

SOMMAIRE

Page 2: Tableaux de résultats

Page 3: Course de Nogaro (31 mars au 2 avril 2018)







Page 5: Course de Pau (11 au 13 mai 2018)







Page 7: Course de Valencia (23 au 24 juin 2018)

Page 9: Course de Dijon (13 au 15 juillet 2018)

Page 11: Course de Magny-Cours (7 au 9 septembre 2018)

Page 13: Course du Paul Ricard (2 au 4 novembre 2018)

Circuits	Classement 1 ^{ère} Course	Classement 2 ^e Course	Classement Général
 Nogaro	1 ^{er}	2 ^e	1 ^{er} ex-aequo
 Pau	5 ^e	5 ^e	2 ^e
 Valencia	3 ^e	3 ^e	2 ^e
 Dijon	2 ^e	1 ^{er}	1 ^{er}
 Magny-Cours	2 ^e	5 ^e	1 ^{er}
 Paul Ricard	5 ^e	7 ^e	2 ^e

Circuits	Précédent au classement général	Benoît CASTAGNÉ	Suivant au classement général
 Nogaro		1 ^{er} ex-aequo 85 pts	1 ^{er} ex-aequo MILAN 85 pts
 Pau	1 ^{er} MILAN 148 pts	2 ^e 121 pts	3 ^e JURADO 79 pts
 Valencia	1 ^{er} MILAN 193 pts	2 ^e 185 pts	3 ^e GULDENFELS 143 pts
 Dijon		1 ^{er} 272 pts	2 ^e MILAN 266 pts
 Magny-Cours		1 ^{er} 324 pts	2 ^e MILAN 314 pts
 Paul Ricard	1 ^{er} MILAN 374 pts	2 ^e 368 pts	3 ^e POUGET 333 pts

Classement final écurie: 4^e

31 MARS au 2 AVRIL 2018:

Course de Nogaro

DUEL AU PAYS DE D'ARTAGNAN

Comme chaque année, la saison de CLIO CUP s'ouvre par les traditionnelles Coupes de Pâques à Nogaro dans le Gers, dans le cadre du Championnat de France GT4.

Renault Sport peut s'enorgueillir du succès de sa discipline puisque ce sont pas moins de 38 pilotes que nous retrouvons sur la grille de départ. Il va falloir batailler ferme pour s'imposer face à des pointures comme Milan, Bossy, Baziret et autres nouveaux venus !

Quant au RAIWOIT RACING, le team attaque sa 10ème saison de sport automobile.

DEBUTS ENCOURAGEANTS !

Après 5 longs mois d'hiver, le Raiwoit Racing était impatient de reprendre la compétition. Comme chaque année, ce sont les Coupes de Pâques à Nogaro qui ouvrent la saison du championnat de France des circuits.

Un hiver studieux pour l'équipe avec le remplacement de la voiture, et une grosse préparation technique en analysant les données 2017. Une seule vraie séance de roulage, 2 semaines avant l'ouverture du championnat, mais de qualité avec un programme d'essai complet.

La voiture neuve va pourtant faire des siennes le vendredi pour les premiers essais. Un problème de calculateur va clouer la Clio 27 aux stands pendant la quasi-totalité de la journée avec seulement 4 tours bouclés. Le problème est heureusement résolu le vendredi soir.

Le samedi, 2 nouvelles séances d'essais libres au programme qui permettent de peaufiner les réglages et de se rassurer avec le meilleur chrono dans la dernière séance d'essais libres.

La qualif 1 a lieu en début de matinée, il fait froid. La stratégie choisie par l'équipe consiste à laisser la meute « chauffer » la piste et ne démarrer le roulage que dans les 10 dernières minutes, soit à mi-séance. Stratégie payante avec la 1ère pole position de la saison à la clef !

La course 1 va elle aussi se dérouler conformément au plan. Je prends un bon départ et je sors d'entrée la grosse attaque qui me permet de creuser un petit écart. Nicolas Milan, l'épouvantail de la discipline (4 titres en tant que pilote et 7 en tout pour le Milan compétition) revient sur moi en fin de course. Mes pneus commencent à fatiguer (l'attaque du début de course) mais je parviens à fermer les portes et à arracher la première victoire de la saison !

Le lendemain rebelote, je décide là encore de partir tard pour la Q2 mais, cette fois-ci, je n'arrive pas à faire un tour parfait au bon moment. La gestion du trafic est ultra importante avec 38 adversaires sur les 4.5 km du circuit Paul Armagnac. Résultat P3, Milan en pole devant Chaumat.

Au départ de la course 2, je sais qu'il faut attaquer d'entrée et ne surtout pas laisser Milan s'échapper. Je réalise un bon envol, me porte à hauteur de Milan, dans la malle de Chaumat qui sort large au premier virage. Je passe en tête et adopte la même stratégie que la veille. Full attack pendant 5 tours, je parviens à prendre 2 secondes d'avance. Malheureusement, à 6 minutes de la fin de course, le safety car est déployé suite à une sortie de piste. Mon avance est réduite à néant. Il reste 3 tours lorsque le safety car

lâche la meute. Milan est hyper rapide, je parviens à le contenir pendant 1 tour mais il trouve l'ouverture dans l'avant-dernier tour. Je ne lâche pas l'affaire et contre attaque dans le dernier tour, c'est chaud on se touche légèrement et nous faisons 3 virages de front, mais je suis à l'extérieur de l'avant dernier virage et je dois me résigner. Nous terminons donc second.

Match nul avec Nico Milan, nous sommes co-leaders du championnat. Dommage que le nombre de tours en tête ne rapporte pas de points car nous avons mené 90% des 2 courses. Le combat est lancé, il faudra être parfait si on veut l'emporter face à un adversaire de ce niveau. Le 3ème est déjà légèrement distancé au championnat, mais la saison est encore longue. Il faut se remettre au travail pour la prochaine épreuve, dans les rues de Pau.

A bientôt.

Benoît Castagné

Même si le 2ème pilote a décidé de partir dans une autre équipe (démarchant quelques uns de nos sponsors au passage...), nous vivons un début de saison plus qu'encourageant, avec un pilote hyper motivé, une voiture saine, ce qui nous permet de prendre la tête du championnat. On le savait, c'est confirmé : Nicolas MILAN, multiple vainqueur de la Coupe, sera l'un de nos plus farouches adversaires. Benoît se retrouve à égalité de points avec lui et chaque petit point glané en cours de saison aura toute son importance au moment du décompte final !

Quoi qu'il en soit, ces 1ers résultats nous « donnent des ailes » sans avoir recours à la célèbre boisson énergétique utilisant ce slogan. Mais comme le dit Benoît, la saison ne fait que commencer et il va nous falloir affronter les rues de Pau sans encombre !



11 au 13 MAI 2018:

Course de Pau

BATAILLE DE RUES A PAU

Comme le dit Benoît, Pau, c'est le petit Monaco : on aime y courir parce que c'est une course prestigieuse, mais les risques sont 2 fois plus importants qu'ailleurs. Risque de taper les rails, de s'accrocher, ... Donc, risque d'endommager la voiture et de louper de gros points au championnat.

Et puis Pau se situe dans les Pyrénées Atlantiques, superbe contrée mais aussi département le plus arrosé de France... Et il fût rare ces dernières années de passer entre les gouttes ! Le millésime 2018 n'y a pas échappé, bien au contraire.

Alors, même si le « métier » de pilote nécessite de s'adapter aux conditions de piste, rouler presque sans visibilité entre 2 rails, entouré d'une trentaine de furieux, n'est pas sans risque. Samuel RAFFIN en a malheureusement fait l'expérience avec une jambe cassée lors d'une violente sortie de route. De plus, ce ne sont pas toujours les courses les plus intéressantes à vivre, avec des dépassements forcément plus rares, et de fréquents déploiements de la voiture de sécurité.

GP de Pau sous le déluge !

« Le petit Monaco Français », c'est comme ça qu'on appelle le circuit de Pau. Avec son tracé atypique sillonnant les rues de la cité, le GP de Pau offre un cadre magnifique à la deuxième épreuve de la Clio Cup France.

Un circuit en ville présente toujours des difficultés particulières, il faut escalader des trottoirs, éviter les passages piétons, les bouches d'égouts... ici plus qu'ailleurs l'erreur est immédiatement sanctionnée.

Les essais libres permettent de reprendre nos marques. A cours de pneus, je m'applique à ne pas faire d'erreur et à valider la mise au point de la Clio n°27. Je me classe 5ème et 4ème des 2 séances.

Le lendemain, la pluie fait son apparition sur le Béarn, elle ne s'arrêtera quasiment plus jusqu'à la fin du week end.

En qualif, à Pau plus qu'ailleurs, il est primordial de gérer le trafic. Je loupe cet exercice lors de la qualif 1, et dois me contenter du 5ème rang. Cela promet une course difficile, car pour doubler à Pau, il faut prendre des risques..

La course 1 se déroule en semi-nocturne, pour corser le tout, il pleut des cordes. La direction de course décide donc de lancer la course sous safety car. Cette course va se résumer à un petit train tant la visibilité est précaire. Dans la ligne droite, je ne vois pas la voiture qui me précède (pourtant à moins de 5m devant) et je dois me repérer par les vitres latérales ! Dans ces conditions, tout dépassement est impossible. Je ramène donc l'auto en 5ème position.

Le dimanche matin, le soleil fait une timide apparition pour la seconde qualif. Le début de la séance se passe bien, je gère mieux le trafic et navigue au avant postes. Je suis en pôle provisoire lorsque je décide de passer le second train de pneus neufs. C'est une erreur. A Pau le circuit est court, et la température ambiante ne permet pas de monter en température rapidement les pneus... Je suis au stand pendant que la piste s'améliore et je dégringole au 7ème rang. C'est la douche froide....

La course 2 est à l'image de la première, nous partons sous safety car. Au premier tour lancé, je parviens à gagner une position (6ème), mais la course est rapidement interrompue au drapeau rouge suite à un accident. Elle ne repartira pas suite à un imbroglio au restart du drapeau rouge. En effet certains pilotes ont laissé tourner le chauffage, les essuies glaces etc... pendant de longues minutes et ne peuvent redémarrer. Bossy, 3ème, pousse son coéquipier Chaumat pour qu'il redémarre mais cette manœuvre est interdite. Chaumat gagne, mais Bossy est exclu. Nous marquons donc les points de la 5ème place. La moitié des points seront distribués suite à cette course tronquée. Maigre consolation, je réalise le record du tour.

Le bilan du week-end est mitigé. Milan gagne la course de samedi et termine 4ème dimanche. Il se retrouve seul en tête au championnat. Je me retrouve second, à 27 points. Il faudra réagir dès Valencia, où nous avons réalisé des essais encourageants courant Avril ! La voiture est intacte, ce qui n'est pas négligeable après un week-end à Pau. Nous avons un gros mois pour peaufiner les réglages en vue de la suite du championnat.

A bientôt

Benoît Castagné

Effectivement, bilan mitigé. Point positif : on ramène l'auto en bon état, ce qui n'est jamais écrit à l'avance à Pau. Point négatif : on se loupe aux essais ce qui, au vu du déroulement des 2 courses, ne pouvait nous faire viser les toutes 1ères places.

Nous perdons certes la 1ère place au championnat, mais demeurons de solides seconds derrière l'indéboulonnable Milan. Mais il ne faudra pas le laisser filer lors du week-end de Valencia les 23 et 24 juin.



23 au 24 JUIN 2018:

Course de Valencia

EXCURSION CHEZ NOS VOISINS ESPAGNOLS

Nous n'allons pas vous parler des vacances de Benoît. S'il souhaitait la chaleur, il l'a bien eue, mais plutôt style sauna finlandais que plage de la Costa del Azahar !

Il valait mieux avoir une bonne condition physique pour supporter la chaleur étouffante des habitacles !

Le 3ème meeting de la saison allait en effet se dérouler en compagnie des pilotes de la Cup espagnole, ce qui mettait plus de 40 concurrents en piste.

Que calor!

C'est en Espagne, sur le très beau circuit Ricardo Tormo de Valencia que s'est déroulé la 3ème épreuve de la Clio Cup France.

Après un meeting compliqué à Pau, il nous fallait réagir. Une première séance d'essai en Mars, suivie de 4h de roulage en essais privés, ont permis de s'acclimater au tracé atypique de Valencia. Théâtre du GP Moto d'Espagne, ce circuit offre de longues courbes en aveugle, qui demandent une certaine connaissance du tracé pour aller chercher la limite. La chaleur ambiante soumet les mécaniques et les pilotes à rude épreuve (jusqu'à 60°C dans l'habitacle...).

Les essais libres se passaient relativement bien, si ce n'est une légère alerte quand le capot mal fermé s'est fait la malle en fin de journée. Le pare-brise n'a pas apprécié... Point positif, je supporte très bien la chaleur, mon entraînement du printemps porte ses fruits.

Les qualifications sont extrêmement serrées. Je réalise le 6ème temps (4ème Français) mais à seulement 0,1s de la première ligne... rageant quand on sait qu'il est très difficile de doubler en course.

Je réalise un départ correct, sans gagner ni perdre de positions, surpris par la procédure Espagnole (extinction très rapide des feux), et me cale dans le pare-chocs de Palomeras. Le concurrent Espagnol me sépare pour l'instant des concurrents Français. Je suis très rapide en début de course, et Palomeras me gêne, mais je ne trouve pas l'ouverture. Nous dépassons Corentin Tierce, qui avait réalisé la pole position. Hélas la suite de la course sera plus difficile. Lorsque le moteur chauffe, il perd de la puissance, et je peine à suivre mon adversaire, mais lorsqu'il refroidit, je suis plus rapide et revient dans ses échappement. Ce jeu de yoyo se poursuit toute la course, que j'achève donc en cinquième position sans réellement pouvoir porter une attaque.

Nous faisons quelques ajustements pour la qualif 2. La fenêtre d'exploitation des pneus est réduite avec la chaleur ambiante. Je réalise un bon tour qui me permet de prendre la 4ème place (3ème Français), le tour suivant est meilleur, mais je me retrouve coincé derrière un groupe qui sort des stands... Là encore, je loupe la première ligne d'un rien.

Pour le second départ je ne me laisse pas surprendre, et je réalise un bon envol. Je gagne d'emblée 2 positions et me retrouve dans les roues du leader Pouget. Comme la veille je suis rapide en début de course, mais je peine à trouver l'ouverture. En revanche la voiture est plus constante, et malgré la chaleur je reste menaçant sur Pouget, qui tente de faire le jeu de son équipier Guldenfels alors 3ème. Je

tente une première attaque, à la limite du contact, mais ça ne passe pas. Pouget manœuvre bien et je me retrouve sous la menace de Guldenfels. Quelques tours plus tard, nous avons pris quelques longueurs d'avance sur Milan, nouveau 3ème. Je tente une nouvelle attaque après une petite erreur du leader et me porte à hauteur. Cette fois-ci le contact a bien lieu (bien sûr nous ne partageons pas la même version des faits...) et Milan en profite pour passer Pouget. Je suis contraint de passer dans la poussière pour défendre ma position et je sors large au freinage suivant...et me retrouve 3ème. Les positions n'évolueront plus, les 2 leaders ne s'attaquant pas. Le résultat me laisse amer car nous avons la voiture pour gagner et j'ai tenté ma chance autant que possible.

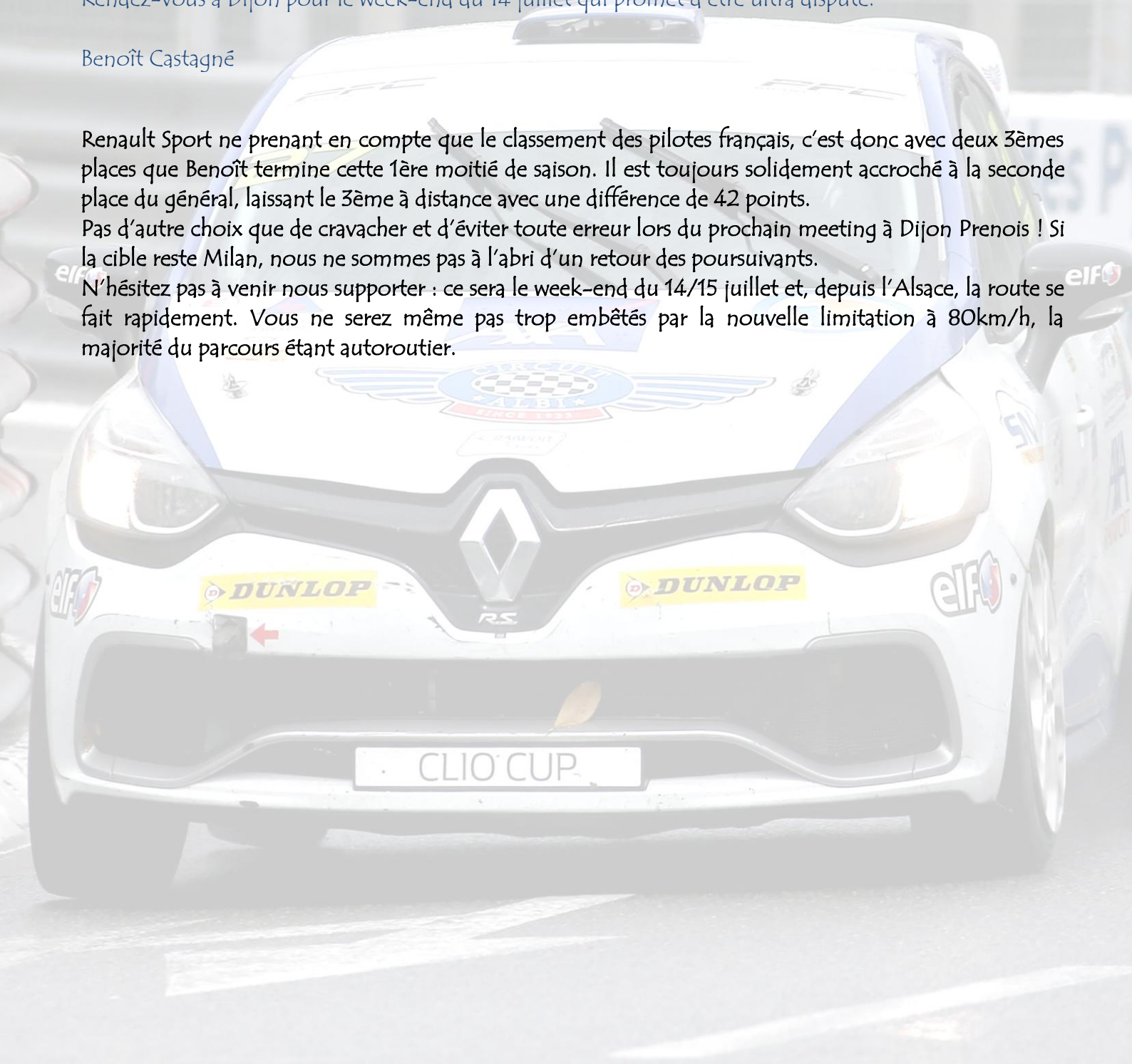
Au classement nous recollons tout de même à Milan puisqu'il a loupé la course de Samedi pour cause d'engagement en Alpine Europa Cup (dans tous les cas le règlement autorise un joker d'une course). Nous restons donc plus que jamais dans la course au titre avec seulement 8 points de retard à mi-parcours. La performance est là, il faut passer au travers des embuches et concrétiser ! Rendez-vous à Dijon pour le week-end du 14 juillet qui promet d'être ultra disputé.

Benoît Castagné

Renault Sport ne prenant en compte que le classement des pilotes français, c'est donc avec deux 3èmes places que Benoît termine cette 1ère moitié de saison. Il est toujours solidement accroché à la seconde place du général, laissant le 3ème à distance avec une différence de 42 points.

Pas d'autre choix que de cravacher et d'éviter toute erreur lors du prochain meeting à Dijon Prenoie ! Si la cible reste Milan, nous ne sommes pas à l'abri d'un retour des poursuivants.

N'hésitez pas à venir nous supporter : ce sera le week-end du 14/15 juillet et, depuis l'Alsace, la route se fait rapidement. Vous ne serez même pas trop embêtés par la nouvelle limitation à 80km/h, la majorité du parcours étant autoroutier.



13 au 15 JUILLET 2018:

Course de Dijon

CA A CASTAGNE AUX AVANTS-POSTES !

C'est toujours agréable de n'avoir que quelques heures de route pour rejoindre un circuit. Me voilà donc parti ce vendredi 13 en début d'après-midi. Route sympathique par ce temps estival, si ce n'est l'imprévu qui peut vous tomber dessus. Au bout de seulement une heure, arrêt total sur l'autoroute ! Un très grave accident venait de se produire : un camion avait traversé le terre-plein, écrasé 2 voitures avant de s'embraser. Bilan : 1 mort et plusieurs blessés graves. Après plus d'une heure à l'arrêt sous un soleil de plomb, je me suis aperçu qu'un grillage avait été ouvert sur l'aire devant laquelle je me trouvais. Chemin de terre puis nationale avec bouchons, mais j'étais sorti !

Situation inattendue, mais il faut toujours relativiser : si j'étais parti à l'heure prévue, je passais sur les lieux du drame au moment où il s'est déroulé, et qui sait si je serai encore là pour ce compte-rendu !

Feux d'artifice d'action à Dijon !

C'est en Bourgogne sur le circuit de Dijon Prenois, que la Clio cup faisait étape pour la 4ème épreuve de la saison. Dijon est un circuit extrêmement rapide, et très sollicitant pour les pneus, mais c'est aussi un des plus spectaculaires, surtout quand le turbulent peloton de la Clio cup y fait étape.

Les 3 semaines d'intervalle depuis l'épreuve de Valencia ont été chargées pour le Raiwoit Racing. Remplacement du moteur et révision complète de la voiture au programme, plus un petit galop d'essai à Albi pour vérifier que tout fonctionne. L'auto était prête juste à temps pour embarquer vers la Bourgogne.

Les essais libres se passaient plutôt bien, nous en profitons pour peaufiner la mise au point du châssis. Il faut une auto efficace, mais qui n'use pas trop les pneus, sous peine de crever en fin de course. L'autre difficulté à Dijon, c'est de trouver un bon lièvre pour profiter de l'aspiration dans la longue ligne droite en montée, sans se faire gêner sur le reste du tour. Je me classais second des 2 séances d'essais.

Pour la première qualif, la stratégie est complexe car je n'ai pas d'équipier pour me tirer ; je décide donc de chercher des alliés de circonstance en cours de séance. Après 2 tentatives manquées, je trouve un groupe de 3 voitures du team Tierce Racing. Je parviens à mettre la distance idéale entre eux et moi au début du tour et profite d'une belle « aspi ». Pôle position, avec 3 dixièmes d'avance. Nous décidons d'arrêter la séance pour ne pas user davantage les pneus.

Pour la course, le départ est hyper important pour ne pas se retrouver englué dans le paquet. Je réussis un bon envol et au premier virage, j'ai quelques mètres d'avance. Je sors la grosse attaque pendant 2 tours pour tenter de m'échapper pendant que mes adversaires s'attaquent. Je réussis à prendre 2 secondes d'avance. Malheureusement à l'image du tour de France le coureur échappé ne peut rien face à un peloton qui s'entend bien. Milan, Pouget et Bossy me rattrapent. Milan attaque et passe à mi-course. Nous entamons alors une super bagarre pendant laquelle nous nous dépassons quasiment à chaque tour. A l'aube du dernier tour, je porte une attaque au bout de la ligne droite des stands. Nous nous touchons au freinage et mon auto est déstabilisée, du coup Nico me recroise. Je ne parviendrai pas à repasser. P2 donc, après une super bagarre.

Le lendemain rebelote, je dois à nouveau trouver un tour clair avec une bonne aspi. Comme la veille mes 3 premières tentatives sont avortées (tête à queue devant moi, drapeau jaune... etc.). La 4ème est la bonne, je me retrouve comme la veille derrière un groupe et parviens à faire un tour propre en profitant de l'aspi. Nouvelle pôle!

Au moment de prendre la piste pour la course 2, un orage s'abat sur le circuit. Nous sommes tous en slick et changeons de pneus dans la voie des stands juste avant le tour de formation. Le départ est donné sous safety car en raison des conditions météo. Nous n'avons pas roulé sur le mouillé du week-end et je sers de point de repère à mes adversaires. Je mène jusqu'à la mi-course, la piste commence à sécher et David Pouget très rapide dans ces conditions me dépasse. Je ne m'affole pas, la course est longue et l'aspiration permet de rester au contact, mais Nico Milan 3ème est menaçant et tente à plusieurs reprises de me dépasser. En fin de course Pouget est un peu moins bien, peut-être a-t-il trop « tapé » dans ses pneus à la mi-course. Je repasse à l'attaque et nous nous dépassons à plusieurs reprises. Comme la veille j'attaque à l'entame du dernier tour, je passe au freinage après une légère touchette, mais Pouget me rend la monnaie de ma pièce 3 virages plus tard, nous faisons plusieurs virages portière contre portière (car les rétros ne sont plus là...). Dans le virage de Pouas qui commande la ligne droite d'arrivée je visse dans le pare choc de David, je suis dans l'aspiration et je déboîte sur la ligne. Le directeur de course doit avoir recours à la Photo finish ! Nous gagnons pour 4 millièmes de seconde!

Nous faisons donc le plein de confiance et de points avant la pause estivale. Nous reprenons la tête du championnat pour 6 points, mais le décompte ne nous est pas favorable (seuls les 11 meilleurs résultats sur 12 sont pris en compte). Avec celui-ci nous sommes seconds à 6 points.

Il faudra cravacher jusqu'au bout, face à un adversaire de très haut niveau, mais nous avons toutes nos chances !

Rdv à la rentrée sur le circuit de Magny Cours.

A bientôt

Benoît CASTAGNE

C'est quasiment par un week-end de rêve que nous attaquons la trêve estivale. 2 pôles positions, 1 seconde place et une victoire : presque le meeting parfait, avec une jolie moisson de points qui nous remettent en tête provisoire du championnat (hors décompte d'une course) !

Nous sommes une petite équipe hyper motivée, qui essaie de travailler très professionnellement, avec un pilote au mieux de sa forme.

Mais rien n'est joué, loin de là, surtout en sport mécanique. Si l'avance sur le 3ème devient conséquente, elle reste très fragile sur le second, puisque seulement 6 points nous séparent. Et comme il s'agit de Nicolas Milan... Pas question de se relâcher à la rentrée de septembre !

7 au 9 SEPTEMBRE 2018:

Course de Magny-Cours

SAUVER DES POINTS

Les courses se suivent et ne se ressemblent pas sur ces 2 derniers meetings qui se sont déroulés sur les anciens circuits de F1. En effet, si la course 2 de Dijon, et la course 1 de Magny-Cours furent palpitantes tellement la bagarre fût intense, la seconde du week-end nivernais fût une véritable frustration, puisque ramenée à 4 tours au lieu de 14 en temps normal.

Nous avons en effet assisté à un gros carambolage impliquant plusieurs voitures dès le 2ème virage du 1er tour, puis un second du même type au redémarrage. Voiture de sécurité dans le 1er cas, arrêt de la course dans le second ! Le temps restant ne permettait plus alors que d'effectuer 4 tours.

La Clio Cup est sans doute victime de son succès en accueillant 35 pilotes sur la grille. C'est loin d'être le cas dans d'autres disciplines. Cela contribue à faire le spectacle, mais augmente le risque de carambolages...

Keep Fighting !

La rentrée des classes de la Clio Cup France avait lieu les 9 et 10 Septembre sur le circuit de Magny Cours.

Nous arrivions en bonne position au championnat puisque nous étions en tête avec 6 points d'avance sur Nicolas Milan. Par contre, le décompte du plus mauvais résultat nous était défavorable (6 points de retard après décompte).

La performance est au rendez-vous dès les essais libres. Meilleur temps dans la séance 1, et 6ème dans la séance 2. Comme d'habitude la hiérarchie est très serrée. Les qualifs seront déterminantes !

La première séance qualif se déroule parfaitement. La piste évolue au fur et à mesure des tours et c'est dans les derniers instants que les meilleurs temps se font. Je parviens à me positionner correctement avec un tour clair, légèrement aspiré par un groupe de voitures. P1, de bon augure pour la course.

La course 1 démarre tambour battant. Je réalise un bon départ et garde la tête mais Milan trouve l'ouverture à Adélaïde. Très rapidement, un groupe de 4 se dégage. Je suis toujours à la bagarre avec Milan, mais aussi Bossy et Pouget. Les premiers tours sont très chauds, les positions évoluent en permanence avec souvent 2, voire 3 voitures de front ! Après quelques tours nous nous retrouvons à 3 de front à l'entrée de la chicane rapide d'Imola. Je suis à la corde, Bossy au milieu et Milan à l'extérieur. Il n'y a pas assez de place pour nous 3, je décolle sur le vibreur intérieur pendant que Bossy et Milan se touchent, ce dernier étant obligé de court-circuiter la chicane. A l'issue de ce tour, Bossy se retrouve en tête, Pouget est second, j'occupe la 3ème place et Milan la 4ème mais il reçoit un drive through pour la manœuvre sur Bossy. Je décide alors de calmer le jeu pour attendre la fin de course. Je repasse à l'attaque à 3 tours de la fin. J'attaque Pouget et passe en 2ème position avec l'objectif de m'attaquer au leader Bossy. A l'entame du dernier tour, Pouget repasse. Dans la foulée il se porte à la hauteur de Bossy, que je dépasse aussi. Nous terminons donc second. C'est une bonne opération au championnat puisque Milan ne termine que 11ème suite à sa pénalité.

Le lendemain la seconde séance qualif est à nouveau très serrée. Comme d'habitude, nous optimisons au maximum le poids de l'auto en embarquant le minimum de carburant. Dans ma première tentative,

je déjauge à la sortie de la grande courbe d'Estoril. Quelques centièmes s'envolent.... J'occupe la pole provisoire mais je dois arrêter la séance là, puisque nous sommes à court de carburant (il est interdit de rajouter de l'essence pendant la séance). Malheureusement, nos concurrents améliorent et je me retrouve 4ème, à 4 centièmes de la pole !

La course 2 est chaotique. Je prends un bon départ et me retrouve second derrière le poleman Pouget, mais la course est neutralisée suite à un accrochage. Au restart je tente de déborder Pouget à Adélaïde. La porte est fermée à droite, je passe à gauche... mais Milan nous passe à droite. Je perds donc une position avant que la course ne soit stoppée au drapeau rouge. Nouveau départ sous safety car, l'auto est au top et je me sens plus rapide que Milan et Pouget. Je me cale dans l'aspiration et tente de passer à Adélaïde, mais la porte est toujours verrouillée. Cela se termine par une grosse bousculade au freinage dans laquelle je perds 2 places supplémentaires. Je me retrouve 5ème et je ne parviendrai pas à dépasser Pouget malgré plusieurs attaques et termine donc 5ème. Bossy l'emporte devant Milan, Guldenfels et Pouget.

Au classement général nous sommes désormais leader avec 10 points d'avance sur Milan (sans décompte cette fois). Pouget et Guldenfels sont légèrement distancés mais conservent mathématiquement une chance de titre. Tout se jouera au Castellet les 3 et 4 Novembre dans une finale qui s'annonce explosive.

D'ici là, nous allons nous préparer au mieux afin de mettre toutes les chances de notre côté pour décrocher la couronne !

A bientôt
Benoît Castagné

Une très belle 1ère course qui nous permet d'engranger des points, une seconde frustrante où notre adversaire principal Nicolas Milan nous en reprend. Nous repartons néanmoins de la Bourgogne en ayant augmenté notre capital en tête du championnat. Avance toutefois très fragile, ce qui promet un sacré final au Paul Ricard les 3 et 4 novembre !

2 au 4 NOVEMBRE 2018:

Course du Paul Ricard

L'EQUIPE EN DEUIL

C'est avec une immense tristesse que nous venons d'apprendre le décès de notre ingénieur, Julien DAVID. Julien a perdu la vie lors d'une sortie de route dans la nuit de vendredi à samedi. La voiture a sauté un parapet pour se jeter dans le Tarn et n'a été retrouvée que quelques heures plus tard. Il était accompagné d'un collègue de travail, décédé également.

Julien était bien sûr benévole au sein de notre petite équipe. Nous garderons de lui le souvenir d'un garçon attachant, toujours souriant, sachant transmettre sa bonne humeur même dans les moments difficiles. Julien, c'était aussi celui qui se dévouait toujours pour terminer les plats !

Nous pensons tout particulièrement à ses parents, Françoise et Alain, des personnes formidables, qui nous ont si souvent accompagnés sur les courses.

Nous ne t'oublierons jamais Julien.

DE SI PEU...

Théâtre du GP de France de F1 ressuscité, nous découvrons que le circuit Paul Ricard a en partie fait peau neuve, tout particulièrement avec l'installation de nouvelles tribunes. Situé près de Toulon, on s'attend toujours à rencontrer un temps clément, même à la Toussaint. Mais le Var a été le département le plus touché par les intempéries lors de la semaine écoulée, et le temps était loin d'être au beau fixe tout au long de ce week-end. Meeting primordial puisque nous jouons le titre !

C'est presque devenu une habitude : nous avons le plaisir d'accueillir l'un de nos plus fidèles soutiens : Denis MULLER. Cette année, il avait emmené toute la famille dont certains membres découvraient l'univers du sport automobile. Apparemment, tout le monde a apprécié !

Clap de fin au Paul Ricard !

La finale de la Clio cup France s'est tenue sur le circuit Paul Ricard, théâtre du Grand Prix de France de Formule 1. Ce week-end était un peu particulier puisque tous les championnats Clio cup dans le monde étaient pour la première fois réunis, pour une grande finale internationale. Un spectacle réunissant 100 pilotes, 15 Nationalités et un grand nombre d'animation autour de l'histoire de Renault dans les Coupes de marques.

Nous abordions ce week-end avec 10 points d'avance, 94 points restant à distribuer.

Les essais libres se déroulaient plutôt bien, nous naviguions dans le top 3, en marquant à la culotte notre adversaire principal pour le titre, Nicolas Milan.

La première séance qualificative se déroule à la nuit tombée, en slicks, sur une piste séchante. Dans ces conditions le dernier qui passe la ligne est avantagé. Après avoir lutté pour la pole position toute la séance je me classe 5ème, en étant parmi les premiers à passer sur la ligne. Nico Milan est 6ème.

Le tournant du week-end va pourtant se jouer dans l'obscurité de ce Vendredi soir. Les techniciens Renault Sport nous font démonter le différentiel pour les besoins du contrôle technique. En le remontant, nous commettons une erreur d'orientation qui a pour conséquence d'annuler le fonctionnement de l'autobloquant. Ce dispositif a pour vocation de transmettre le couple de la roue

intérieure, vers la roue extérieure pour limiter le patinage. Toutes les tractions avant à vocation sportive en sont équipées.

La seconde séance qualificative (qui donne ce week-end la grille de la course 1) a lieu samedi matin, sous la pluie. Je réalise d'entrée une performance correcte qui me place dans le top 3, mais la performance se dégrade considérablement. En fin de séance je rends plus d'une seconde au tour, en proie à beaucoup de patinage. Malgré tout, cette performance me classe 4ème. Malheureusement, j'ai plusieurs fois dans la séance passé 4 roues en dehors de la ligne de course, une incompréhension avec le stand fait que je n'étais pas prévenu en direct de ces écarts. Au bout de 3, c'est l'annulation du meilleur temps. Je me retrouve donc qualifié 11ème...

Pour la 1ère course, je dois impérativement remonter si je veux conserver mes chances pour le titre. Le départ est chaotique depuis le 11ème rang. Je gagne quelques positions mais j'en perds 2 suite à l'attaque musclée d'un pilote espagnol. La performance n'est clairement pas au rendez-vous, je peine à toutes les ré accélération. Je ne perds pas espoir et m'applique à rester au contact d'un groupe agité. Au fur et à mesure que mes adversaires s'attaquent et commettent des erreurs, je remonte jusqu'au 4ème rang, inespéré ! Dans le dernier tour, Chaumat, bien remonté lui aussi m'attaque à l'amorce du dernier virage, je recroise, mais sans autobloquant, je ressorts très lentement du virage et perd 2 places. Résultat, 6ème donc, mais 5ème Français car un pilote espagnol me devance. Milan fini 3, nous sommes toujours en tête !

Nous tentons de comprendre le problème de patinage en démontant le différentiel, mais nous ne mettons pas le doigt sur le problème.

Au départ de la Course 2, le calcul est simple, celui de Milan ou de moi qui finit devant l'autre est champion. Je suis déterminé. Le départ se passe bien, je gagne plusieurs positions et me retrouve 2ème à l'entame du 2ème tour. Milan est 4ème, tout est sous contrôle. Le problème est que la performance n'est toujours pas au rendez-vous. Je suis très lent dans toutes les sorties de virage et le peloton me rattrape. Je me retrouve 3ème, puis 4ème, derrière Milan. Au prix d'une attaque musclée je lui reprends la 4ème place. Cela ne dure pas et je me fais à nouveau dépasser au 6ème tour. Le groupe de tête s'en va inexorablement, mais je ne suis qu'une position derrière Milan. En fin de course le groupe derrière moi me rattrape. Je perds encore deux positions pour échouer au 7ème rang. Le titre nous échappe....

Il reste néanmoins la finale internationale à courir. Nous passons outre la déception et nous remettons au travail. Nous mettons enfin le doigt sur notre problème de différentiel en exploitant les acquisitions de données. Le patinage était tel que la roue intérieure patinait à 180 km/h en 5ème dans la courbe de Signes....

Les 5 meilleurs de chaque championnat se retrouvent donc pour une qualif et une course. La grille à fière allure avec de grands noms des courses de tourisme en Europe (Rangoni, Di Luca, Bleekmolen, Coates...) et même des pilotes chinois. Certains ont performé en WTCC, BTCC, Porsche supercup...

La séance qualif est très stratégique car 20 pilotes peuvent l'emporter. Les alliances se créent pour profiter de l'aspiration. A ce petit jeu les Anglais sont les plus forts et verrouillent la première ligne. Je la joue tactique et parviens à profiter d'un groupe pour réaliser le 4ème temps. La voiture est complètement différente de celle que j'avais 1h plus tôt...

La course promet d'être intense, en effet le vainqueur repartira avec une Mégane RS flambant neuve. Je réalise un bon départ et me retrouve 3ème, derrière les 2 anglais. Très vite nous partons à 3. Le but est

de s'échapper le plus possible du peloton car la bagarre promet d'être intense en fin de course. Les Anglais jouent la course d'équipe et sont ultra rapides en début de course. Je parviens à m'accrocher jusqu'à ce qu'ils baissent un peu de rythme à la mi-course. Ils ont sûrement opté pour un set up agressif et ont abimé leurs pneus. Je commence à me montrer menaçant lorsque le safety car est déployé suite au spectaculaire accident de Pouget, qui s'est accroché avec un Anglais (200m sur le toit à 160 km/h...). Heureusement il s'en sort sans mal. Le safety car permet aux Anglais de refroidir leurs pneus et au restart ils repartent de plus belle. Coates jouant le jeu de son compatriote en me bloquant légèrement (c'est de bonne guerre). Il reste tours, j'attaque Coates au freinage mais je perds la voiture. Cette erreur me coûte quelques longueurs qui seront suffisantes au duo britannique pour réaliser le doublé. Je me console avec le meilleur tour en course, 1s plus rapide que mon temps du matin en Clio cup France... et la 3ème place. C'est mon premier podium international, pour ma seconde course à ce niveau.

C'est donc l'heure du bilan. Bien sûr la déception est immense. Nous ratons de peu le titre, et le niveau de performance montré en finale internationale attise un peu plus nos regrets. Néanmoins nous réalisons notre plus belle saison. Nous avons marqué les esprits en France et lors de la finale internationale. Nous n'avons pas à rougir de nos prestations. Le sport est fait de bons et de mauvais moments et nous aurons eu beaucoup de bons moments cette année.

Tout cela n'aurait pas été possible sans la présence de nos fidèles partenaires et de tous les membres de l'équipe (tous bénévoles !) que je tiens à remercier!

A bientôt

Benoît Castagné

Sur 6 meetings, nous avons mené le championnat à 3 reprises. Nous savions que face à Milan, déjà quadruple champion, la tâche serait rude en finale ! Et pourtant, la bataille exacerbée que nous attendions n'a pas vraiment eu lieu. Nicolas Milan n'était pas dans ses meilleurs jours et, si nous avions pu déceler ce problème technique avant, la voiture nous aurait certainement permis de finir devant, sans prétention aucune.

Evidemment, notre adversaire n'a pas démerité et nous le félicitons pour ce 5ème titre.

Le team finit 4ème sur 14, sachant que les deux meilleures voitures classées marquent des points et que pour le Raiwoit Racing, c'est une seule Clio qui nous fait accéder à cet échelon.

C'est donc avec une énorme déception que nous terminons l'année. Et pourtant, ce fût notre plus belle. Nous nous sommes battus pour le titre du début à la fin, en damant le pion aux grosses structures. Benoît a pu exprimer tout son savoir-faire au volant lors de la finale internationale. Même si ce n'est que pour la gloire, finir 3ème d'une série regroupant les 20 meilleurs mondiaux marque les esprits. Chapeau Benoît!

Mais tout ceci est bien peu de choses face au drame que nous venons d'apprendre, et nous rappelle qu'il nous faut toujours relativiser...

Bonne fin d'année à tous !