BRETAGNE & PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE

LE MAGAZINE DE LA LIGUE RÉGIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

N° 14 | 2020 | N° 14

Saison 2020

Décisions du Comité Directeur concernant les championnats régionaux 2020

Suite à la crise sanitaire et économique qui secoue actuellement la planète, le Comité Directeur de la Ligue Régionale Bretagne et Pays de la Loire vous fait part d'informations importantes concernant les championnats régionaux de la saison 2020.

"Aujourd'hui, nous avons la certitude qu'aucun évènement sportif ne pourra reprendre avant le mois de juillet.
Le mois d'août étant traditionnellement peu enclin à l'activité sportive, construire une saison sportive sur les différents championnats régionaux est devenu complexe.
À cela s'ajoute l'annulation de certaines compétitions de fin de saison pour des raisons financières (renoncement des sponsors).
La saison prévisible aujourd'hui comprendrait les nombres d'épreuves suivants (sous réserve) deux Slaloms, trois Rallyes, trois Autocross & sprint car, deux Courses de côte et deux Rallycross.
Dans ces conditions, j'ai interrogé l'ensemble des élus du Comité Directeur sur l'opportunité d'organiser des championnats et donc une remise des prix, pour la saison 2020.
À l'immense majorité, chacun a reconnu qu'il ne serait pas cohérent de maintenir des championnats composés d'un nombre aussi faible d'épreuves.

Les décisions suivantes ont donc été prises

Annulation de l'organisation de l'ensemble des championnats régionaux 2020
Permission aux organisateurs d'organiser les compétitions malgré l'absence des championnats
Les compétitions organisées en 2020 compteront pour les championnats 2021
Pas de remise des prix 2020.

Comme vous l'aurez noté, rien n'empêche l'organisation de compétition en 2020. Les points marqués par les concurrents seront reportés pour les championnats 2021 afin de conserver un intérêt sportif aux épreuves 2020.
De plus, l'absence de remise des prix allégera les dépenses des A.S.A.
Vous imaginez certainement qu'il n'est pas plaisant pour moi de faire cette démarche mais le Comité Directeur de la Ligue essaie au mieux de limiter l'impact de cette crise sur les Organisations déjà fortement impactées.
Vous souhaitant en bonne santé, prenez bien soin de vous.
Bien sportivement"

Patrick Morisseau – Président de la Ligue Bretagne Pays de la Loire

CALENDRIERS

Dans l'attente des épreuves régionales qui auront lieu cette année et qui compteront pour les Championnats Régionaux 2021, il faut également nous pencher sur les épreuves badgées Championnat de France et sur les épreuves comptant pour les Championnats Européens et Mondiaux.

CHAMPIONNATS de FRANCE (F.F.S.A.)

Championnat de France Endurance Tout Terrain : 6 Heures du MAINE les 10 et 11 octobre
Championnat de France Autocross et Sprint Car : MAURON les 11 et 12 avril – Épreuve reportée à une date ultérieure
: SAINT VINCENT DES LANDES les 16 et 17 mai – Épreuve annulée
: SAINT GEORGES de MONTAIGU du 17 au 19 juillet
Championnat de France de Fol'Car : MAYENNE les 11 et 12 avril – Épreuve reportée à une date ultérieure
: MAINE-LAVARÉ les 17 et 18 octobre
Championnat de France de Rallycross : KERLABO les 25 et 26 juillet
: MAYENNE les 19 et 20 septembre
Championnat de France Camions : LE MANS (24 Heures) les 26 et 27 septembre – Épreuve reportée les 3 et 4 octobre

CHAMPIONNATS d'EUROPE (F.I.A.)

Championnat d'Europe d'Autocross : SAINT GEORGES de MONTAIGU du 17 au 19 juillet
Championnat d'Europe Camions : LE MANS (24 Heures) les 3 et 4 octobre

CHAMPIONNATS du MONDE (F.I.A.)

Championnat du Monde de Rallycross : WORLD RX de FRANCE-LOHÉAC du 4 au 6 septembre
Championnat du Monde Endurance : 24 HEURES du MANS du 7 au 14 juin – Épreuve reportée du 13 au 20 septembre

NOTA : les dates initiales sont les dates des calendriers officiels F.F.S.A. et F.I.A.
Les nouvelles dates des épreuves reportées sont soumises à l'approbation de la Fédération Française du Sport Automobile (Autocross & Sprint Car de Mauron et Fol'Car de Mayenne).
Nous n'avons pas pour l'instant les informations concernant les épreuves badgées Coupe de France (Camion Cross par exemple).

Sources : Ligue F.F.S.A. Bretagne et Pays de la Loire, ffsa.org et fia.com.

Clin d'œil dans le rétro

FERRARI

La Ferrari 333 SP sur les Circuits du Mans
24 Heures – Coupes d'Automne – I.S.R.S.

Quarante Ferrari 333 SP ont été construite entre 1994 et 2001. Neuf exemplaires pour la 333 SP issue de la collaboration entre Ferrari et Michelotto et construite (hormis le 001) par Dallara (1994 et 1995), cinq exemplaires pour la 333 SP Evoluzione toujours issue de la collaboration entre Ferrari et Michelotto (1995 et 1996). Les vingt-six exemplaires suivant dénommées 333 SP Michelotto seront exclusivement réalisées par Michelotto (1997 à 2001). La Ferrari 333 SP est due à l'origine à l'insistance de Giampiero Moretti qui réussira à convaincre Ferrari de revenir en sport proto après vingt ans d'absence dans la catégorie. Né d'un désir, la 333 SP reste un des plus beaux prototypes des années quatre-vingts dix. Dernier vrai prototype Ferrari, cette voiture aura donné à la marque Italienne 56 victoires sur 144 courses dans les Championnats IMSA, USRRC, ISRS, SRWC et FIA SC assortis de 3 titres constructeur (IMSA 1995 et 1998* et FIA SC 2001), de 5 titres Team (IMSA 1998* : Moretti-Doran Racing, ISRS 1998 : JB Giesse Team Ferrari, SRWC 1999 et 2000 : GB Giesse Team Ferrari et FIA SC 2001 : BMS Scuderia Italia) et de 5 titres pilote (IMSA 1995 : Adrian Velez, ISRS 1998 : Vincenzo Sospiri / Emmanuel Collard, SRWC 1999 : Vincenzo Sospiri / Emmanuel Collard, SRWC 2000 : David Terrien / Christian Pescatori et FIA SC 2001 : Marco Zadra).

IMSA 1998 = PSCR.

1995 – EUROMOTORSPORT / 1996 – RACING for BELGIUM Team SCANDIA / 1996 – ROCKET SPORTS RACING Team SCANDIA
Châssis 002 / Châssis 010 / Châssis 003

LA 333 SP AU MANS

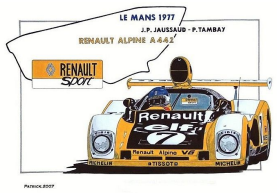
Entre 1995 et 1999, hormis les dix Ferrari 333 SP qui auront participé aux 24 Heures du Mans, les habitués du circuit de la Sarthe auront deux autres occasions de voir la belle Italienne au Mans sur le circuit Bugatti, la première fois en 1997 lors des Coupes d'Automne avec la course Le Mans Proto et GT (Les organisateurs avaient d'ailleurs choisi la 333 SP pour illustrer l'affiche de la manifestation) et en 1998 lors de la manche Française du Championnat ISRS (INTERNATIONAL SPORT RACING SERIES).

1997 – MORETTI RACING / 1997 – PILOT RACING / 1998 – MORETTI RACING
Châssis 010 / Châssis 005 / Châssis 019

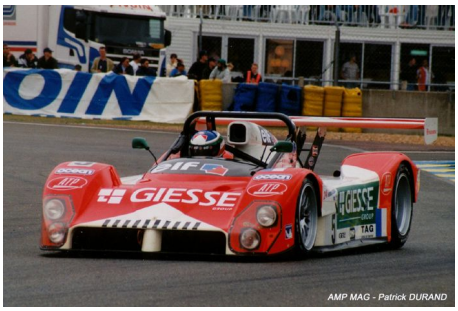
24 HEURES DU MANS

Années – Châssis – Teams – Numéros de course – Catégories – Pilotes - Classements

1995 – 002 – EUROMOTORSPORT – # 1 – WSC – Massimo Sigala / Jay Cochran / René Arnoux – Abandon 3ème heure (moteur).
1996 – 010 – RACING for BELGIUM – # 17 – WSC – Eric Van De Poele / Eric Bachelart / Marc Goossens – Abandon 16ème heure (accident).
– 003 – ROCKET SPORTS – # 18 – WSC – Andy Evans / Yvan Muller / Firmin Velez – Abandon 4ème heure (panne sèche).
1997 – 010 – MORETTI RACING – # 3 – LMP 850 – Gianpiero Moretti / Didier Theys / Massimiliano Papis – 6ème.
– 005 – PILOT RACING – # 4 – LMP 850 – Michel Ferté / Charles Nearnburg / Adrian Campos – Abandon 3ème heure (panne sèche).
1998 – 019 – MORETTI RACING – # 3 – LMP1 – Gianpiero Moretti / Didier Theys / Mauro Baldi – 14ème.
– 022 – JMB – # 5 – LMP1 – Vincenzo Sospiri / Jean Christophe Boullion / Jérôme Policand – Abandon 15ème heure (boite de vitesse).
– 005 – PILOT RACING – # 10 – LMP1 – Michel Ferté / Pascal Fabre / François Migault – Abandon 18ème heure (boite de vitesse).
– 018 – DOYLE RISI RACING – # 12 – LMP1 – Wayne Taylor / Eric Van De Poele / Firmin Velez – 8ème et 1ère LMP1.
1999 – 030 – JMB – # 29 – LMP – Jérôme Policand / Christian Pescatori / Mauro Baldi – Abandon 7ème heure (moteur).



CARS ART © PATRICK
ILLUSTRATIONS
SPORTS MÉCANIQUES
carsartpatrick@orange.fr
33 6 72 90 43 94



1998 – JMB – Le team innovait avec une version queue longue pendant les essais, la version courte sera conservée pour la course
Châssis 022

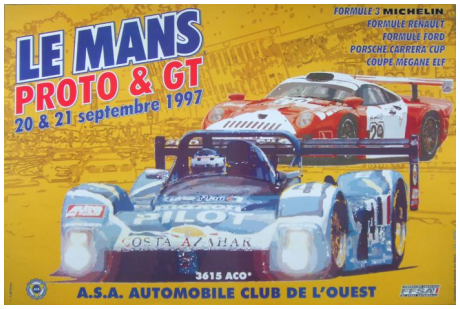
1998 – PILOT RACING / 1998 – DOYLE RISI RACING / 1999 – JMB
Châssis 005 / Châssis 018 / Châssis 030

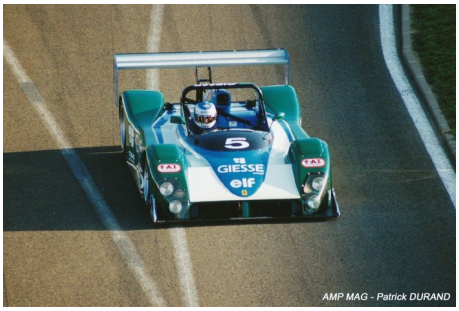
PRÉLIMINAIRES DES 24 HEURES DU MANS

Essais pré-qualificatifs 1995 : La Ferrari 333 SP J.F.AMERICA RACING # 2 n'était pas présente (Forfait).
Essais pré-qualificatifs 1996 : Les Ferrari 333 SP RACING FOR BELGIUM # 17 et ROCKET SPORTS RACING étaient présentes.
Essais pré-qualificatifs 1997 : Les Ferrari 333 SP MORETTI RACING et PILOT RACING étaient présentes.
Essais pré-qualificatifs 1998 : Les Ferrari 333 SP MORETTI RACING, JMB, PILOT RACING et DOYLE RISI RACING étaient présentes.
Essais pré-qualificatifs 1999 : La Ferrari 333 SP JMB était présente.

CIRCUIT BUGATTI – LE MANS COUPES D'AUTOMNE PROTO & GT

1997 – 005 – PILOT RACING – # 7 – LMP 850 – Michel Ferté / Adrian Campos
Course 1 : 7ème / Course 2 : 2ème / Classement final cumulé : 4ème.

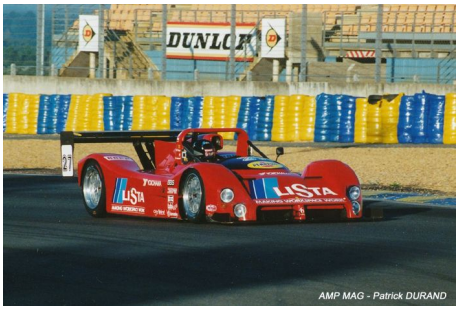




1997 – L'affiche LE MANS PROTO & GT faisait la part belle au PILOT RACING / 1998 – JMB (ISRS)
Châssis 005 / Châssis 022

CIRCUIT BUGATTI – LE MANS CHAMPIONNAT I.S.R.S.

1998 – 022 – JB GIESSE TEAM FERRARI – SR1 – # 5 – Vincenzo Sospiri / Emmanuel Collard – WINNER.
– 020 – AUTOSPORT RACING SLR – SR1 – # 6 – Lilian Bryner / Enzo Calderari / Angelo Zadra – 7ème.
– 003 – GLV RACING – SR1 – # 12 – Giovanni Lavaggi / Thorkild Thyrring – 5ème.
– 012 – HORAG-LISTA TEAM – SR1 – # 27 – Didier Theys / Fredy Lienhard – 2ème.



1998 – AUTOSPORT RACING SLR (ISRS) / 1998 – GLV BRUMMS RACING (ISRS) / 1998 – HORAG-LISTA TEAM (ISRS)
Châssis 020 / Châssis 003 / Châssis 012

Sources : Archives AMP MAG, chassis-registry.com et ACO Media (Entry lists 24 Heures du Mans 1995, 1996, 1997, 1998 et 1999).
Photos : Archives AMP MAG (Patrick DURAND) – Affiche Le Mans Proto & GT (Automobile Club de l'Ouest).

Clin d'œil dans le rétro

MARCOS

Des Anglaises dans la Sarthe

1962 – 1997

La marque Marcos a été fondée en 1959 par Jem Marsh et Frank Costin. Le premier est un négociant de pièces automobiles et le second un ingénieur aérodynamicien ayant notamment travaillé sur la conception du de Havilland DH.98 Mosquito. C'est l'aéronautique qui va inspirer ce dernier dans la conception d'un châssis monocoque en contreplaqué marine alliant légèreté et résistance qui équipera les premiers modèles de la marque constitués par la gamme GT. C'est ainsi que la Xylon, premier modèle de la marque, sort en 1960. Il sera produit à 9 exemplaires et remplacé l'année suivante par la Gullwing qui sera dérivée en plusieurs types de carrosseries. Non seulement les modèles GT se vendent bien car ces kit cars sont exonérés de TVA mais ils offrent également à Marcos une bonne réputation en raison de leurs succès en compétition grâce à certains pilotes (Derek Bell, Jackie Oliver, Jonathan Palmer ou encore Jackie Stewart). En 1961, Costin cède sa place aux frères Adams après un différend avec Jem Marsh concernant le design des futurs modèles. La 1800 GT, équipée d'une carrosserie en fibre de verre, est révélée en 1964 et reçoit un bon accueil. Elle est produite jusqu'en 1969 sous diverses motorisations (1500 GT, 1650 GT, 1600 GT, etc). Parallèlement, la marque vise une clientèle plus populaire en lançant la Mini Marcos en 1965 qui reprend l'ensemble mécanique de la Mini afin d'en réduire le coût. De nouveau, c'est aussi bien un succès dans les ventes qu'en compétition.

La gamme Mantis est lancée en 1968 avec un prototype de voiture de course, la Mantis XP. En 1969, une Mantis avec moteur de 3 litres et châssis en bois est lancée. La même année, le châssis original est remplacé par un châssis en acier tubulaire afin d'une part, de réduire les coûts de fabrication et de réparation en cas d'accident et, d'autre part, d'améliorer la sécurité du véhicule en vue de son importation sur le marché américain. Cette tentative d'implantation outre atlantique précipitera la faillite de Marcos. En effet, la Mantis M70, lancée en 1970-1971, ne rencontrera pas le succès notamment à cause de son design et du durcissement des règles d'homologation des véhicules aux États-Unis qui obligeront Marcos à investir massivement. 32 Mantis M70 seront vendues et la marque dépose le bilan en 1971. La marque sera rachetée par un groupe industriel qui poursuit la production sur le marché britannique pendant une courte durée. Jem Marsh rachète les droits de la marque en 1976 et relance la production du modèle de la fin des années 1960 en 1981. En 1984 est lancée la Mantula, un nouveau modèle toujours basé sur la GT de 1969 et équipée d'un moteur V8 d'origine Rover. En 1991, la marque relance la Mini Marcos sur le marché japonais et crée la Martina, une version low-cost de la Mantula équipée de la même carrosserie mais d'un châssis de Ford Cortina afin d'en réduire le coût. C'est à cette époque que Marcos retrouve une certaine stabilité économique. En 1993, l'entreprise abandonne le marché des kit-cars et la Mantara est alors produite comme une voiture classique. Parallèlement, la marque renoue avec la compétition sportive notamment dans des championnats GT au Royaume-Uni ou aux 24 Heures du Mans et trois modèles de course, également homologués pour la route en petites séries, voient le jour : les LM 400, 500 et 600. Un modèle coupé cabriolet basé sur ces LM fait renaître le nom Mantis en 1997 mais trois ans plus tard, l'entreprise connaît une nouvelle faillite. Jem Marsh cède alors sa société au canadien Tony Stelliga qui renomme l'entreprise en Marcos Engineering et développe un nouveau modèle, la TSO, équipée d'un moteur V8 6 litres de 420 ch. Toutefois, les coûts d'homologation et le dilettantisme du management condamneront Marcos à cesser son activité et à se mettre en liquidation le 9 octobre 2007.

La Gullwing de 1962 – La glorieuse Mini de 1966 – La Mini de 1967 – La 1800 GT de 1968 (Non qualifiée)

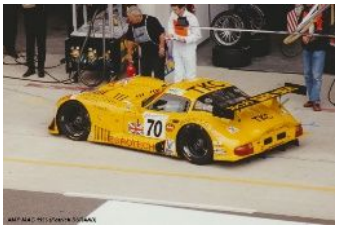
L'aventure MARCOS au 24 Heures du Mans

Elles ont été peu nombreuses à prendre le départ des 24 Heures et encore moins nombreuses à franchir la ligne d'arrivée mais MARCOS restera dans les mémoires grâce à sa Mini. La première tentative aura lieu en 1962 avec une Gullwing, elle se soldera par un abandon. Retour en 1966 et jour de gloire pour la Mini de Jean-Louis Marnat et Claude Ballot-Lena qui franchissent la ligne d'arrivée bonne dernière mais classée officiellement (3464,420 km parcourus). La performance de la toute petite Anglaise passera presque inaperçue effacée par le triomphe de Ford. En 1967, Une Mini était de retour, elle sera contrainte assez vite à l'abandon.

En 1968, une 1800 GT ne se qualifiera pas pour la course. Il faudra attendre vingt-sept ans avant de revoir une Marcos au 24 Heures du Mans. En 1995, deux Marcos Mantara LM 600 participeront à la course, une année plus tard, deux LM 600 étaient engagées, une ne passera pas le test des pré-qualifications et 1997 sera la dernière apparition de la marque Britannique avec deux LM 600.

Années –Type voiture – Teams – Numéros de course – Catégories – Pilotes - Classements

1962 – Gullwing GT – Marcos Cars – EXP – # 38 – Hines / Prior – Abandon (Distribution)
1966 – Mini Marcos GT 2+2 – Jean-Louis Marnat & Co. – P 1.3 – # 50 – Marnat / Ballot-Lena – Quinzième (3464,420 km)
1967 – Mini Marcos GT – Marcos Racing Ltd – P 1.3 – # 50 – Lawrence / J. Marsch – Abandon (Pompe à huile) (# 51 aux préliminaires)
1968 – 1800 GT – Marcos Racing Ltd – GT – 48 – J. Marsch / Quick – Non qualifié, 57ème temps en 5'01''600
1995 – Mantara LM 600 – Team Marcos – GT2 – # 70 – Hodgetts / Erdos / Euser – Abandon (Transmission)
– Mantara LM 600 – Team Marcos – GT2 – # 71 – Leslie / C. Marsch / Migault – Non classée, distance insuffisante (2509,034 km)
1996 – Mantara LM 600 – Team Marcos – GT2 – # 80 – Percy / Schirle / Warnock – Non qualifié essais pré-qualificatifs
– Mantara LM 600 – Team Marcos – GT2 – # 81 – Erdos / Euser / Dro – Abandon (Moteur)
1997 – Mantara LM 600 – Team Marcos – GT2 – # 70 – Euser / Suzuki / Becker – Abandon (Moteur)
– Mantara LM 600 – Team Marcos – GT2 – # 71 – Chappell / Migault / Maunoir – Non qualifié, dernier temps en 4'22''904



Distance insuffisance pour la 71 en 1995 – Les Mantara LM 600 de 1996 (80 non qualifiée préliminaires, 81 abandon) et 1997 (Abandon)

Sources : Archives AMP MAG, Wikipedia et Serge Cailler
Photos : Archives AMP MAG (Collection privée DP, Patrick Durand et Jean-Claude Veau), Photos Beroul et Dominique Gasnerie

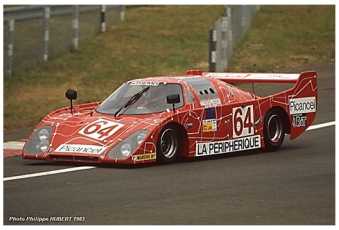
Clin d'œil dans le rétro

STHEMO

De la piste à la côte

1982 – 1992

Sthemo est une marque Française créée par Hubert Striebig, Jacques Heuclin et Rudi Mössinger en septembre 1982. Deux châssis sont connus, SM01 et SM02. La première Sthemo, la CJ.01 (SM01) basée sur un châssis Toj très modifié participera à une épreuve du Championnat Mondial des voitures de Sport et à deux épreuves du Championnat Européen d'Endurance en 1983. La seconde, la SM.C2 (SM02) avait un châssis maison d'inspiration Toj et était équipée d'un moteur BMW M1. Elle participera à quatre épreuves du Championnat du Monde des voitures de Sport et à une épreuve de l'Intersérie en 1984. L'équipe Sthemo sera alors démantelée et l'auto vendue. En 1985, SM.C2 participera à une épreuve du Championnat de France des Circuits groupe 6. Ces deux voitures connaitront une nouvelle carrière en course de côte et en slalom.



24 Heures du Mans 1983 et 24 Heures du Mans 1984

PISTE / Années – Epreuves – Type voiture – Teams – Numéros de course – Catégories – Pilotes - Classements

1983 – 24 Heures du Mans – CJ-01 – H. Striebig – # 64 – C Junior – Striebig / Heuclin / Del Bello – Abandon (Moteur)
– Imola 500 miles – CJ-01 – H. Striebig – # 64 – C Junior – Striebig / Heuclin – Abandon (Embrayage)
– Mugello 1000 km – CJ-01 – H. Striebig – # 64 – C-Junior – Striebig / Heuclin – Abandon (Panne de carburant)
1984 – 24 Heures du Mans – SM C2 – H. Streibig – # 85 – C2 – Striebig / Heuclin / Del Bello – Abandon (Boite de vitesses)
– 1000 Km du Nürburgring – SM C2 – H. Striebig – # 85 – C2 – Cohen-Olivar / Heuclin / Del Bello – Non classée
– Most Intersérie – SM C2 – H.Striebig – # 14 – Div. 1 – Striebig – Onzième
– Spa 1000 Km – SM C2 – H. Striebig – # 85 – C2 – Striebig / Cohen Olivar – Abandon (Accident)
– Imola 1000 Km – SM C2 – H. Striebig – # 84 – C2 – Striebig / Cohen Olivar – Abandon (Embrayage)
1985 – Montlhéry CDF Circuit Gr.6 – SM C2 – Trameson – # 23 – C2 – Trameson – Dixième

Dany Trameson (CC Bournezeau 1987 et CC Mont Dore 1987) – Gérard Ferré (CC La Chevallerais 1989 et CC Corcoué sur Logne 1991)

MONTAGNE et SLALOMS **Les deux Sthemo ont appartenu à deux pilotes, le vendéen Gérard Ferré (CJ-01) et Nérondais* Dany Trameson (SM-C2) qui les auront engagées en course de côte de 1985 à 1992, ce sont les épreuves où ces deux pilotes ont pris part au volant des Sthemo que nous avons tenté de lister sans avoir la prétention de dire que ce soit complet.**

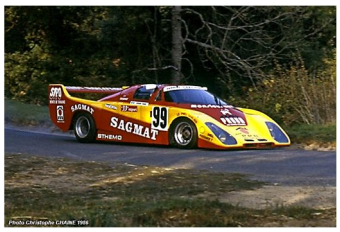
** Ville de Nérondes (Cher)*

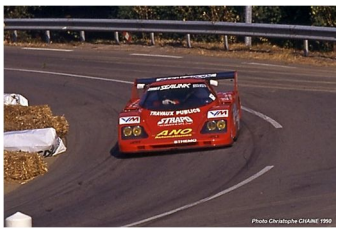
Gérard FERRÉ (CJ-01 de 1985 à 1989 puis SM-C2 de 1990 à 1992)

CC Bournezeau 1985, 1986, 1987 et 1988
CC Corcoué sur Logne 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990 et 1991
Slalom-poursuite du Puits d'Enfer 1985, 1986 et 1988
CC Sainte Pexine 1985
Slalom de la Côte 1985, 1986 et 1988
CC Saint Georges des Gardes 1986 et 1987
Slalom Océan 1986
CC Mont Dore 1986, 1990 et 1992
CC Landivisiau 1986 et 1987
CC du Bocage 1986 et 1987
CC Pouillé les Coteaux 1987
CC de La Pommeraye 1987, 1989, 1990 et 1992
CC Haut Cantal 1987 et 1988
CC de La Trigale 1987
CC Tarbes Osmet 1988, 1989 (?), 1990 et 1992
CC de Saumur 1989
CC de La Chevallerais 1989
CC Chatel-Guyon 1989 et 1990
CC Turckheim 1989
CC Hébécrevon 1990
CC S de Treffort 1990
CC Bourbach-le-Haut 1990
CC Avernes 1990 et 1992
CC Razal 1990
CC Fouchy 1990
CC Dunières 1990

Dany TRAMESON
(SM-C2 de 1985 à 1989)

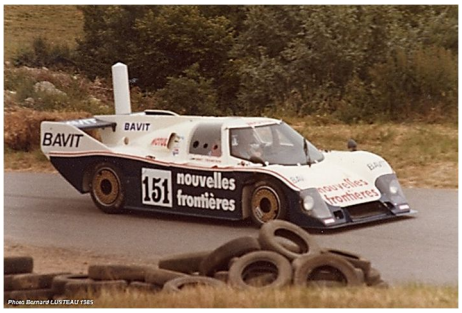
CC Vuillafans Echevannes 1985
CC Pouillé les Coteaux 1985
CC Mont Dore 1985, 1986 et 1987
CC Saint Gouëno 1985
CC Avernes 1986
CC Bayeux Saint Jérôme 1986
CC Haut Cantal 1986 et 1987
CC Turckheim 1986
CC La Pommeraye 1985, 1986 et 1987
CC Bournezeau 1986 et 1987
CC Corcoué sur Logne 1987
CC S de Treffort 1987





Gérard Ferré (CC Bocage 1986 et CC Corcoué sur Logne 1990)

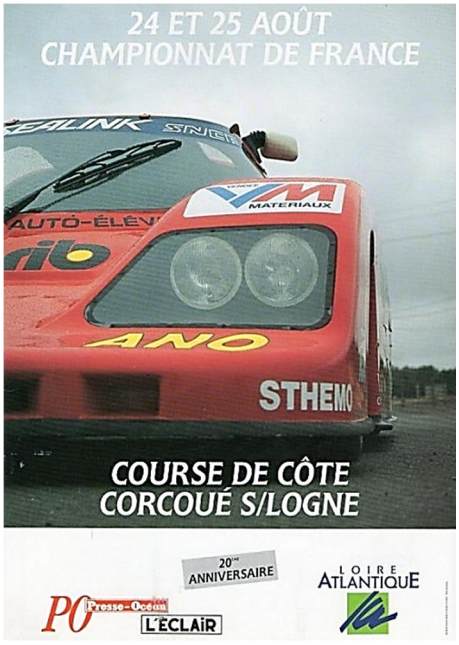
Dany Trameson (CC Mont Dore 1985)



Dany Trameson (CC Pouillé les Coteaux 1985)

Gérard Ferré (CC Bournezeau 1987)

Dany Trameson (CC Bournezeau 1986)



La Sthemo de Ferré mise à l'honneur sur le programme de Corcoué sur Logne en 1991.

Gérar Ferré (CC Bournezeau 1986)

Gérard Ferré (CC Corcoué sur Logne 1986)

Gérard Ferré (CC Mont Dore 1990)

Gérard Ferré (Slalom : Puits d'Enfer 1985, Puits d'Enfer 1988 et La Côte 1988 // Côte : CC Bocage 1987)

Sources : Archives AMP MAG, Christophe Chaine, Stéphane Lusteau et Forum Autodiva (Michel Striebig)
Photos : Christophe Chaine, Gilles Frongia, Philippe Hubert et Bernard Lusteau)

GO CHARLIE
YOUR MOUNTAIN IS WAITING - SO GET ON YOUR WAY

CONTRE L'HOMOPHOBIE DANS LE SPORT

WWW.GOCHARLIE.CO.UK

GO CHARLIE
YOUR MOUNTAIN IS WAITING - SO GET ON YOUR WAY

Ligue régionale du sport automobile FFSA Bretagne / Pays de la Loire

Ligue Régionale du Sport Automobile
BRETAGNE – PAYS de la LOIRE
19 rue de la Bégaudais – 44810 LA CHEVALLERAIS
www.ligue-sportauto-bpl.org
ligue.sportauto.bpl@gmail.com
Tél. 02 40 79 02 11

Ligue régionale du sport automobile FFSA Bretagne / Pays de la Loire

BRETAGNE & PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE 14-2020/04.17

Sources : Ligue FFSA Bretagne et Pays de la Loire (Stéphane Lusteau), ffsaorg, fia.com, Archives AMP MAG (Patrick Durand), Serge Cailler, chassis-registry.com, ACO Media (Entry lists 24 Heures du Mans 1995, 1996, 1997, 1998 et 1999), Wikipedia, Racing Sports Car, archives Christophe Chaine et Forum Autodiva (Michel Striebig).

Photos : Archives AMP MAG (Collection privée Patrick Durand / L'Automobile), Photos Beroul, Dominique Gasnerie, AMP MAG (Christophe Chaine, Patrick Durand, Philippe Hubert, Gilles Frongia, Bernard Lusteau et Jean-Claude Veau).
Remerciements à André Riallot.

CONCEPT © 2020 AMP-BPL MAG / Patrick DURAND.

AMP MAG
AUTO MOTO PHOTOSPORT
AMPHOTOSPORTS
CARS ART
http://ampphotosports.free.fr