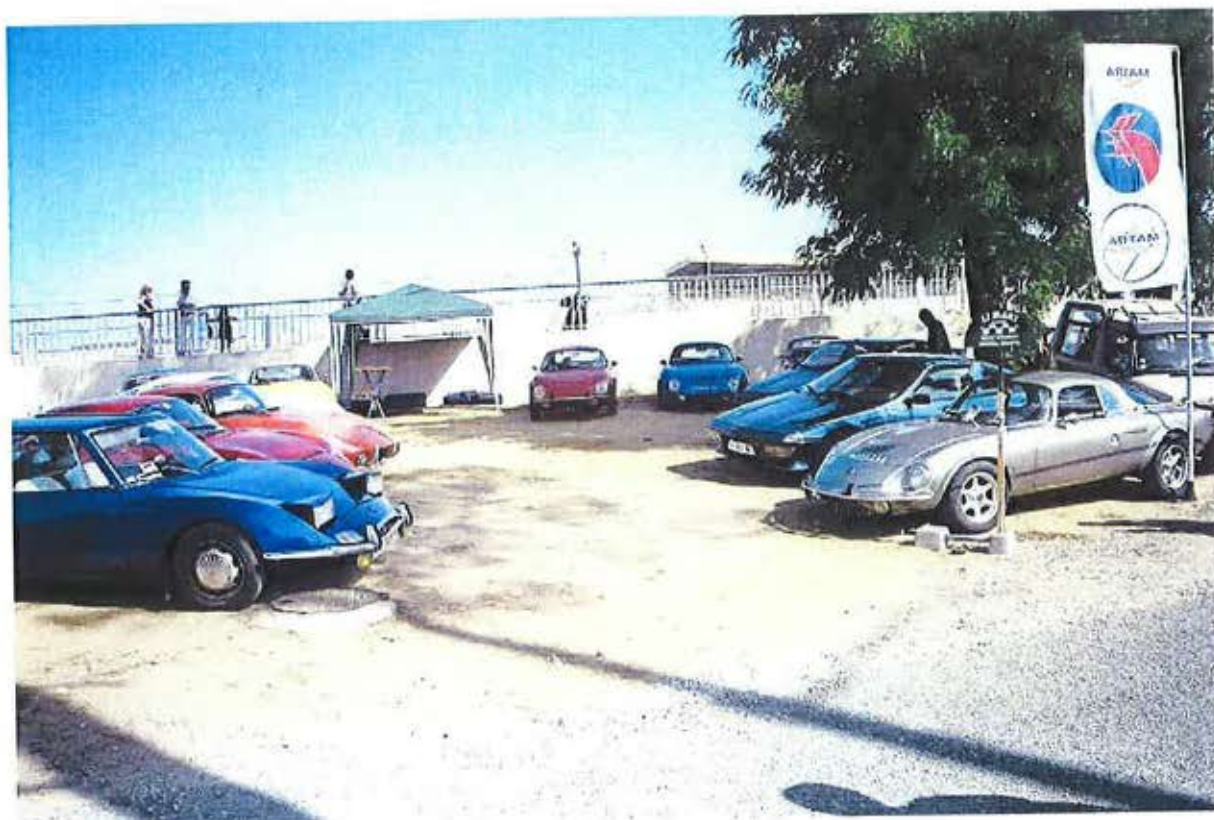


DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 71

Club R.B.M.S 26 rue du village des papillons
41200 ROMORANTIN Tél : 02.54.76.02.23
Association Loi 1901
www.rbms.fr

SOMMAIRE

Page 1 : Le Mans classic

Page 2 : Sommaire, Mot de la Présidente, Message

Page 3 : Remplacement de cerclage

Jean Deloule

Pages 4 et 5 : Le Mans Classic

S. Dolbeau

Pages 6 et 11 : Courses Maxi 1000

Teian Grente

Page 12 : Photos

MOT DE PRESIDENTE

Chers membres,

La grande sortie tant attendue est déjà finie. Merci à tous les participants du Mans Classic et aux nouveaux membres d'être venus se présenter.

Un autre rendez vous approche à grand pas, il s'agit de l'assemblée générale. N'oubliez pas de répondre car petit rappel de l'article 6 du règlement intérieur : Tout membre n'ayant pas répondu à la convocation de l'assemblée générale pourra être exclu par un vote du bureau ».

Je remercie Mr Servant du petit message ci dessous, cela nous motive à continuer

N'oubliez pas d'aller encourager Olivier sur le circuit. Bon courage.

Pour toutes questions sur Le Mans Classic, n'hésitez pas à me contacter 06.82.38.65.20 ou 03.86.57.47.60 avant 21h.

La présidente

MESSAGE

> Bonjour Madame La Présidente

> Je voulais vous remercier pour l'accueil que vous m'avez fait, vous et les membres présents, à l'occasion de "Le Mans Classic 2010".

> C'était mon premier contact "physique" avec le Club et j'ai pu constater ce qu'au travers des comptes-rendus des précédentes sorties j'avais imaginé : ambiance amicale et décontractée, protocole simplifié mais organisation précise et efficace, belle participation de tous dont la passion est le maître mot. La qualité des autos. présentes en atteste.

> Encore merci à tous et à bientôt j'espère.

Remplacement de cerclage compteurs et manos

A la requête de notre vénérée Présidente, voici la méthode utilisée par un néophyte pour remplacer des cerclages de compteurs et manos oxydés. Le résultat est très positif.

Tout d'abord j'ai pu trouver des cerclages chez BPS RACING (suivant stock).

Diam. 100 prix 5 €

Diam. 52 prix 4 €

- Enlever l'ancien cerclage soit en le dessertissant à l'aide d'un petit tournevis, ou plus rapidement en sciant perpendiculairement le cerclage et le faire sauter avec le tournevis.

- Nettoyer les parties démontées, la coupelle supportant le verre a souvent des traces d'oxydation. J'ai traité au Rustol, puis fait des retouches de peinture (noir mat).

Repeindre l'aiguille éventuellement en blanc.

- Les cerclages sont d'un diamètre inférieur de 1 mm. à celui des boîtiers. Il est donc nécessaire de limer la collerette du boîtier cadran en bas de manière à éviter que la limaille pénètre à l'intérieur.

- Après nettoyage, mettre les différents éléments en place; le cerclage doit s'emboîter sans forcer.

- Poser le mano à l'envers sur un carton rigide de préférence et sur une surface bien plane. A l'aide d'une petite tige de bois dur et d'un marteau sertir par petits coups le cerclage tout en exerçant une forte pression sur le cul du boîtier. Personnellement j'ai fait appel à mon épouse qui frappait, tandis que je déplaçais la tige de bois et assurais la pression sur le boîtier. Pour les grands cerclages une forte pression avec le bois suffit.

- Cette opération terminée, effectuer un joint de silicone transparent sur le sertissage pour effectuer une étanchéité supplémentaire.

Résultat? des compteurs et manos quasiment neufs.

Amitiés à tous.

JEAN

LE MANS CLASSIC

Cela faisait quatre ans que j'attendais d'y retourner car la dernière édition du Mans Classic avait été remplacée par le meeting aérien de la base d'Avord pour lequel on avait obligation de participer (le boulot d'abord). Donc cette année, réponse dans les temps pour l'achat des places et il ne reste plus qu'à attendre le jour J pour se rendre sur le circuit.

Grande effervescence ce vendredi 09 pour la préparation du voyage, tente toute neuve dans le coffre, glacière et appareil photo et nous voilà parti de la maison en début d'après-midi en direction de Le Mans via Tours. Sur la route, coup de fil d'Annie pour me dire qu'ils ne viendront pas : la voiture n'est pas prête. On s'arrête donc chez elle pour récupérer les places pour essayer de les revendre sur place. Grande surprise, elle m'offre par la même occasion la possibilité de tourner sur le circuit avec son Djet, car Christophe avait prévu les tours de piste avec son auto ... : là j'étais comme un gamin un soir de Noël devant ses cadeaux... . Merci Annie et Christophe, même si cela ne s'est pas passé comme prévu. Un voyant rouge et une pompe à eau défectueuse en ont décidés autrement. Donc retour dans la Safrane et direction le gîte pour retrouver les membres du club et mon beau-frère Jean-Philippe qui nous rejoint pour le week-end. La première des choses à faire est de monter cette tente toute neuve de chez Décathlon et pour cela l'aide d'Olivier et de son père n'a pas été superflue, la notice de montage était ma foi fort peu explicite. Nous y sommes parvenus avec brio et un peu de temps certes mais elle a été bien montée. La fin de l'après-midi voit le retour des Djet du circuit avec Delphine ce qui sonne le début des préparatifs pour le barbecue du soir. Mais avant tout, il y a l'apéro et les bidons d'un breuvage orangé bien frais à base de rhum qui nous attendent. Certains en ont peut-être un peu abusé car on n'était pas tous très frais au réveil. Cela a été le prétexte à une bonne sieste après le déjeuner, on a des photos ! Dans tous les cas le dîner s'est déroulé dans la bonne humeur collective et l'équipe aux commandes de la cuisson de la viande s'est démenée une bonne partie de la soirée, merci à eux.

Quelques heures de sommeil plus tard donc, il est temps de se préparer pour les tours de circuits car il ne s'agirait pas d'être en retard pour ce moment bien magique tout de même. Je fais quand même parti des heureux qui vont aller sur « le grand » circuit du Mans car malgré le problème du Djet d'Annie, le pass pour la piste est toujours valide. Nanou s'y est collé ; il n'a pas fallu beaucoup le pousser, pour m'emmener dégourdir ses roues sur le circuit. Instants magiques, le placement en pré-grille, l'attente de toutes les autres voitures car on était en première ligne et surtout le départ avec la ligne droite des stands (vide d'ailleurs) où le Djet de Nanou a donné ses premières vocalises. En résumé : trois tours pendant lesquels on était comme des gamins avec des nouveaux jouets. Quelques morceaux choisis « vas-y, double le à droite ! » ; « on est à fond ! » ; « on a pris presque 180 ! » ; etc. (moments immortalisés par de nombreuses vidéos) Que du bonheur ! Encore un grand merci à Annie et Christophe pour le cadeau. Après ce morceau de bravoure, il est temps d'aller faire quelques photos et de se faire plaisir en déambulant dans les paddocks et sur le reste du circuit au niveau des emplacements

des clubs. Avec ce soleil de plomb, c'est le temps idéal pour profiter pleinement de tous les plateaux qui tournent sur le circuit. Certains sont plus bruyants que d'autres mais tous sont aussi spectaculaires car voir des Bugatti en chasse avec des Aston Martin ou des Bentley est tout aussi sympathique que de voir les glissades des Porches 911 des De Tomaso Pantera ou des Ferrari 512 BB LM dans les différentes portions du circuit. Les pilotes n'étaient pas là pour faire du tourisme c'est une certitude. Pour finir cette journée bien remplie, un dîner sur l'emplacement du club s'est tenu avec pleins de monde, au menu de grandes discussions (vous vous doutez bien que dans les sujets de conversion, Matra ou les Djets n'étaient pas loin) des salades et autres viandes froides ont fait le succès de cette soirée jusqu'à plus d'une heure du mat. En fin de soirée est venu le moment du départ et pour ne pas perdre quelqu'un, on est parti en convoi Espace en premier, avec votre serviteur au volant. Un retour sans gros problème, mis à part le fait que l'on ait roulé à pas plus de 60 km/h et que l'on ait perdu un Djet dont les fixations de voiles de jantes disparaissaient les unes après les autres (un petit peu de bricole en rentrant pour toi Daniel !). Mais plus de peur que de mal. Récupération du plateau pour ramener le Djet au gîte. Le retour en région bordelaise s'est effectué un peu plus tôt que prévu le lendemain matin.

Dimanche matin au programme, démontage des tentes (on prend les mêmes et on recommence mais dans l'autre sens et beaucoup plus rapidement), rangement du gîte, chargement de l'Espace et pour finir en route vers le circuit et notre emplacement pour ce dernier jour de plaisir. Petit repas de midi pour finir toutes les bonnes choses que Delphine avait prévues, agrémentées par diverses petites cochonnailles : les saucissons et les rillettes furent particulièrement appréciés. Puis au cours de l'après-midi, chacun s'en est retourné dans ses pénates avec des souvenirs plein la tête. Un petit coucou à une 530 bien chargée, croisée au niveau de Tours sur l'autoroute avec une mention particulière à ses deux occupants pour leur bonne humeur durant tout le week-end.

Merci à toute l'équipe organisatrice pour avoir trouvé le gîte et géré une intendance parfaite tout le long du week-end.

Stéphane

VAL de VIENNE les 3 et 4 avril 2010

CHARADE les 1 et 2 mai 2010

SPA-FRANCORCHAMPS les 22 et 23 mai 2010

CROIX EN TERNOIS les 12 et 13 juin 2010

A ce jour quatre meetings se sont déroulés : le Val de Vienne, Charade, Spa et Croix en Ternois. Quoi de neuf en ce début de saison 2010? Le moteur a été révisé par Drouilleau Sport, le bloc (qui fuyait) changé (échange standard avec Jean-Claude), de nouveaux amortisseurs arrières ont été montés, le faisceau électrique est neuf et simplifié et un soin particulier a été apporté aux petites pièces qui prennent du jeu et de l'usure au fil du temps, la maintenance, la maintenance bordel, le credo de JPH !

Petite piqure de rappel, deux courses par week-end et toujours 2 classes, de 0 à 1000cc et de 1001 à 1300cc. Le Djet d'olivier est toujours équipé du 1296 Gordini et chaussé de Toyo.

Les essais qualificatifs de ces 4 meetings se ressemblent étrangement : foirés ! Au Val de Vienne sous la pluie les carbus et l'allumeur sont noyés. Nous n'avions pas monté les protections adéquates ! 17^{ème} temps. A charade après un petit tour dans le bac à gravier Olivier stoppe aux stands avec un moteur qui ratatouille salement. Un flotteur d'un Weber s'est dessoudé de son support et s'est échoué au fond de la cuve. Il ne fera qu'un tour chronométré. 8^{ème} temps. A Spa le moteur ne tourne pas rond et lâche des pets à tous vents. 10^{ème} temps. L'allumage électronique fait des siennes et bientôt refuse tout service. A Croix la Matra semble manquer de vigueur mais ne manifeste aucun symptômes particuliers, 11^{ème} temps !

Il pleut sur le Poitou, météo pourrie tout au long du week-end. Rien ne nous est épargné, vent, pluie, grêle. Il y a 23 pilotes sur la ligne de départ mais peu de nouvelles voitures, si ce n'est une MG Midget qui a fini dans les rails et qu'on ne reverra pas de si tôt car elle est bien abîmée et une Clan (?), coupé biplace de 1000cc mut par une mécanique Sunbeam. Cette voiture a été conçue par d'anciens ingénieurs de Lotus et elle est... moche. Ce jugement n'engage que moi !

Nous installons rapidement une plaque d'aluminium afin de protéger l'allumeur afin de régler le problème des essais C'est la première course de la saison. Les pilotes piaffent d'impatience. Au premier virage le peloton est en vrac. De sa 17^{ème} place Olivier se retrouve coincé dans le bac à gravier. Impossible de se dégager. Les commissaires interviennent, le tractent sur la piste et le Djet repart bon dernier avec près d'un tour de retard. Sous la pluie Olivier est efficace. Régulier il entreprend une remontée spectaculaire et termine 3^{ème} sur le podium avec le record du tour à la clé.

Pour la seconde course la grille de départ est aussi composée en fonction des temps des essais qualificatifs. La piste est (presque) sèche. Olivier monte ses pneus pour le sec (eh oui on a 2 trains de pneus !). Le ciel est néanmoins menaçant et dès les premiers tours une averse de grêle s'abat sur le circuit. Olivier en profite pour faire la pige à bon nombre de concurrents et se profile rapidement parmi les hommes de tête. Mais plus en déliquescence avec ses pneus que la veille il ne peut accrocher que la 4^{ème} place.

Un mois plus tard nous prenons la direction de l'Auvergne. Premier pépin, sur l'autoroute un pneu arrière du camping-car éclate. La remorque tape le rail de sécurité sans trop de dégâts. La bande d'arrêt d'urgence paraît soudain bien étroite d'autant plus étroite que la cage de la roue de secours est côté voie. Bref, avec Olivier on a battu tous les records de vitesse pour changer la roue incriminée, on est bons pour signer un contrat avec une écurie de F1. La météo est toujours aussi mauvaise. Un peu différente du Vigeant, on enlève le vent mais on ajoute le brouillard ! C'est décidé les bottes et le k-way resteront à demeure, disponibles, dans le camping-car.

Donc après des essais qualificatifs peu reluisants et avoir changé le flotteur incriminé un choix important s'impose quelques minutes avant le baisser du drapeau de la 1^{ère} course. Quel type de pneus monter sur la Matra ? La piste est encore un peu humide mais s'assèche au fil des minutes. Le Djet est alors équipé de pneus pour « le mouillé ». Il ne va pas pleuvoir, c'est décidé on monte les « secs ». Olivier remonte rapidement mais en lutte avec une R8 Gordini il doit laisser filer les premiers. Il réussit à se débarrasser de la Gord et avec le jeu des abandons et des erreurs de pilotage de ses adversaires monte de nouveau sur le podium à la 3^{ème} place.

Lorsque qu'un pilote rate ses essais qualificatifs il doit se battre pour doubler des autos plus lentes et les premiers ont filé comme des flèches et sont rapidement loin devant. De plus Olivier oublie d'enclencher la première vitesse au moment du baisser du drapeau. Il perd tout de suite 2 places. Certains aiment s'imposer des handicaps ! Après avoir

recupéré les places perdues il se bat durant toute la course avec la Mini de EYNARD MACHET. Un pilote de F3 Classic, qui a pratiqué le Maxi 1000 il y a quelques années et qui revient faire une pige de temps à autre dans cette catégorie. Olivier profite d'une faute du pilote de la Mini pour le passer. Mais sur le bord de la piste, dans les derniers tours de la course il nous semble que le Gordini de la Matra ne sonne plus aussi clair. Olivier arrache néanmoins une 4^{ème} place. La cosse du démarreur s'est cassée et le fil d'arrivée du courant se mettait en court circuit avec le châssis.

Tout cela se fête. Et le samedi soir, les pieds dans la gadoue, le Team Grente réunit les concurrents du Maxi 1000 autour d'un apéro dont on parle encore aux pieds des volcans. le ti'punch d'Olivier a frappé ! Durant ces 2 week-ends un maximum d'amis nous a accompagné lors de nos pérégrinations sportives et festives. Philippe et Vincent ont abandonné le Maxi 1000 pour retourner à leurs premières amours, le Saloon-Car. Ils avaient préparé une Alfa GTV 6 mais ils n'ont pas encore trouvé le mode d'emploi du calculateur électronique! Ils se sont rabattus sur la fidèle Golf qu'ils partagent à tour de rôle. Deux nouveaux venus, Olivier, membre du Team Grente, et son père Hubert courent aussi en Saloon-Car au volant d'un(e) magnifique Jidé.

A Spa nous nous retrouvons en comité restreint. Patrice nous a rejoint Olivier et moi. De mauvaises langues insinuent que cette magnifique région belge est surnommée le « pot de chambre des Ardennes ». Réputation usurpée s'il s'en faut, il fait un temps splendide. Et de plus nous avons de la visite, c'est toujours sympa. Dominique PINAULT vient papoter avec nous dans le paddock. Et Michel ANDERNACK, membre du club RBMS a la gentillesse de nous faire visiter le Campus Automobile de SPA-FRANCORCHAMPS. Il y a d'ailleurs un article à ce propos dans le magazine « CARBU » N° 5 et N° 6 de avril-mai et de juin-juillet de cette année. Michel est venu au volant de son magnifique Djet et il est vite rejoint par son copain Gégé lui aussi au volant d'un Djet. Le haut niveau de technicité ainsi que les divers équipements du campus sont très étonnants. Michel est responsable de l'atelier usinage et nous a réservé quelques surprises. Reportez vous à la revue citée ci-dessus !

Donc plus d'allumage.. Après maintes recherches nous déduisons que l'électronique nous a lâché. Bien sûr nous n'avons pas dans nos valises un allumeur classique de remplacement. Fort heureusement nos amis belges sont sur le coup. Michel qui habite à une centaine de kilomètres du circuit propose de nous prêter un allumeur de R8 G. Gégé l'accompagne et nous le rapportera dans la soirée. La course ayant lieu le lendemain samedi dans l'après midi, nous avons un laps de temps suffisant pour gérer cette situation. Vers 23

heures toujours pas de Gégé. L'angoisse nous gagne et décidons de regagner nos couchés. Une demi-heure plus tard le bruit caractéristique d'un moteur de Djet nous jette hors du lit. Gégé est là et nous installe l'allumeur. Le lendemain Michel FRENOY, un des concurrents direct d'Olivier, cale l'allumage à la lampe stroboscopique et « c'est parti ». Merci les gars.

Pour ces deux courses le plateau est conséquent car les Maxi 1000 et les Saloon-Car sont regroupés. Ce qui n'est pas sans poser des problèmes, car quand un proto (une Chevron en l'occurrence) double une Autobianchi (même Abarth), elle arrive vite ! James LEFEBVRE et sa Berlinette A110 en ont fait les frais. En se rabattant trop rapidement un proto l'a touché et endommagé son train avant. 41 voitures sont sur la piste. Le départ est donné lancé. En maxi 1000 le Belge Michel LOMBARD sur Alpine, auteur du meilleur chrono aux essais, et Thierry THIEFAIN sur Mini se livrent un duel acharné. L'Alpine l'emportera de 0.00.524 seconde ! Derrière FRENOY devance Olivier qui termine donc 4^{ème}. Ce dernier, après s'être débarrassé de quelques teigneux, a fait une course en solitaire.

Pour la deuxième course le départ se fait en fonction des résultats de la première et non des essais, ce qui arrange les affaires d'Olivier. Mais quand il n'a pas d'handicap il en invente. La première est bien enclenchée cette fois ci mais il rate la 3^{ème} et perd encore 2 places ! Pas pour longtemps car dans le raidillon il récupère son bien au grand dam d'un pilote de Mini car, paraît-il, il n'y avait qu'un trou de souris dans lequel Olivier s'est engouffré. « Ça se passera pas comme ça la prochaine fois », ah bon ? Un méchant celui là ! LOMBARD qui partait en tête a volé le départ et doit effectuer un « drive-through » (passage par les stands). Olivier se place alors en 3^{ème} position avec LOMBARD aux fesses. La Matra remonte sur le 2^{ème} (FRENOY) mais en vain. Par contre l'Alpine grignote 2 à 3 secondes par tour sur le Djet pour finir à 3 secondes d'Olivier au baisser du drapeau à damiers ! Nouveau podium pour Olivier ce qui le place à l'issue de cette course en seconde position au classement du trophée.

Départ le vendredi matin pour quelques 450 kilomètres, une bagatelle. Direction Croix en Ternois. Le temps est au beau fixe et pas de péage d'autoroute. Sur le seul tronçon où nous devons verser notre obole, un petit bout de l'A13 avant de rejoindre Rouen, le personnel est en grève ! Que demander de plus. Les Drouilleau père et fils nous accueillent sur le circuit en début d'après-midi et commence la sempiternelle installation de notre bivouac. Jean-Claude et Irène nous rejoignent bientôt ainsi que Patrice et Christian accompagné de son petit fils Valentin.

Après la défaillance à Spa de l'allumage électronique Thierry THIEFAIN, un concurrent et néanmoins ami d'Olivier, a préparé pour le Djet un nouvel allumeur (allumage électronique 1, 2, 3 Ignition). Philippe nous cale l'avance aux petits oignons et roule ma poule ! Le plateau du Maxi 1000 est conséquent, 26 voitures se présentent pour ce meeting du Grand Prix Historique du Pas de Calais. Parmi les nouveaux concurrents une splendide Alfa Romeo Gulietta, déjà présente à Spa, est pilotée par Marc Antoine de nationalité Belge et qui si mes informations sont bonnes a fait l'acquisition d'un Djet. On se retrouvera peut-être à l'assemblée générale du RBMS ?

Aux essais la Matra tourne bien mais.... A Spa déjà Olivier perdait plus 3 secondes sur un tour par rapport aux années précédentes. Et ici près d'une seconde d'envolée, allez savoir où ? La logique est respectée : il perdait 3 secondes sur un circuit de 7 kilomètres, ici sur 2 Kms il est à 1 seconde de son meilleur temps. En effet il décroche péniblement le 11^{ème} temps aux essais qualificatifs. Problème et Olivier ne décèle aucune anomalie apparente. Le Djet tient bien la route, monte dans les tours régulièrement, en 4^{ème} il frôle les 7000 tours dans la ligne droite, enfin presque.... Je rappelle à Olivier qu'à Dijon malgré la côte il était obligé de lever le pied en bout de ligne droite pour ne pas dépasser les 7500 tours convenus. Il y a un « loup » quelque part ! Philippe qui est à l'écoute de mes préoccupations se propose de modifier l'avance à l'allumage. Vincent et Jean-Claude jettent un coup d'œil sur le moteur et les carburateurs. Bien leur en a pris car les papillons des Webers n'ouvrent qu'au 2/3 de leur capacité ! En cause l'axe d'articulation de renvoi du câble d'accélérateur fixé sur le bloc moteur était desserré et la tringle de commande d'ouverture des carbus ne venait plus en butée. Jean-Claude s'est mis au boulot, a remis tout en ordre et nous a demandé de revoir notre système apparemment un peu... merdique pour la prochaine course!

Une course passionnante de bout en bout. Croix, c'est le jardin des Alpines de la famille LEFEBVRE. Maxime le fiston se bagarre en tête avec la Ginetta de FRENOY. Cela cogne dur. Tellement dur qu'ils en oublient un drapeau jaune et sont sanctionnés d'un « drive through ». FRENOY mauvaise tête refuse de se plier aux consignes du directeur de course. Il sera définitivement stoppé ! Derrière la mini de Thierry THIEFAIN fait cavalier seul. Mais un peu plus loin c'est une bagarre de 4 chiffonniers. La mini du frère THIEFAIN, l'A110 du père Lefebvre, la mini du camarade COUCHE et le Djet d'Olivier. Tous roues dans roue. Olivier alors 3^{ème} ferme subtilement mais systématiquement la porte à ses valeureux adversaires. Enfin pas tout à fait mais suffisamment pour empêcher toute tentative de réussite. Frédéric THIEFAIN ira jusqu'à une touchette avec la Matra et se retire de la mêlée. Le djet en

sera quitte pour une trace de pneu sur la carrosserie. L'Alpine finira par avoir raison du Djet et Olivier termine à une 4^{ème} place arrachée de haute lutte.

Au baisser du drapeau de la seconde course la Ginetta de FRENOY reste immobile, transmission cassée. L'Alpine de maxime LEFEBVRE s'envole avec Thierry THIEFAIN dans ses roues. Lionel COUCHE qui ne veut pas jouer dans un remake de la première course prends Olivier de vitesse et se place en 3^{ème} position. Le Djet est dans l'échappement de la Berlinette du père LEFEBVRE et durant toute la course celui-ci ... lui ferme la porte ! La Matra termine 5^{ème} dans les roues de l'Alpine! C'est « un rendu pour un vomi » aurait dit Coluche ! Olivier conserve sa 2^{ème} place au championnat. Il est à 12 points derrière Thierry THIEFAIN. Il va falloir qu'il se crache dans les mains s'il veut monter sur la plus haute marche du podium !

Nos vaillants « Saloon- Caristes » Philippe et Vincent se partageaient la Golf qui hélas ne terminera pas la première course : bielle coulée. Mais rien ne les décourage, à ce jour la Volkswagen est de nouveau opérante et sera au Nurburgring en Septembre. Hélas ce circuit n'est pas au programme des Maxi 1000. Dommage. Quant à nous nous prendrons la route de Nogaro.



teamgrete@netcourrier.com

www.teamgrete.info



Fête du Chien à Romorantin



Le Mans Classic, départ pour les tours de piste