

SOMMAIRE

Page 2: Tableaux de résultats

Page 3: Course de Nogaro (avril 2015)

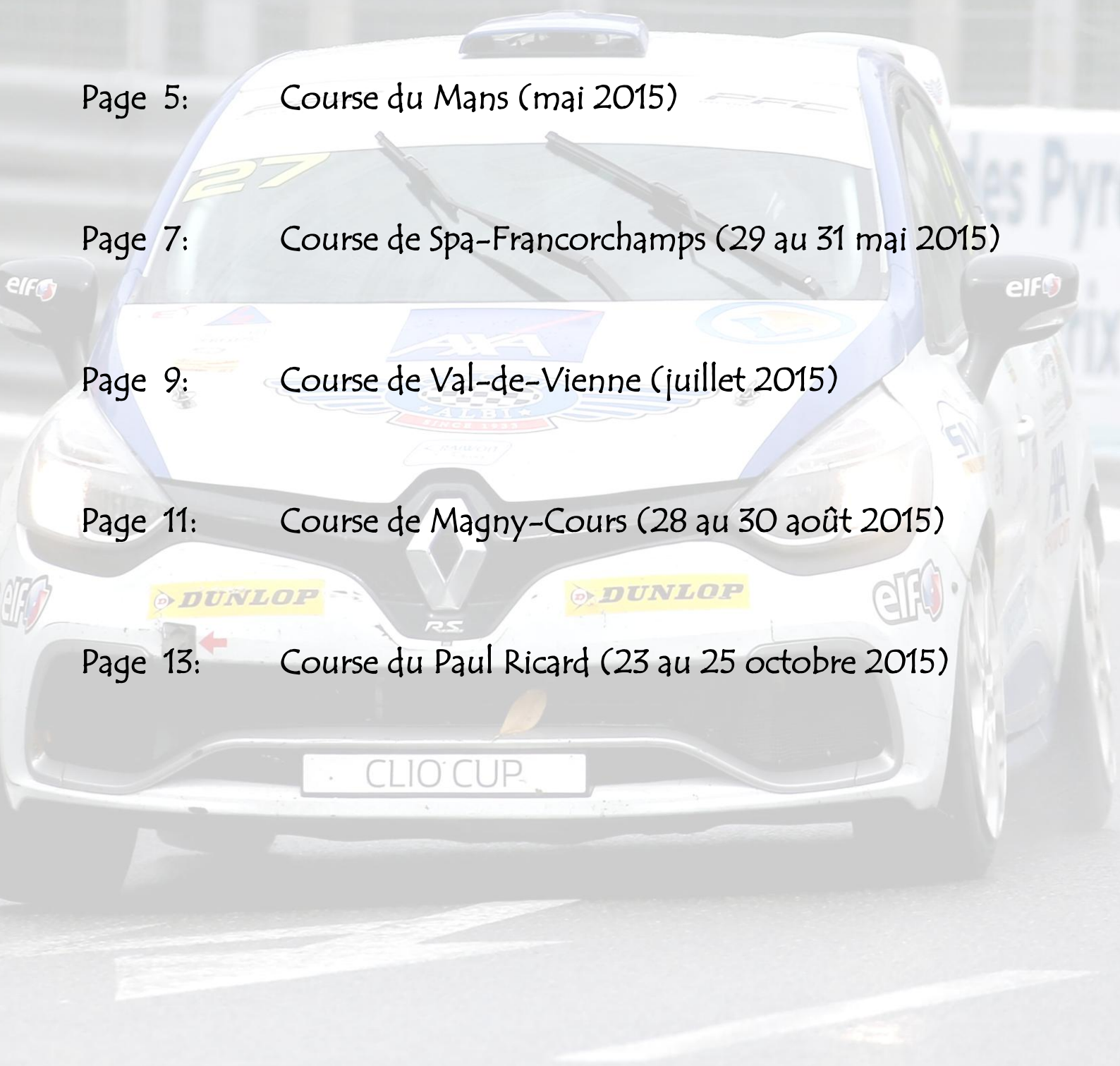
Page 5: Course du Mans (mai 2015)







Page 7: Course de Spa-Francorchamps (29 au 31 mai 2015)

Page 9: Course de Val-de-Vienne (juillet 2015)

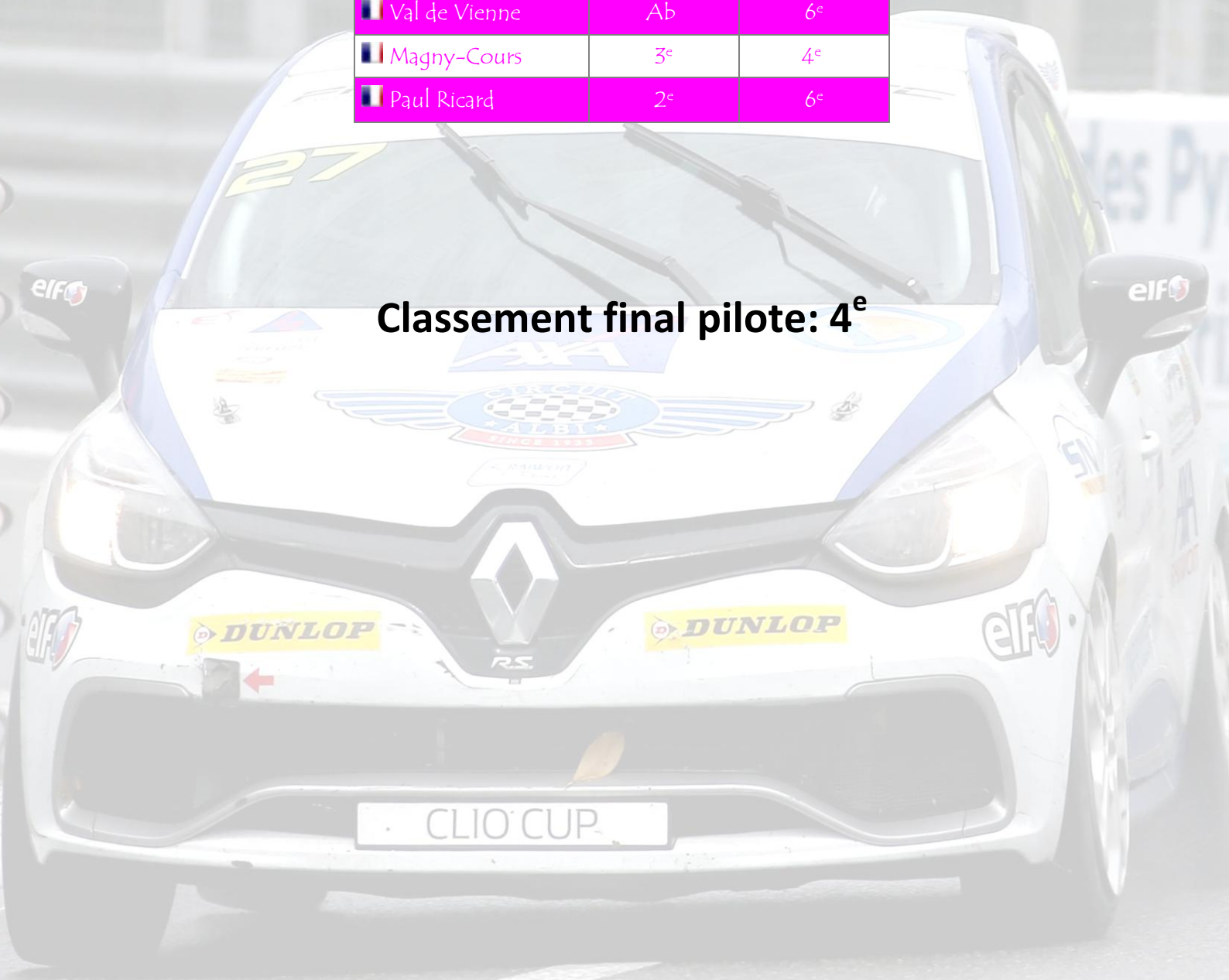
Page 11: Course de Magny-Cours (28 au 30 août 2015)

Page 13:  Course du Paul Ricard (23 au 25 octobre 2015)



Circuits	Classement 1 ^{ère} Course	Classement 2 ^e Course
 Nogaro	13 ^e	8 ^e
 Le Mans	7 ^e	4 ^e
 Spa-Francorchamps	6 ^e	3 ^e
 Val de Vienne	Ab	6 ^e
 Magny-Cours	3 ^e	4 ^e
 Paul Ricard	2 ^e	6 ^e

Classement final pilote: 4^e



AVRIL 2015:

Course de Nogaro

UNE RENTREE DELICATE.

Comme chaque année en CLIO CUP, nous attaquons les hostilités dans le cadre des réputées Coupes de Pâques à Nogaro. Et sous une météo plutôt clémente cette année.

Les essais libres ne se déroulent pas comme souhaités, un problème mécanique apparaissant dès le 1^{er} jour !

Cependant, grâce à une excellente stratégie adaptée aux conditions de piste, Benoît décroche une belle 3^e place sur la grille de la 1^{ère} qualification.

Je lui laisse le soin de vous raconter la suite...

Une première difficile !

Comme de coutume, c'est sur le circuit de Nogaro que les pilotes de la Clio Cup France viennent chasser les œufs, à l'occasion des traditionnelles Coupes De Pâques. La récolte 2015 n'a pas été bonne pour le Raiwoit Mondolo Racing.

Dès le Jeudi, une séance d'essais collectifs de 4 heures est au programme. Pendant que la concurrence affûte ses armes, la Clio n°27 est aux stands en proie à une pompe à essence récalcitrante.

Le lendemain, la pompe à essence est réparée mais ce sont les réglages qui sont difficiles à trouver, le comportement de l'auto ne me satisfait pas. Les temps sont corrects mais la concurrence est très affûtée cette année.

Samedi les choses sérieuses commencent. Pour la première séance qualificative, la piste est humide. Dans ces conditions délicates je tire mon épingle du jeu et accroche la 3^{ème} place sur la grille à 1 dixième du poleman Guillot. L'après midi, dans des conditions plus "classiques" je ne peux faire mieux que 9^{ème}, à 4 dixièmes du meilleurs temps. Pas moins de 17 pilotes se tiennent en 1 seconde ce qui fait de la Clio cup la discipline la plus concurrentielle au niveau National!

Dimanche, course 1, je réalise un bon départ derrière les 2 leaders de l'armada Milan compétition (8 autos engagés dans cette équipe pour des pilotes de pointe). Malheureusement après quelques tours je pars à la faute. Je "perds" l'arrière dans la courbe rapide de Caupenne, ma figure se termine par un 360° dans le gazon. Après être reparti 17^{ème} je remonte péniblement à la 13^{ème} place.

Le lendemain, Lundi de Pâques, je m'élance en 9^{ème} position sur la grille de départ. Les premiers virages sont chauds, je parviens à conserver ma position au milieu du turbulent peloton mais j'éprouve des difficultés pour dépasser. L'analyse des acquisitions de données montrera un déficit de montée en régime de notre moteur sur les nombreuses relances du circuit Gerso. Notre auto rendant près de 300 tr/min à la concurrence. Après une attaque musclée je prends la 8^{ème} place que je conserve jusqu'à l'arrivée. Malgré la pression infligée à l'expérimenté Espagnol Villanueva, celui-ci ne craque pas et ferme les portes jusqu'à l'arrivée.

Nous avons 4 semaines pour trouver une solution technique avant la prochaine épreuve sur le circuit du Mans car seule une auto à 100% peut nous permettre de lutter pour la victoire.

Benoît Castagné

Une entrée en matière très décevante, mais qui ne ternit en rien notre motivation pour le reste de la saison.

L'urgence est aujourd'hui de détecter d'où vient la perte de puissance d'environ 7 chevaux, d'après le passage au banc moteur.

Par ailleurs, il est désormais clair que nous allons devoir affronter une concurrence présente comme jamais. En effet, l'écurie Milan débarque avec pas moins de 8 autos, soit presque un tiers du plateau, dont 4 très bons pilotes ! Celui qui va trouver les bons réglages va les communiquer aux autres. C'est ainsi que certains pilotes plutôt habitués des fonds de grille se retrouvent propulsés aux avant-postes ! Sans parler de la stratégie d'écurie dans laquelle les pilotes Milan vont volontairement freiner leurs concurrents sur la piste...

Mais nous n'allons pas pour autant baisser les bras, et arriverons au Mans plus motivés que jamais.

A bientôt.



MAI 2015:

Course du Mans

NOT SINGING IN THE RAIN, BUT...

Que d'eau lors de ce meeting du Mans !!!

Cela n'a pas empêché Benoît de tirer son épingle du jeu et de redresser la barre, principalement grâce au moteur prêté par Renault Sport.

Benoît Castagné et le Raiwoit Mondolo Racing sortent la tête de l'eau !

Après une manche d'ouverture compliquée à Nogaro, l'équipe de la N°27 a travaillé dur pour retrouver de la performance. Un contrôle au banc de puissance a montré un déficit de 7cv de notre moteur utilisé lors de la première épreuve. Après 3 semaines intenses c'est à moins de 5 jours de la course que le moteur "de prêt" utilisé au Mans est arrivé. Un rapide galop d'essai sur le circuit d'Albi a permis de valider son fonctionnement juste avant le départ pour le circuit Bugatti.

La météo Sarthoise n'a pas été clémente puisque l'intégralité des essais et la course 1 se sont déroulés sous la pluie. Ces conditions ne sont pas idéales pour évaluer le niveau de performance du moteur, mais le cinquième temps décroché dans chacune des 2 séances de qualification est encourageant. D'autant que nous avons figuré aux avant postes tout au long des 2 séances.

Le départ de la course 1 est donné sous safety car tant les conditions sont difficiles. La visibilité est quasi nulle. Parti 5ème, je tiens le rythme des pilotes qui me précèdent mais ne voulant prendre aucun risque je cherche surtout à éviter les contacts. Fouineau en profite et me dépasse au 3ème tour. Le safety car fait de nouveau son apparition suite à plusieurs sorties de piste. Lors de la relance, il ne reste que 2 tours à couvrir. Je tente de porter une attaque sur Teddy Claret au virage du garage vert et je sors sur le vibreur. L'arrière se dérobe, Mickael Carrée saisit sa chance et me dépasse à son tour. La course s'achève donc au 7ème rang. Une course "sage" qui permet de ramener l'auto sans aucune rayure.

Le lendemain, sur une piste enfin sèche je réussis un bon envol qui me permet de prendre la 4ème place au premier virage. N'ayant fait aucun essai hivernal sur ce circuit, à l'inverse de nos principaux adversaires, je "découvre" le circuit en conditions sèches. La performance est là. A 2 reprises la Clio n°27 est créditée du record du tour avant que le futur vainqueur Fouineau ne s'en empare. Un groupe de 4 se forme rapidement et s'échappe en tête. Je suis à la lutte avec Milan, Claret et Fouineau. En fin de course la grosse attaque du départ se fait sentir, les pneus commencent à donner des signes de fatigue. Je décroche peu à peu du groupe de tête et termine isolé au 4ème rang.

Le bilan du weekend est satisfaisant. Le niveau de performance affiché est encourageant d'autant que la prochaine épreuve aura lieu sur le circuit de Spa que j'affectionne particulièrement. Reste malgré tout à solutionner de manière définitive notre problème moteur. Le niveau est tellement relevé cette année que rien ne peut être laissé au hasard.

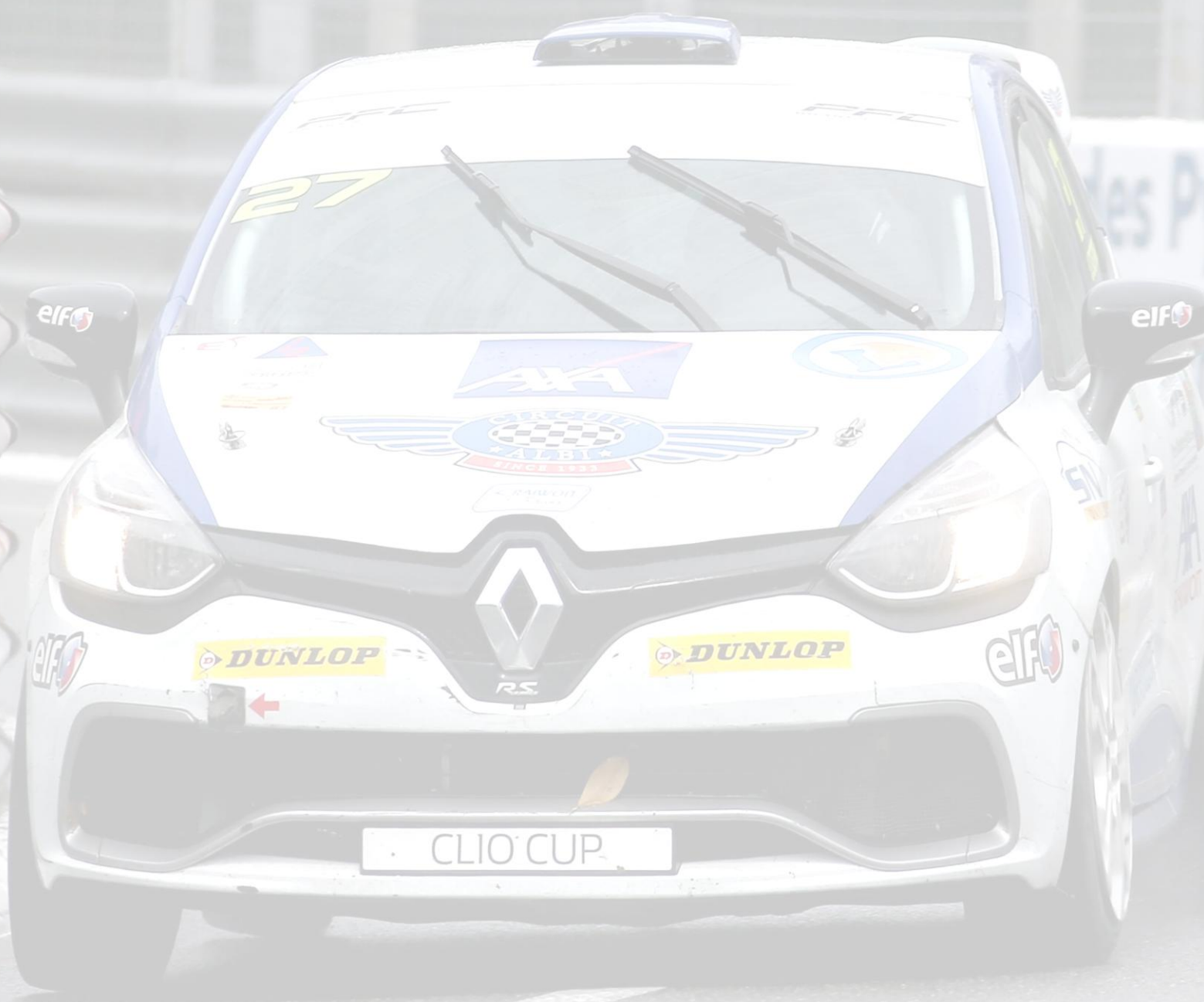
A bientôt

Benoît Castagné

Il nous reste donc à trouver une solution concernant le moteur... Il est actuellement entre les mains de Renault Sport et nous attendons le verdict ! D'autant plus que Spa Francorchamps est un circuit de moteur.

Nous y serons du 29 au 31 mai, dans le cadre des World Series by Renault, discipline ayant permis à de nombreux pilotes d'accéder directement à la F1. Avec le risque d'une météo similaire à celle vécue au Mans !

Rendez-vous en juin pour ce prochain compte-rendu.



29 au 31 MAI 2015:

Course de Spa-Francorchamps

PODIUM !

Le juge de paix, un circuit d'hommes : c'est bien de Spa Francorchamps dont il s'agit. En route pour le magnifique tracé des Ardennes belges.

Si le sport automobile est dénigré depuis des années en France, il suffit de se rendre chez nos voisins, quels qu'ils soient, pour voir que la mentalité est toute autre ailleurs.

C'est en effet devant... 74 000 spectateurs que nous allons courir. C'est l'occasion de saluer l'initiative de Renault qui organise ces meetings en entrées gratuites, tout en y proposant les courses de formule 3.5, antichambre de la F1. Nous y retrouvons d'ailleurs le talentueux pilote mulhousien Tom Dillmann qui, malgré son absence de budget, a enfin trouvé un volant pour l'année entière.

Les organisateurs ont décidé de nous faire rouler avec la Clio Cup Benelux. C'est donc 41 pilotes qui se retrouvent en piste !

Vu de l'intérieur :

Entre les gouttes...

Les world séries by Renault ce sont 7 courses internationales, regroupant les championnats badgés Renault (FR 3.5, FR2.0 et RSO1) sur les plus beaux circuits européens. C'est dans ce cadre et devant 74.000 spectateurs qu'ont eu lieu les 5ème et 6ème courses de la Clio cup France 2015. Pour l'occasion les concurrents de la Clio cup Benelux et Clio cup France étaient regroupés pour former une grille de plus de 40 autos!

Les essais libres donnaient le ton. Les Belges et les Hollandais, concurrents de la Clio cup Benelux sont très rapides sur ce circuit qu'ils connaissent par cœur. La Clio n° 27 se comporte bien, nous nous situons dans le top 5 Français.

Une seule séance qualificative est au programme ce weekend. Le classement du meilleur tour donne la grille de la course 1 et le classement du 2ème meilleur temps la grille de la course 2. Sur un circuit aussi rapide que Spa, l'aspiration joue un rôle prépondérant et permet de gagner plus d'1s au tour! A ce petit jeu les grosses équipes ont un avantage puisqu'elles peuvent organiser un "petit train". Pour ma part je tente de trouver des camarades de jeu susceptible de m'aider. Le résultat est plutôt encourageant avec la 4ème place pour la course 1 et la 3ème pour la course 2.

Avec plus de 40 Clio sur la piste, l'ambiance est électrique au départ de la course 1. Dès les premiers mètres les 2 concurrents qui me précèdent s'accrochent. Je passe à quelques centimètres du crash, mais derrière, pas moins de 11 Clio vont rester au tapis ! Un deuxième départ est donné, au bout d'un tour, nouveau crash éliminant 2 concurrents supplémentaires. Après une période de safety car la course démarre enfin. Je me retrouve vite en 5ème position, derrière 2 fougueux concurrents de la coupe Benelux qui me séparent du 4ème Français. Je décide de rester sage et patiente durant toute la course.

Dans le dernier tour les 2 pilotes s'accrochent en haut du Raidillon (190 km/h), je dois prendre les freins pour les éviter et coupe complètement mon élan avant la longue montée des Combes. Je perds une place supplémentaire et parviens de justesse à conserver la 6ème place. Course frustrante donc car la performance était là.

Le lendemain je pars avec le couteau entre les dents. La piste est encore humide mais la majorité des concurrents optent pour les pneus slicks. Les conditions d'adhérence sont précaires.

Après un bon premier tour je me retrouve 3ème Français et 5ème au général. Le leader de la coupe Benelux s'envole en solitaire mais derrière une bagarre terrible fait rage entre une dizaine de concurrents. Côté Français: Milan, Guillot, Tremoulet, Fouineau et moi. Côté Benelux Hezemans, Bleekmolen, et De Groot. Les positions changent à tous les tours. Je parviens à prendre la tête du groupe à 3 tours de la fin. Dans le dernier tour, le "petit train" se met en route. Je perds 3 places au profit de Guillot, Milan et Hezemans. Au final, suite à une pénalité infligée à Hezemans je me classe 4ème, et 3ème Français.

Cette bonne opération nous permet de remonter au 4ème rang du championnat (7ème team). Pour la première fois un pilote non Milan compétition a mené une course et a été en mesure de s'imposer... A nous de continuer sur la même dynamique début juillet, sur le circuit du Val de Vienne!

A bientôt
Benoît Castagné

Si les courses de F1 sont malheureusement devenues insipides comme jamais, tel n'est pas le cas des Clio !!! Il suffit d'interroger les spectateurs qui ont suivi les courses sur grand écran (ce ne fût pas mon cas car préposé au panneautage). De la bagarre du début à la fin, des dépassements... et des accrochages ! Quel spectacle !

Nous voici remontés 4^e au classement général : cela prouve bien que quand la voiture fonctionne, le pilote est bien là, et que nos modestes résultats de Nogaro étaient dus à la perte de puissance de moteur. Le classement par équipe étant établi sur la base des résultats des DEUX meilleurs pour chaque team, nous sommes une fois encore pénalisés avec notre unique voiture, sans quoi notre 7^e place team deviendrait ... une 2^{ème} place !

Malheureusement, le clan Milan s'échappe aux 3 premières places. Sans dénigrer le talent de ces 3 lascars, force est de reconnaître qu'en débarquant avec 6 ou 8 Clio, ils parviennent à verrouiller tant les essais que les courses, par une stratégie d'équipe sans faille. C'est donc déjà un exploit pour notre petite équipe « mono-pilote » de remonter juste derrière eux.

A bientôt au Val de Vienne.

JUILLET 2015:

Course de Val-de-Vienne

AVANT LA TREVE...

Premier week end de départ en vacances, mais avant de prendre ses quartiers d'été, la Clio Cup s'invite à Val de Vienne.

La France entière est sous la canicule mais, contrairement à l'Alsace, le Limousin va nous offrir quelques douches rafraîchissantes ! Autrement dit, quand c'est le cas sur la piste, de quoi tirer son épingle du jeu, ou ... passer à côté.

Coup de Chaud au Val de Vienne!

Le meeting de Spa avait marqué le retour aux affaires du Raiwoit Mondolo Racing avec des performances de tout premier ordre. Le weekend dernier toute l'équipe était de nouveau à pied d'œuvre sur le circuit du Val de Vienne pour la dernière manche avant la trêve estivale.

Les essais libres donnent le ton. Comme d'habitude les chronos sont très serrés avec pas moins de 16 pilotes en 0.8s sur un tour (soit l'écart entre les Mercedes F1 et leurs poursuivants...). Nous concluons ces essais avec les 7ème et 5ème temps. Il reste environ 0.25s à aller chercher pour lutter pour la première ligne.

La canicule est très appréciée des touristes mais elle l'est nettement moins des moteurs de Clio. La performance s'écroule au bout de quelques tours si le refroidissement n'est pas parfait. La fenêtre d'exploitation optimale de l'ensemble moteur/pneus est de l'ordre de 2 tours.

La première séance qualificative illustre ce phénomène. Les meilleurs temps se font dans les 2 premiers tours. Malheureusement je me laisse enfermer dans le trafic et ne réalise pas de bons tours dans la fenêtre de performance. Résultat: 11ème temps!

Je démarre donc la course 1 le couteau entre les dents, bien décidé à remonter. Je double rapidement plusieurs concurrents pour me retrouver 8ème, à portée de tir du groupe en lutte pour le podium. En proie à des soucis de freins (plaquettes glacées), je continue d'attaquer à 100% et je pars à la faute au 5ème tour. La course se termine au fond du bac à sable. Résultat très décevant car une place dans le top 6 était envisageable.

Le lendemain la météo fait des siennes. Il pleut par intermittences et le choix des pneus est délicat. Nous optons pour des pneus pluie usés, favorables sur une piste grasse. Le pari fonctionne en début de séance ou je navigue dans le top 3, malheureusement la pluie s'intensifie et les pneus pluie neufs deviennent plus efficaces. Je dégringole à la 8ème place.

La chaleur est de retour pour la Course 2. Le départ est tumultueux, comme d'habitude en Clio cup. Après quelques tours de grosse bagarre, je me retrouve en 6ème position. Le leader Milan s'est échappé, mais derrière un groupe s'explique pour la seconde place. Je tente de rattraper ce groupe, mais en proie aux mêmes soucis de freins que la veille je reste prudent. Je termine donc à la 6ème place, synonyme de primes et de points précieux au championnat.

Un gros travail nous attend durant la trêve. Le niveau du championnat est tel qu'il ne faut négliger aucun détail et s'entraîner sur chaque circuit. Nous planifions donc un été studieux pour revenir en forme à Magny Cours les 29 et 30 août.

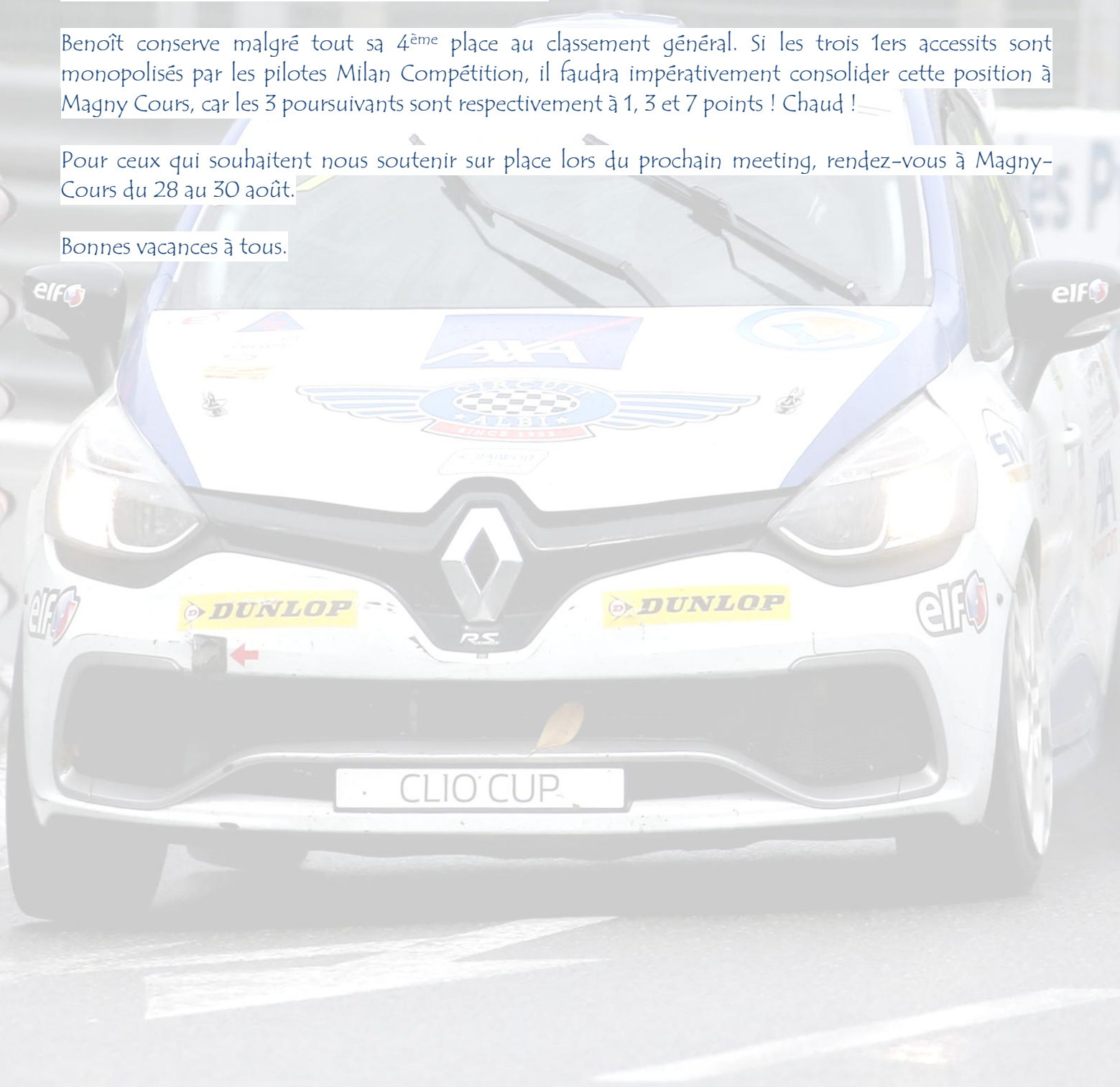
D'ici là, bonnes vacances!
Benoît Castagné

Résultats mitigés pour cette 4^{ème} rencontre de l'année : quand on veut finir parmi les meilleurs, pas d'autre choix que t'attaquer, avec les risques que cela comporte... Et forcément, le but de la 2^{ème} course est d'engranger à nouveau un maximum de points.

Benoît conserve malgré tout sa 4^{ème} place au classement général. Si les trois 1ers accessits sont monopolisés par les pilotes Milan Compétition, il faudra impérativement consolider cette position à Magny Cours, car les 3 poursuivants sont respectivement à 1, 3 et 7 points ! Chaud !

Pour ceux qui souhaitent nous soutenir sur place lors du prochain meeting, rendez-vous à Magny-Cours du 28 au 30 août.

Bonnes vacances à tous.



28 au 30 AOUT 2015:

Course de Magny-Cours

Bonjour à tous,

Départ pour Magny-Cours sous la canicule. Dès Montbéliard, la voiture surchauffe, à l'arrêt dans les bouchons dûs aux travaux. Heureusement, le reste du trajet s'effectuera sans difficulté, et nous arrivons juste pour partager le « repas des voisins » organisé par Renault Sport.

Même si la 1^{ère} course se déroule en soirée le samedi soir, la chaleur reste intense ! Ce sera le cas durant tout le week-end.

En piste avec Benoît !

Une rentrée sur les chapeaux de roues!

La Clio cup France effectuait sa rentrée sur le circuit de Magny Cours les 29 et 30 août dans le cadre du GT Tour.

Le travail effectué durant un été studieux a porté ses fruits.

Suite aux problèmes rencontrés en début d'année la Clio n°27 retrouvait son moteur d'origine, accouplé à un turbo neuf (les 3 dernières courses ayant été courues avec un moteur de location). Les soucis de freins rencontrés au Val de Vienne ont été solutionnés grâce à un nouveau maître-cylindre.

Un passage au banc moteur ainsi qu'une séance d'entraînement à Magny Cours ont permis de valider ces modifications et de préparer le set up de base de l'auto. Ce roulage représentait aussi une mise en jambe idéale pour le pilote car les entraînements sont rares !

Lors des essais libres du Vendredi chacun affûte ses armes. Le classement illustre une fois de plus le niveau de compétitivité de la discipline avec à chaque fois plus de 15 pilotes dans la même seconde sur 1 tour. Le set up de l'auto me convient, mais les 7^{ème} et 9^{ème} places au classement des 2 séances ne sont pas complètement satisfaisantes.

Samedi matin la première séance qualificative donne le ton. La difficulté consiste à trouver une « aspi » pour gagner en vitesse de pointe, sans être gêné dans les portions sinueuses. A ce petit jeu les équipes disposant de 2 voire 3 pilotes de pointe sont très efficaces. Roulant seul, je me classe 5^{ème} à 0.3s de la pole position après avoir navigué dans le peloton de tête toute la séance.

Le départ de la Course 1 est donné sous un soleil de plomb. Les moteurs sont soumis à rude épreuve et il faut surveiller les voyants de température en permanence, tout en préservant les pneus avant. Parti 5^{ème}, je dois tout d'abord me battre pour garder cette position. Après avoir résisté aux assauts du leader du championnat Nicolas Milan, je parviens à me rapprocher des pilotes en lutte pour le podium. Je choisis de ne pas suivre de trop près, sous peine de surchauffe, tout en maintenant la pression. Cette

tactique fonctionne et je dépasse Jouffret pour le gain de la 4^{ème} place. L'auto fonctionne à merveille et je parviens à mettre sous pression Fouineau, 3^{ème}. Il commet une petite faute au « 180 » et je tente ma chance. Je me porte à sa hauteur et nous rentrons de front dans la chicane rapide d'Imola (150 km/h en 4^{ème}). C'est « chaud » mais ça passe, par l'extérieur. Un dépassement dont je me souviendrai! Je parviens ensuite à me constituer une petite avance qui sera suffisante pour aller cueillir notre second podium de la saison.

Le dimanche matin la seconde séance « qualif » est à l'image de la première. Elle se conclut elle aussi au 5^{ème} rang. Le poleman Guillot a réussi un temps canon mais les chronos sont très proches de la 2^{nde} à la 6^{ème} place.

Sur la grille de la course 2 je me retrouve à nouveau aux côtés de Milan, mais Jouffret parti 6^{ème} réussit un départ canon. Le premier tour est animé. Je dépasse tout d'abord Milan dans le grand gauche « d'Estoril », puis tente une attaque par l'extérieur à l'épingle « d'Adélaïde ». Je prends ainsi la 4^{ème} place à Jouffret. Le safety car est déployé suite à un accrochage à l'arrière du peloton. A la relance l'auto est très efficace et je mets la pression sur Teddy Clairet et Fouineau en lutte pour la 2^{ème} place. Après quelques tours l'efficacité des pneus se dégrade (peut-être la conséquence de la grosse attaque du départ). Je dois alors résister aux assauts de Jouffret puis de Jimmy Clairet en fin de course pour préserver ma 4^{ème} place.

Les bons points récoltés ce weekend vont être très utiles car à 1 manche de la fin de saison la bagarre fait rage pour la 4^{ème} place du championnat. Les frères Clairet, auteurs d'un doublé samedi, sont passés devant mais l'écart est infime. L'objectif est donc clair : battre nos adversaires directs sur les 2 courses du Paul Ricard les 21 et 22 octobre prochains.

Sportivement

Benoît Castagné

Avec ces 3^{ème} et 4^{ème} places, nous réalisons l'un de nos meilleurs week-ends 2015. Et pourtant ! A défaut de pouvoir taquiner les trois 1ers « évadés » du classement général, de bons résultats devraient au moins servir à consolider la place acquise. Malheureusement, ce que nous pouvions craindre est arrivé : les frères Clairet, derrière Benoît à 3 et 7 points en arrivant ici, ont fait encore mieux que nous !

Résultat : ils nous « chipent » la 4^{ème} place et nous relèguent 6^{èmes} ...

Mais comme l'écart de points est minime, dans le sens inverse cette fois, il faudra faire mieux qu'eux lors du dernier meeting.

Rendez-vous au Circuit Paul Ricard les 24 et 25 octobre.

23 au 25 OCTOBRE 2015:

Course du Paul Ricard

OBJECTIF RESPECTE

Direction le circuit Paul Ricard qui, tout comme Dijon Prenois, a connu ses Grands Prix de Formule 1. Après une longue période sans compétition, il accueille désormais le public pour des épreuves prestigieuses comme le WEC, le FIA GT,...

Les nouvelles infrastructures sont très réussies, si ce n'est le trop peu d'endroits réservés au public aux abords de la piste.

C'est la fin des championnats dans de nombreuses disciplines : GT Tour, Porsche Cup, Supertourisme, RCZ, Midjet et... Clio Cup.

Les 3 « Milan boys » étant totalement hors de portée, notre objectif est de récupérer la 4^{ème} place du classement général, au détriment des 2 frères Claret qui nous l'ont subtilisée à Magny-Cours.

Une bonne note pour clôturer la saison 2015 !

C'est sur le circuit du Paul Ricard, que je découvrais pour l'occasion, qu'a eu lieu la finale de la Clio cup France version 2015. Le titre se jouait entre les 3 pilotes Milan compétition. De notre côté nous jouions la 4^{ème} place finale contre les frères Claret et Jérémy Curty.

La découverte d'un circuit n'est jamais facile. N'ayant pu disputer aucune séance d'entraînement sur ce circuit, je mettais à profit la 1^{ère} séance d'essais libres pour apprendre le tracé. Je me classais 10^{ème} de cette première séance « découverte ». N'ayant aucune expérience du tracé, il fallait viser juste d'entrée de jeu pour trouver les réglages appropriés à notre Clio n°27. Fort heureusement l'équipe technique (Cédric le mécano et Julien notre ingénieur) faisait du bon boulot et nous permettait de tester un setup « qualif » lors de la seconde séance libre. Avec une auto bien réglée et un pilote qui commence à comprendre le circuit, la performance s'améliore et nous concluons ces essais libres en 3^{ème} position.

Le lendemain place aux essais qualificatifs. Comme d'habitude en Clio cup, c'est très serré. Les 2 séances ont une physionomie identique, les temps se font d'entrée de jeu lorsque le pneu neuf Dunlop procure l'adhérence maximale. Nous nous classons 3^{ème} de la première séance et 4^{ème} de la seconde. De quoi jouer le podium dans les 2 courses !

Samedi en fin d'après-midi les esprits sont échauffés. La course est tumultueuse. Après avoir conservé ma 3^{ème} position au départ je dois absolument dépasser Milan, qui fait le tampon pour protéger le leader Guillot et permettre à Fouineau, 4^{ème} de m'attaquer. Après quelques tours je parviens à trouver l'ouverture. Je tente donc de mettre la pression sur le leader Guillot. La Clio n°27 est très efficace. J'attaque à 110% pour tenter de trouver l'ouverture et prendre la tête tout en surveillant le groupe de furieux qui s'explique derrière moi. Jusqu'au dernier virage je tente de glisser le museau de l'auto devant

celle du leader mais rien n'y fait. Nous terminons donc second, soit notre meilleur résultat de la saison !

La course dominicale est décisive dans l'attribution du titre. Suite aux incidents de la veille les commissaires sportifs sont très vigilants. Je m'élançais à nouveau de la 3^{ème} place car le poleman Milan a été rétrogradé de 3 places en raison des événements de la course 1. Après un bon départ je suis en lutte pour la seconde place au premier virage mais ça ne passe pas. Je me retrouve donc 3^{ème}. La performance est là, même si je suis un peu moins à l'aise que la veille. Le second train de pneus (utilisé pour la Qualif 2 et la course 2) a souffert davantage que le premier. La bataille fait rage et un groupe de 6 pilotes se détache. A force de mettre la pression sur les 2 leaders, je laisse un trou de souris dans lequel Milan, 4^{ème}, glisse son auto. Il prend soin de nous écarter suffisamment de la trajectoire pour que les poursuivants puissent m'attaquer également. Ainsi je perds 3 places en 1 virage et me retrouve 6^{ème} ! Mon adversaire le plus proche est maintenant Teddy Claret. Je repasse à l'attaque immédiatement et tente l'intérieur dans le virage du Beausset. La porte se ferme et nous nous touchons. Claret se retrouve « à l'équerre » dans un virage rapide. Bien que peu dangereuse, ma manœuvre n'est pas appréciée des commissaires qui me présentent un avertissement. A la moindre récidive de ma part c'est la pénalité et la perte de la 4^{ème} place au championnat. Je tente donc une nouvelle manœuvre sans contact (ou presque) et passe 5^{ème} un court instant avant que Claret ne recroise la trajectoire. Je dois donc me contenter de la 6^{ème} place, à 3 secondes du vainqueur ! Cette course 2 illustre le niveau de la Clio cup 2015. Les 10 premiers sont groupés en 8 secondes après 30 minutes de course. Peu de disciplines peuvent se targuer d'un tel niveau de compétitivité !

A l'heure du bilan, que retenir de cette saison 2015 ?

Avec une structure familiale, nous terminons 4^{ème} du championnat, derrière 3 pilotes Milan Compétition mais devant les pilotes Claret Sport, ou Vic Team qui sont des équipes de haut niveau disposant de gros moyens. Seuls 6 pilotes sont montés sur au moins 1 podium cette saison (3 podiums au total pour nous à Spa, Magny Cours et au Paul Ricard). Les problèmes moteurs rencontrés à Nogaro ont rendu difficile notre début de saison mais nous avons su réagir afin d'être dans le coup dès la seconde épreuve au Mans. Nous avons été en bagarre pour la victoire à plusieurs reprises dans des conditions de pistes différentes. La marge de progression se situe dans la préparation hivernale et les essais en cours de saison. Il est impératif d'aborder chaque épreuve en ayant effectué un roulage préalable.

Je ne peux terminer ce communiqué sans remercier l'ensemble des partenaires qui rendent cette aventure possible et que nous accueillons toujours avec plaisir sur les circuits. Nous ne manquerons pas de vous tenir informé des projets en cours pour la saison 2016 !

A bientôt.

Benoît CASTAGNE

CLIO CUP

Ce n'était pas gagné d'avance, mais Benoît l'a fait ! Cette très belle 2^{ème} place ajoutée à la 6^{ème} de la dernière course, lui permettent de coiffer les frères Claret sur le fil et de s'emparer de la 4^{ème} place du classement général.

On dit souvent que c'est la plus mauvaise. En tout cas, sûrement la plus frustrante ! D'autant que seuls les 3 premiers gagnent une prime... qui aurait été bien utile à notre petite équipe. Mais à choisir entre la 4^{ème} et la 6^{ème} ou pire, j'opte pour la 1^{ère} option !

De toute façon, nous nous sommes vite aperçus qu'il serait très difficile de lutter avec les 3 premiers cette année. Ils roulent tous 3 dans la plus grosse structure du plateau, un team professionnel très aguerri. Leur budget doit tourner aux environs du double du nôtre. Et reconnaissons que ce sont aussi de bons pilotes.

Alors, je pense que nous pouvons être fiers de cette 4^{ème} place sur un plateau régulier d'environ 25 pilotes.

MERCI A VOUS TOUS D'Y AVOIR CONTRIBUE !

D'ores et déjà, bonne fin d'année, et à bientôt !

