parler, car il travaille notamment avec Pierre Guyonnet, Laurent Pradon et Philippe Roussel) à la faveur du retrait de la FFM vis-à-vis de sa structure. Il se donne deux à trois ans pour chacun des enfants qu'il veut mener jusqu'aux Grands Prix et explique pourquoi il a choisi de passer par l'eldorado espagnol pour atteindre ses objectifs.



Peux-tu nous préciser ton projet ?

Le projet d'Academy DFD, c'est la continuité du travail que j'effectuais avec la FFM depuis des années, mais sous une forme privée, puisque la fédé a préféré réorienter sa politique d'aide aux sportifs de haut niveau en mettant en place des bourses pour les pilotes. Donc, on prend notre indépendance cette année. Parallèlement, vu que j'ai affaire à des enfants qui ont un certain potentiel, l'idée est de les lancer dans un championnat espagnol.

Combien d'enfants sont vraiment rapides chez toi ?

Aujourd'hui, j'en ai 6 ou 7, entre 12 et 17 ans, avec de réelles capacités. Le but, c'est de les optimiser dans un championnat relevé, de fixer des échéances à trois ans et, ensuite, de tirer un bilan au bout de ces années. Une année pour apprendre, une pour évoluer et une pour concrétiser. Selon qu'ils concrétisent ou pas, on se retrouve avec des enfants de 14 à 15 ans et on est à la croisée des chemins. On peut dire alors si ça

vaut le coup d'investir en 125 CEV [championnat espagnol de vitesse, ndlr]. Si ce n'est pas le cas, si le jeune fait entre 5 et 10, alors on bifurque sur la catégorie 600. C'est un peu ce qu'a fait Adrien Morillas, je n'ai pas inventé grand-chose.

Pourquoi l'Espagne ?

Parce que, aujourd'hui, le monde des GP y est présent. Que ce soit Dorma, qui est espagnole, ou le championnat CEV 125, qui est retransmis en direct sur TVE. C'est un peu le championnat d'Europe de la catégorie, là que tout se passe.

Mais si les Français envoient leurs pilotes là-bas, c'est sûr que rien ne va se passer en France...

Je fais ce choix car il n'y a pas en France de catégorie correspondant aux tranches d'âge et à la préparation au haut niveau tel que je l'entends.

Et le championnat de France 125 au sein du Superbike ?

Oui, mais le problème c'est que tout cela ➤

INCROYABLES

Les Honda NSF 100 sont les outils de découverte et d'apprentissage de l'Academy DFD. Les plus jeunes (7 ans) peuvent commencer sur des NSR 50.



DE 7 À 13 ANS POUR COMMENCER

La Kid Bike Academy peut accueillir jusqu'à cent gamins dès l'âge de 7 ans, répartis selon leur zone géographique : Nord et Sud.



SUITE LOGIQUE

Nicolas Dussauge reprend à son compte le concept d'école de pilotage clés en main lancé par la FFM en 2005. L'approche éducative et sportive sera complétée par des compétitions à haut niveau.

« Aujourd'hui, les principaux partenaires, ce sont les parents »



STARS À CANNES
L'an passé, Pierre-William Glenn, célèbre pour son *Cheval de fer*, a suivi l'Academy FFM pour tourner *Portrait de groupe avec enfants et motocyclettes* et le présenter au festival de Cannes. En présence d'Agostini et de Randy de Puniët.



TROIS FORMULES
Kid Bike Academy à partir de 7 ans, Race Bike Academy à partir de 9 ans et French Bike Academy à partir de 12 ans : de l'initiation au championnat d'Espagne de vitesse, la route est longue et nécessite « deux à trois ans de suivi » selon Nicolas Dussauge.

coûte de l'argent et qu'à un moment donné, il faut faire des choix, car le championnat de France possède un niveau qui n'est pas très relevé. On ne peut pas faire les deux. Donc on essaie d'optimiser les dépenses.

Mais si tout le monde va en Espagne, il ne va plus y avoir de place, à force...

Aujourd'hui, la catégorie pré-GP, sur laquelle je base mon projet avec des enfants d'environ 12 ans, est un championnat où il y a 50 à 60 gamins de 6 ou 7 nationalités différentes. Dorna est là, sur le CEV, s'il y a un pilote français qui fait dans les 5 ou podium, c'est une ouverture pour accéder aux Grands Prix, dont on connaît les tarifs.

Comment en est-on arrivé là ?

Le problème, c'est la visibilité sportive. La vitesse coûte énormément d'argent, de plus en plus, et on est en train de se diriger vers sur ce qui se fait en automobile. On reproduit d'ailleurs les erreurs de la voiture, avec dix ans de retard. Aujourd'hui, en F1, il y a beaucoup de pilotes payants.

Tu parles de visibilité, mais justement, en allant en Espagne, il y en aura moins en France...

Je parle de visibilité sportive, pas médiatique. Je me suis rendu compte que cette dernière peut desservir. Prenons le cas de Tiberio, qui a été le précurseur de ces enfants encadrés, avec des professionnels

autour de lui. Quand il est arrivé, à 15 ans, en faisant des places de 5 en championnat de France 125, tout le monde a crié au miracle. Et en fait, le miracle s'est vite transformé en cauchemar. La visibilité médiatique peut attirer les partenaires, mais leur contribution se réduit désormais comme peau de chagrin. Aujourd'hui, les principaux partenaires, ce sont les parents.

Sur quelles motos se court le pré-GP ?

Sur des 125 Metrakit. C'est une catégorie qui est assez intéressante. Au niveau budget, déjà, car le coût des saisons n'est pas trop élevé. Ce sont des moteurs Husqvarna pas trop chers. Les motos font 32 ch maxi et sont toutes passées au banc après les essais. De plus, tout le monde a la même machine. Enfin, certains teams juniors sont présents avec de belles structures, tels Blusens ou le team d'Emilio Alzamora, par exemple, qui font preuve d'un certain professionnalisme.

Avant les pré-GP, il y a donc la formation. Quelle est la différence entre Conti et l'Academy ?

La différence principale, c'est qu'on ne vend pas de motos, on se contente de faire de la formation sur des NSF 100, qui sont de super produits, avec un moteur de XR incassable et qui ne vont pas très vite (9 ch). En France, il n'y a que Conti et nous pour la formation des jeunes. □

Plus d'infos sur le site : www.dfdmoto.com