

DE RENE BONNET A



MATRA SPORT



BULLETIN DE LIAISON

3.EME TRIMESTRE 1993

N° 3

SOMMAIRE

PAGE 2 : RAPPEL ASSEMBLEE GENERALE MONSIEUR HUMBERT

PAGE 3 : SECTION MODELISME MONSIEUR PINAUD

PAGE 4.5.6.7 : SARLAT SORTIE ANNUELLE MADAME LEJEUNE

PAGE 8.9. : IL N'A CHANTE QU'UN SEUL ETE MONSIEUR PINAUD

PAGE 10.11 : MONTHLERY MONSIEUR BACHELIER

PAGE 12.13.14 : 1000 KM DE PARIS suite et fin MONSIEUR PINAUD

PAGE 15 : EXPO PHOTOS MONSIEUR HUMBERT

PAGE 16 : PIECES DETACHEES ET RUBRIQUE EN BREF LA SECRETAIRE

§ §

RAPPEL ASSEMBLEE GENERALE

JE VOUS RAPPELLE QUE VOUS ETES CONVOQUE A L'ASSEMBLEE
GENERALE LES 23 ET 24 OCTOBRE A ROMORANTIN.

IL EST NECESSAIRE DE VOTRE PART DE REpondre PAR L'AFFIRMATIVE
OU PAR LA NEGATIVE DE VOTRE PRESENCE DANS LES DELAIS REQUIS.
TOUT MANQUEMENT A CE DEVOIR POURRAIT ETRE CONSIDERE COMME UN
ACTE DE DESINTERESSEMENT ENVERS L'ASSOCIATION.

ET DONC CONSIDERE COMME UNE DEMISSION.

AMICALEMENT

VOTRE PRESIDENT

SECTION MODELISME

TYPE	ANNEE	MOTEUR	COURSE	FABRIQUANT
MS 620C	1966	BRM	ESSAI AVRIL LE MANS N° 38	DAM
MS 620C	1966	BRM	1000KM DE MONZA N° 27	DAM
			1000KM DE SPA N° 25	DAM
MS 620L	1966	BRM	24H DU MANS N°41.42.43	DAM
MS 620L	1967	FORD	ESSAI LE MANS N° 15	DAM
MS 630L	1967	BRM	24H DU MANS N° 29.30	TENARIV
MS 630C	1967	FORD	1000KM DE PARIS N° 7	A PARAITRE
MS 630L	1968	MS 9	24H DU MANS N° 24	TENARIV
	1969	MS 9	24H DU MANS N° 32	DAM
	1969	MS 9	24H DE DAYTONA N°5	DINKY
MS 630.650	1969	MS 9	24H DU MANS N° 55	VEREM
	1969	MS 9	24H DU MANS N° 34	VEREM à paraitr
	1970	MS 9	1000KM DE BUENOS-AIRS N°10	SOLIDO
MS 640	1969	MS 9	ESSAI LE MANS AVRIL N°32	VROOM
MS 650	1969	MS 9	24H DU MANS N° 33	DAM+SOLIDO
			transfert automany	
	1970	MS 9	1000KM DE PARIS N°8	VEREM
		MS 12	24H DU MANS N° 30.32	DAM
	1970	MS 12	TOUR DE FRANCE AUTO	DAM
	1971	MS 12	TOUR DE FRANCE AUTO	DAM
MS 660	1970	MS 12	24H DU MANS N° 31	DAM
	1971	MS 12	24H DU MANS N° 32	DAM
	1972	MS 12	1000KM DE PARIS N° 10	DAM
MS 670	1972	MS 12	24 H DU MANS N° 12	PROVENCE DAM
			N° 14	PROVENCE SOLIDO
			N° 15	PROVENCE SOLIDO
				DAM STARTER
MS 670L	1973	MS 12	24H DU MANS N° 10	PROVENCE DAM
			N° 11	PROVENCE DAM STARTE
			N° 12	PROVENCE DAM
			N° 14	DAM ELIGOR
MS 670C	1970	MS 12	1000KM DE DIJON N°10.12	PROVENCE
MS 670L	1974	MS 12	24H DU MANS N° 7	PROVENCE DAM STARTE
			N° 8	
			N° 9	
MS 670C	1974	MS 12	1000KM au choix	DAM
MS 680	1974	MS 12	24H DU MANS N° 6	DAM ELIGOR MRE

SPORTS PROTOTYPE : LISTE DES MAQUETTES DISPONIBLES DANS LE

COMMERCE A L'ECHELLE 1/43ème .

D. PINAUD

SARLAT

VILLE MÉDIÉVALE



PENTECOTE EN PERIGORD

Sortie des 29-30 et 31 MAI 1993

Samedi 29 mai à 13 H 30

Rendez-vous à Saint Cyrien, charmant village au bord de la Dordogne, nous voilà tous réunis autour des voitures RENE BONNET, DJET et autres MATRA participantes pour notre sortie en Périgord. Nous prenons ensuite la direction de Castels pour visiter une pisciculture domaniale. Là, nous apprenons tout sur le plan de restauration du Saumon, poisson qui peuplait jadis la Dordogne. La visite fut très intéressante.

Nous reprenons la route en direction de Beynac. Nous laissons les voitures pour faire à pied les quelques mètres qui nous séparent du château, nous faisons le tour des fortifications, belle vue sur la vallée de la Dordogne, au détour d'un chemin nous apercevons sur l'autre

rive le château de Castelnaud, rival des seigneurs de Beynac.

Ensuite départ vers Roque-Gageac où nous ne faisons que passer, car sur la place des Noix à Sarlat, nous attendent d'autres ancêtres de l'automobile et quelques motos en promenade périgourdine.

Quand notre guide a retrouvé tout son petit monde de Djetiste, nous le suivons en convoi pour aller visiter le musée aquarium.

Dans de nombreux aquariums, nous sont présentés de beaux saumons et plus d'une trentaine d'espèces de poissons vivants dans la rivière Dordogne. La lamproie surprend tout le monde, avec sa bouche ventouse collée sur la paroi de l'aquarium, qui nous montre toutes ses dents, d'autres sont surpris d'apprendre que l'anguille qui est sur le dos n'est pas morte, mais qu'elle aime se prélasser dans cette position. Que dire de l'aquarium qui abrite ces énormes carpes ?

Oh ! Surprise, des esturgeons, le plus gros d'entre eux a le "nez" comme Cyrano (normal Bergerac n'est pas loin).

Mais la visite se termine et nous partons maintenant vers l'hôtel restaurant. Après un excellent repas, nous repartons pour visiter Sarlat de nuit. Au premier détour dans une rue piétonne, nous sommes immédiatement surpris par la beauté de la ville. Sarlat est magnifique sous les lumières. Elle a conservé son allure médiévale, ses hôtels gothiques et renaissances restaurés.

Sarlat s'est développée autour d'une abbaye bénédictine, fondée au 9ème siècle. Les abbés étaient tout-puissants jusqu'au 13ème siècle la ville devint prospère. Pour cette ville de foires et de marchés, la guerre de cent ans a tout ruiné.

Les sarladais reconstruisirent leur ville, la plupart des hôtels datent de 1450 à 1500. Sarlat voit naître en 1530 Etienne de la Boetie, homme de lettres et magistrat au parlement de Bordeaux, ami de Montaigne, dont la maison natale fait la fierté de la ville.

A tous les coins de rues, nous rencontrons des merveilles d'architecture. Derrière la cathédrale St Sacerdos, il y a un cimetière dont les pierres tombales des chevaliers ont été mise en valeur, avec aussi, c'est plus curieux les enfeus funéraires creusés dans le mur de soutènement. Encore plus curieux, la lanterne des morts construite pour commémorer St Bernard en 1147, celui-ci avait béni des pains qui guérissent miraculeusement les malades de la peste, mais personne ne comprend comment la lanterne pouvait être éclairée puisque la salle du haut est inaccessible. En poursuivant notre visite, nous avons fait une rencontre, qui a été l'occasion de faire des photos de l'un de nos amis chevauchant une oie de bronze.

Domage que la pluie nous oblige à rentrer à l'hôtel, où nous retrouvons un sommeil réparateur, en rêvant à un dimanche aussi réussi et surtout ensoleillé.

Ici nous devons remercier notre guide d'un jour, Monsieur Patrick Chèvre qui nous a fait découvrir Sarlat comme un vrai guide touristique. C'était merveilleux quelle belle et instructive soirée.

Dimanche est arrivé dans la grisaille, mais le soleil sera le plus fort et inondera bientôt tout le pays.

Mr Chèvre permet à ceux d'entre-nous qui n'ont pas pensé à emporter le pique-nique de faire quelques achats. Il est vrai qu'il pleut, mais nous devons pique-niquer dans un abri troglodyte au château de Commarque. A cause de la pluie, notre programme est un peu dérangé, nous allons à Marquay visiter l'élevage d'oie du Vignal où Mr et Mme Espinasse nous reçoivent très gentiment. Mr Espinasse nous explique toutes les étapes de la croissance des oies depuis les oisons de 4 jours à la période de gavage. Il nous fait la démonstration de gavage, nous explique aussi l'abattage et le plumage. Les gourmets et les gourmands préfèrent passer très vite sur les méthodes d'abattage. Afin d'écouter les explications de préparations de foie gras et autres confits ect...

Nous repartons après avoir acquis quelques spécialités qui lors de leurs consommations nous feront penser à cette agréable journée. Maintenant direction le château de Commarque, après une promenade dans le bois nous visitons les abris troglodytes et les ruines du château en cours de restauration.

Comme le soleil est revenu, nous faisons pique-nique dans la cour du château. Vers 14 heures, départ pour Domme, située sur un promontoire escarpé, la ville domine un paysage harmonieux. Nous avions un parking réservé, nous ne l'avons pas trouvé !



UNE PARTIE DES
VEHICULES PRESENTS
SUR LE PARKING DE
L'HOTEL

UNE AUTRE MANIERE
DE GAVER DES OIES
EN NOCTURNE DANS
LE VIEUX SARLAT



UNE PARTIE DU GROUPE
AU CHATEAU DE
COMMARQUE.
LES AUTRES ETAIENT
PERDUS DANS LA
NATURE



Nous visitons la grotte de Domme qui, curieusement à son entrée dans ce qui fut la halle, 450 mètres de galeries aménagées font parcourir des salles de dimensions modestes et de plafonds parfois très bas (surtout pour les grands). Chemin faisant nous arrivons sans nous en douter au bas de la falaise. Nous sortons sur une plateforme pour prendre un ascenseur en verre d'où l'on peut admirer la vallée. Quelques-uns d'entre nous prennent l'escalier. Pour ceux qui l'ont monté, il y avait environ 90 marches. Après cette visite, nous pouvons nous promener à travers la ville. D'autres préfèrent rester à l'ombre, parler encore et encore de djét ou autre missile, de mécanique quoi !. A quoi serviraient les rencontres de ce genre, sinon à échanger des idées ?

Sur la route du retour, nous nous arrêtons chez le souffleur de verre qui voyant son échoppe se remplir d'un seul coup, nous tourne le dos sans nous expliquer ce qu'il est entrain de faire.

Ah ! les artistes sont bizarres.

Nous profitons pour nous arrêter au cingle de Montfort. C'est un méandre de la Dordogne accentué par une ligne de peupliers tandis que le château de Montfort s'accroche au sommet d'une colline.

De retour à l'hôtel, nous avons hâte de faire peau neuve, et de nous retrouver autour d'un bon repas. Honneur aux aubergistes, c'était bien bon. Pour les plus courageux, il y a bal ce soir à Sarlat, et que la fête continue.

Mais voilà le 31 mai, nous devons penser à nous séparer et rentrer chez nous. Notre guide nous a organisé avant le départ, la visite de la distillerie de "La Salamandre". Pour ceux qui sont restés, nous savons tout de la distillation de l'alcool de fruit. Et que dire du vieillissement de cet alcool et des transformations pour arriver sur notre table en eaux de vie, liqueurs ou autres apéritifs ou digestifs. Avis aux amateurs.

Il est 11 heures, quand nous nous séparons après nous être dit au revoir, chacun reprend la route, en nous promettant qu'un jour nous reviendrons dans cette belle Dordogne accueillante où les gens sont sympathiques. Et puis il faut bien que Mr Chèvre nous fasse voir ses beaux saumons qu'il n'a pas voulu nous montrer sous prétexte que nous étions trop nombreux.

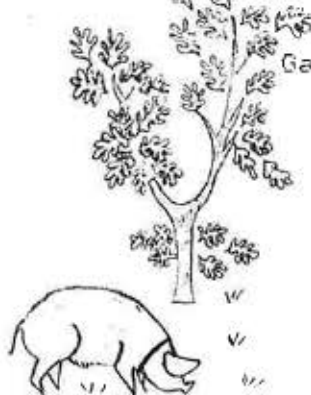
Ce week-end de Pentecôte a été très réussi, grâce aux efforts d'Anne et de Patrick Chèvre. Merci à tous les deux.

Nous sommes prêts à repartir.

Mais où se fera la prochaine sortie ?

Mystère !

Gaby et Sylvette LEJEUNE.



Mais n'y avait-il pas
des truffes dans
le Périgord ?

IL N'À CHANTÉ QU'UN SEUL ETE

Au tout début de son activité sportive , Matra Sports a utilisé en exclusivité des moteurs britanniques pour propulser ses voitures de course.

Les F2 , F3 et sports prototypes utilisèrent donc les moteurs Ford et BRM.

Le moins connu d'entre ces moteurs est sans doute le moteur 1000 cm3 BRM utilisé en 1966 dans le chassis MS 5 de Formule 2 et qui disputa le championnat d'Europe.

Ce moteur a été utilisé par 3 écuries : Matra Sports , Ken Tyrrell et John Coombs et conduit par de prestigieux pilotes tels que Graham Hill , Jackies Stewart , Pedro Rodriguez , John Surtees , Jo Schlesser.

BRM , alors au fait de sa gloire , proposa en 1965 une mécanique directement issue des célèbres V8 1500 cm3 champion du monde en 1962.

Il s'agissait ni plus ni moins que d'un V8 coupé en deux , ce qui permettait de réutiliser tout le haut moteur du V8.

Si l'idée était séduisante , la réalisation et les résultats ne furent pas à la hauteur des espérances.

Complexe, lourd et encombrant et très couteux (2 fois le prix d'un Ford Cosworth) , ce moteur peu fiable ne put jamais rivaliser avec les Ford Cosworth SCA , ni les moteurs Honda qui équipaient les Bralham BT18 , invaincues en 1966.

Son palmarès est pauvre , puisqu'il ne compte qu'une victoire en 1965 (G.Hill sur Brabham BRM) et quelques places d'honneur dans les coques Matra.

BRM ne tira pas de leçon de cet échec puisqu'il réalisèrent la même opération pour créer en 1966 le monstrueux moteur H16 3 litres qui lui aussi réutilisa les culasses du V8 1500 de 1966 avec le même insuccès.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

4 Cylindres en ligne, 2 ACT, 2 soupapes par cylindre

Cylindrée 998 cm3

Alésage course 71.8 X 61.6

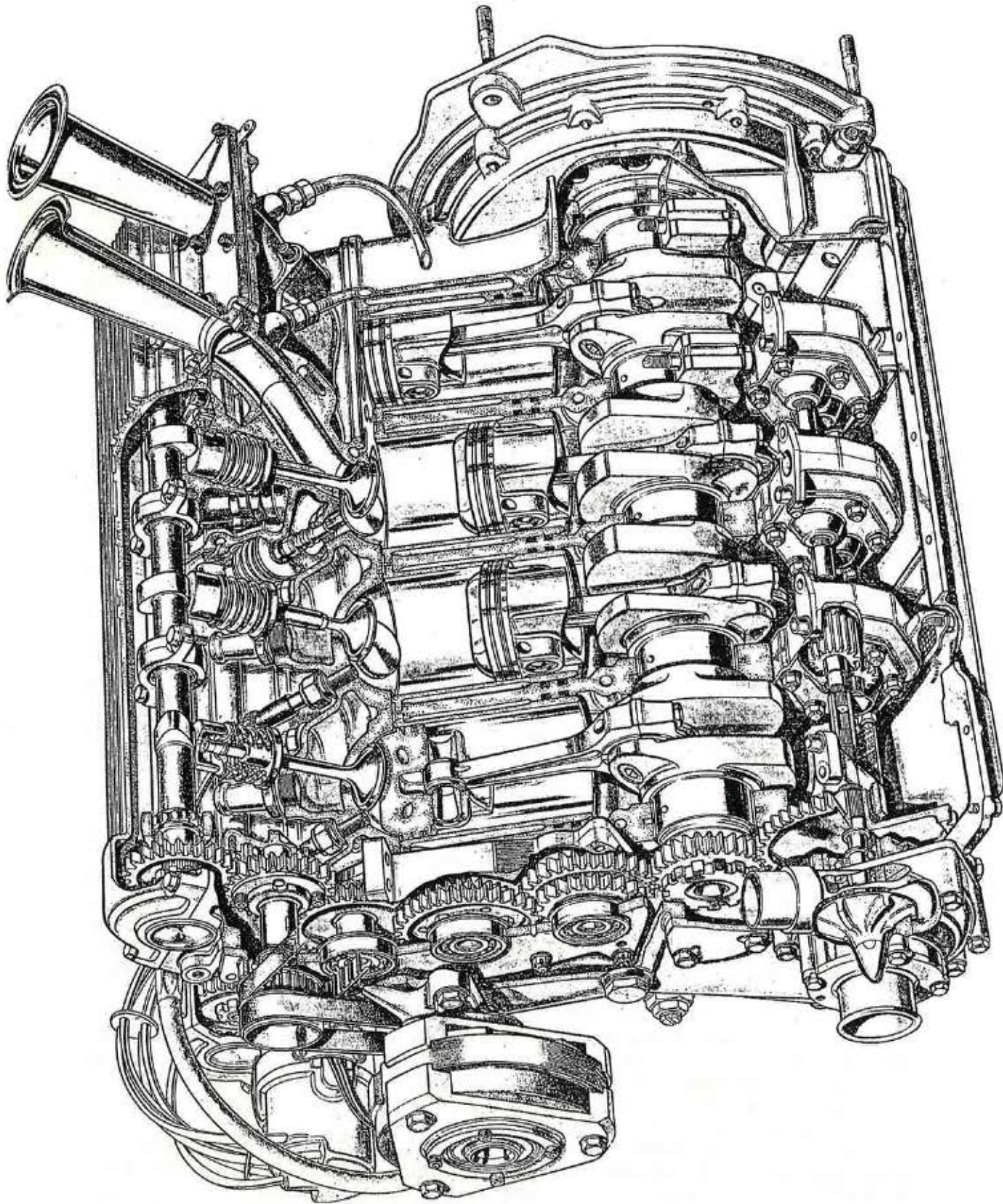
Taux de compression 12.5 à 1

Régime maxi 9750 T/MN

Puissance maxi 129 chevaux

poids complet 82 KG

D.PINAUD



L'AGE D'OR 93

MONTHLERY 93 COUPE DE L'AGE D'OR

C'est le 26 Juin et sous un soleil de plomb que ce meeting a commencé, 5ème rendez-vous de la saison du championnat de FRANCE VHC, Monthlery, est un événement important pour la vie des clubs, notamment pour le club RENE BONNET MATRA SPORT qui s'était déplacé pour soutenir Paul JOLY, et son RENE BONNET, concurrent en GTS.

Ce week-end avait débuté avec une arrivée remarquée de notre secrétaire préférée et d'une de ses filles, qui n'avaient pas trouvé mieux que de casser l'échappement de leur superbe coach RENE BONNET rouge (sans commentaire).

L'enclos réservé aux pur-sangs romorantinois était occupé, par ordre d'apparition à l'image, le bruyant DJET déjà nommé (il n'est d'ailleurs toujours pas réparé...), le RENE BONNET de course, un MATRA JET 5 tout droit venu des PAYS-BAS, et un RANCHO Allemand.

Mais revenons à la compétition, Paul, actuellement 2ème du Championnat de FRANCE, comptait sur cette course pour rattraper son retard sur GAWSKI toujours premier, avec sa MONOMIL.

Actuellement, 5 DJETs (2 RENE BONNET/3 MATRA), se battent en GTS, face à une redoutable armada de LOTUS ELAN, ainsi que quelques TRIUMPH Spitfire, ALFA Spider et autre ALPINE A110.

Samedi, les essais qualificatifs se déroulaient sur 8 tours, mais 4 boucles seulement suffiront à Paul pour qualifier son DJET en tête de la classe 8, reléguant tous ces petits camarades à plusieurs secondes.

Malheureusement, dans la matinée du Dimanche, la course ne lui fut pas aussi favorable, après un départ exemplaire, en pleine bagarre avec l'ALPINE A110 jaune de J.F.MARGAINAUD, une rude rencontre avec le muret de protection devait contrecarrer ses espérances de victoire.

Le premier tour était encore émaillée d'une deuxième spectaculaire sortie de route, celle d'une LOTUS ELAN dans le dernier virage avant la ligne droite des stands, dont le pilote, choqué, mettra quelques minutes pour ressortir du cockpit, passablement sonné. Minutes qui nous permirent de découvrir le DJET roulant au pas vers les stands, le museau froissé, façon Kleenex. Encore surpris par sa maigre prestation, Paul fut néanmoins soulagé lors de la découverte d'une vis (près de 6cm de long) fichée dans son pneu arrière gauche, principale cause de sa mésaventure, il y a les jours avec, et les jours sans... Les autres DJETs de la classe terminent eux respectivement, 12ème MORIN (VECTRA), 17ème D'IMBLEVAL (VECTRA), 19ème TROLET (VECTRA) qui fini sans embrayage, 20ème et dernier classé FOURNIER.

Malgré tout, cette édition des coupes de l'AGE D'OR, fut bien remplie, sous le parrainage de la firme allemande MERCEDES-BENZ, qui présentait là un plateau extraordinaire de voitures de course, des années 20 jusqu'aux années 50, il ne manquait peut-être qu'une W 196 ou une 300 SL à portes papillons pour parfaire cette magnifique présentation.

Quelques luttes Homériques en catégorie Tourisme, entre les redoutables MINI COOPER et autres BMW, CORTINA LOTUS et FORD MUSTANG terminèrent ce week-end riche en émotions.

Le retour vers la SOLOGNE fut sans problème, avec un seul objectif en tête, réparer le DJET pour l'emmener à nouveau vers la victoire en terre Paloise... mais ça c'est une autre histoire.

F.BACHELIER



AVANT

PENDANT



APRES

1000 KM DE PARIS

Nous nous sommes quittés sur 3 années d'insuccès.
L'apprentissage est parfois douloureux. Avec la période 1969-1971, la réputation de la fiabilité et la vélocité des prototypes Matra Sports en course d'endurance va commencer à s'affirmer.

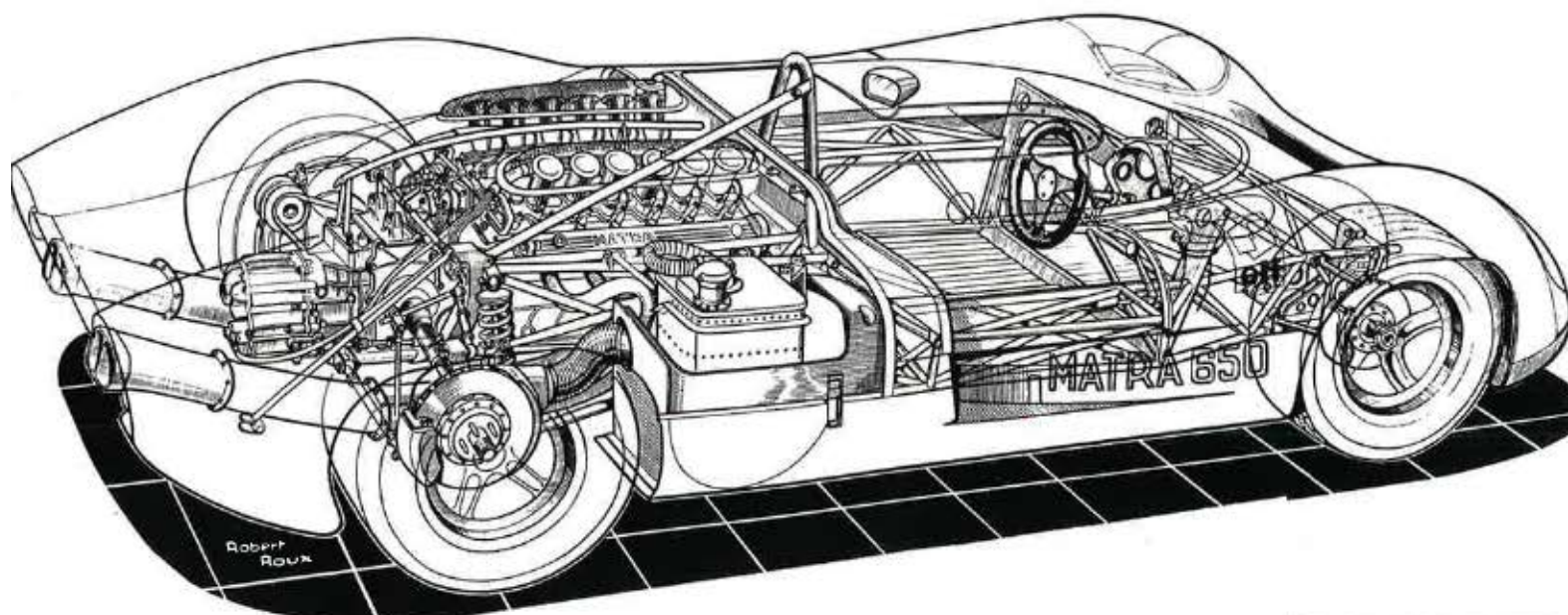
1969: Disputé le 12 octobre 1969, la course fut fortement perturbée par les conditions météorologiques. Un épais brouillard s'étant installé sur le plateau de St Eutrope, la direction de course arrêta la ronde au bout de 586 KM. Qu'importe! la distance puisque cette course se termina sur un magnifique doublé Beltoise_Pescarolo sur la nouvelle 650-01(n°8) devançant de 36 secondes Rodriguez Redman sur la toujours vaillante 630-650/02 n°9 (chassis 630 avec une carrosserie de 650) avec à la clé le record du tour en 2'40"1 soit 175,862 km/h de moyenne. Il convient de souligner que cette course sera la seule victoire d'une 650 en course d'endurance (si l'on excepte les tours de France automobile de 1970 et 1971).

1970: Evènement d'importance, Matra Sports engage pour la 1ère fois la nouvelle monocoque 660 tout juste sortie des ateliers de Vélizy, entourée par un succès de la valeureuse 630-650/02 au 1000 km de Buenos Aires, la saison 1970 se termina en Octobre par la victoire de la jeune et à parement jaune de la 660-01 aux mains de Brabham-Cevert.

Démonstration tricolore en effet: pole position en 2'34 soit six secondes de mieux qu'en 1965 pour Pescarolo-Beltoise, record du tour pour ce même équipage en 2'35"3 soit 181,298KM/H et victoire pour Brabham Cevert(N°14). Les Matra furent en tête pendant 126 des 128 tours de la course.

Beltoise Pescarolo menèrent la ronde sur la 660-01 (N°12) à capot court pendant 110 tours mais durent s'arrêter à la suite du grippage de la boîte hewland (la boîte ayant été montée sans reniflard d'huile).

Brabham -Cévert prirent le relais sur la voiture à capot long. Ce fut d'ailleurs la seule victoire de la 660 en endurance (à l'image de la 650 en 1969). ☆



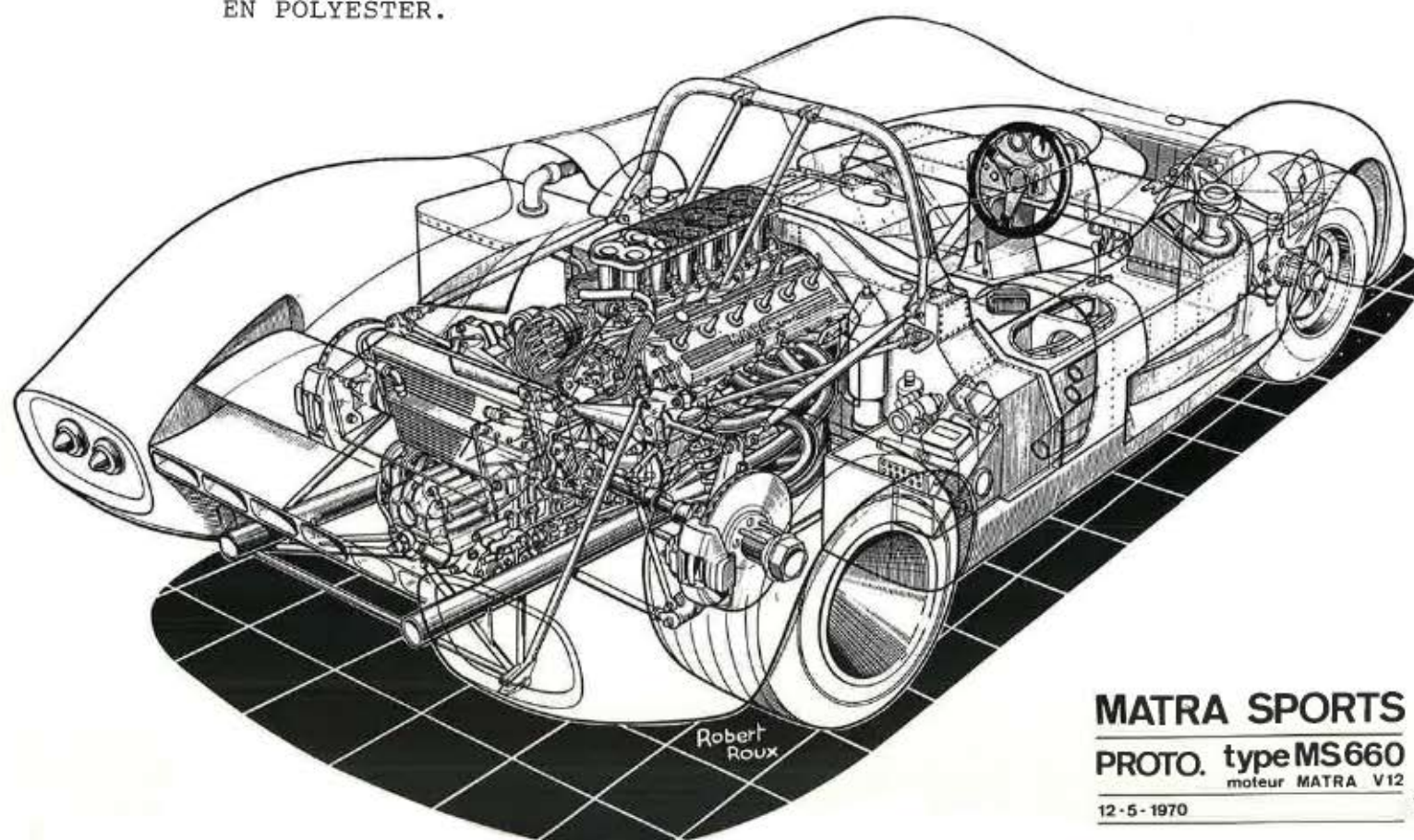
MATRA
SPORTS M650
LE MANS 1969

2 STYLES DE CONSTRUCTION RADICALEMENT DIFFERENTE

photo du haut : LA MATRA 650 DERNIER SPORT PROTOTYPE A
POSSEDER UN CHASSIS TUBULAIRE A MOTEUR
NON PORTEUR.

photo du bas : LA VERSION 660 MONOCOQUE EN ALLIAGE
D'ALUMINIUM A GROUPE MOTOPROPULSEUR
PORTEUR.

LES DEUX VOITURES SONT HABILLEES D'UNE CARROSSERIE
EN POLYESTER.



MATRA SPORTS
PROTO. type MS660
moteur MATRA V12

12 - 5 - 1970

Egalement l'unique succès de Brabham-Cevert au volant d'une Matra .Pour l'histoire le châssis 660-02 fut accidenté en 1971 au 1000KM de Buenos-Aires ce qui provoqua le décès de l'italien Ignazio Giunti avec la polémique que l'on connaît. Ensuite ce châssis disparu mystérieusement de l'usine de Vélizy. Il paraît qu'un breton sait où il se trouve!

1971 petite saison en 1971, 4 courses disputées (la priorité étant donnée à la formule 1) et aucun succès.

Année " blanche" donc.

Amon et Beltoise disputant les 1000 km engagé sur la 660-01 N°10 à capot arrière plat et prise d'air dynamique sur le MS12. 2ème temps aux essais en 2'30"7 soit encore 4 secondes de moins que l'année précédente.

L'équipage vedette de Matra mène la course pendant 80 tours mais se retire encore une fois sur ennui de boîte de vitesse (couple conique desserré) entraînant une sortie de route au virage du Faye.

La piste de Monthléry ayant été souvent fatale aux boîtes de vitesses Matra avec Beltoise au volant (1967, 1970 et 1971).

Ainsi se termine l'épopée Matra Sports au 1000 km de Paris pendant 6 ans.

Prochainement sur notre bulletin préféré, le championnat du monde F1 1969 avec la MS80.

Dominique Pinaud

EXPO PHOTOGRAPHIQUE

80 photos furent exploitées pour cette exposition retraçant la construction automobile à Romorantin: de la D.B. LE MANS A L'ESPACE MATRA.

Nous eûmes l'honneur d'accueillir pour l'inauguration Monsieur Fouquet-Hatevilain, Conseillé Régional ainsi que Monsieur Lorgeoux Maire de Romorantin accompagné de son conseil municipal.

Pendant la semaine, nous avons eu la visite de Monsieur Guédon P.D.G. de Matra Automobile entouré de ses principaux collaborateurs ainsi que Monsieur Thiallier Directeur de l'usine de Romorantin et les principaux responsables.

Beaucoup d'anciens ont été très heureux de se retrouver sur les photos et de reconnaître de leurs collègues de travail.

Des personnes plus jeunes, sont venues pour se rendre compte de l'évolution industrielle automobile.

Malgré la durée de cette exposition sur deux week-end et une semaine, nous regrettons l'absence quasi-totale des membres de notre association.

Mais que l'amicale 530 soit ici remerciée de sa visite avec les voitures.

J.P. Humbert

EN BREF \$\$\$\$\$\$\$\$\$\$ EN BREF \$\$\$\$\$\$\$\$\$\$ EN BREF \$\$\$\$\$\$\$\$\$\$ EN BREF \$\$

Monsieur Fouquet-Hatevilain nous communique la création de
L'ECURIE BLEU FRANCE

Pour tout contact: 35 Rue du Petit Herbault 41150 MONTEAUX

\$

Monsieur Lejeune nous communique:
Joint collecteur R8G réf. 0003816600
Demi bague appui (pour soupapes R8G) réf. 7700520423

\$

ON NOUS PROPOSE :

lunette arrière plexis glace 1420 F
bulle de phare la paire 380 f
planche de bord claire ou foncée les 3 pièces 600 F
pare moustique René Bonnet 120 f

Contactez le club qui transmettra.

\$

MOQUETTE POUR DJET :

Il faut se grouper pour acheter un rouleau de moquette. Pour
un Djet , il faut 4 m2 au prix de 600 ou 700 f environ.
Toutes personnes intéressées, doivent contacter le club.

\$

VEND :

petites pièces diverses Djet d'occasion
pare-brise triplex blanc ou chauffant

Mr HUMBERT

ACHAT :

moteur Ford 1600 FVA et boîte de vitesses Hewland FT200

Mr Humbert

RAPPEL COURSES VHC : 11.12 septembre NOGARON - 25.26 septembre DIJON

2.3 octobre MAGNY COURS

Venez nombreux encourager notre pilote.