













SOMMAIRE

- Page 2: Tableaux de résultats
- Page 3: Décision de début d'année
- Page 4: Course de Nogaro (18 au 20 mars 2011)
- Page 6: Course de Val-de-Vienne (6 au 8 mai 2011)
- Page 9: Course de Pau (20 au 22 mai 2011)
- Page 11: Course de Spa-Francorchamps (15 au 17 juillet 2011)
- Page 14: Course du Mans (9 au 11 septembre 2011)
- Page 17: Course de Dijon-Prenois (23 au 25 septembre 2011)
- Page 20: Course de Monza (21 au 23 octobre 2011)

Circuits	Classement 1ère Course	Classement 2e Course	Classement Général
 Nogaro	2 ^e	3 ^e	3 ^e
 Val de Vienne	3 ^e	4 ^e	3 ^e
 Pau	3 ^e	2 ^e	2 ^e
 Spa-Francorchamps	21 ^e	11 ^e	2 ^e
 Le Mans	3 ^e	7 ^e	4 ^e
 Dijon	4 ^e	2 ^e	4 ^e

Circuits	Précédent au classement général	Benôit CASTAGNÉ	Suivant au classement général
 Nogaro	2 ^e POUGET 52 pts	3 ^e 47 pts	4 ^e Ex-Aequo 33 pts
 Val de Vienne	2 ^e POUGET 97 pts	3 ^e 89 pts	4 ^e GUYONNET 63 pts
 Pau	1 ^{er} BELLINATO 164 pts	2 ^e 136 pts	3 ^e POUGET 117 pts
 Spa-Francorchamps	1 ^{er} BELLINATO 220 pts	2 ^e 148 pts	3 ^e POUGET 142 pts
 Le Mans	3 ^e POUGET 188 pts	4 ^e 185 pts	5 ^e PECHARD 150 pts
 Dijon	3 ^e POUGET 232 pts	4 ^e 230 pts	5 ^e PECHARD 175 pts

1er MARS 2011:

Quand une saison se termine, on se dit que l'attente va être longue avant la reprise. Et puis on se retrouve très vite à l'entame de la nouvelle année sportive. Sans pour autant que l'intersaison soit inactive.

En effet, nous devons prendre une décision essentielle. Bien que la voiture n'ait connu aucune avarie importante sur ces 2 ans, le châssis fatigue, perd de sa rigidité. Nous étions face à 2 possibilités: ou repartir sans rien modifier et espérer au mieux le même résultat qu'en 2010, ou changer la coque pour gagner simplement 1 ou 2/10^e au tour, mais qui nous permettront de rouler aux avant-postes.

Rouler pour rouler, ou rouler pour gagner, nous avons bien sûr opté pour cette 2^e solution, avec la grosse ambition de viser le titre.

Mais il faut avoir les moyens de son ambition. Si la coque seule ne vaut pas très cher, tous les éléments à transférer ainsi que les autres pièces neuves augmentent considérablement la note avant même d'avoir posé les roues sur la piste!

Heureusement, tous les 1ers contacts avec les sponsors 2009/2010 s'avèrent très positifs, au point que plusieurs proposent d'office d'augmenter leur participation! Quel bonheur! Nos résultats n'y sont peut-être pas étrangers...

De son côté, Benoît CASTAGNÉ repart bien sûr à nos côtés pour cette saison, dans la structure AK Compétition qui assure la maintenance de l'auto.

Au niveau du calendrier, pas mal de changements par rapport aux années passées: la disparition de Magny Cours, et 2 nouveautés: Monza en Italie, et Pau pour la renaissance du Grand Prix. Particularité sur ce circuit en ville: les courses 206 et 207 relais ne seront pas invitées, et nous nous retrouverons avec les formules 3 et 4.

18 au 20 MARS 2011:

Course de Nogaro

Souvenez-vous : nous terminions la saison 2010 sur une victoire à Nogaro.

Nous recommençons 2011 à Nogaro non pas par une victoire, mais par 2 podiums : une 2^{ème} et une 3^{ème} place. De quoi être sacrément satisfaits!

Nous voilà donc pleinement rassurés sur le potentiel de l'auto. Ainsi, les travaux effectués durant l'intersaison s'avèrent payants.

Rassurés aussi sur le potentiel du pilote... Mais en doutions-nous un seul instant ? Benoît s'inscrit d'emblée parmi les favoris de la saison. Ceci dans un championnat très relevé composé de 28 pilotes, dont une bonne douzaine de prétendants à la couronne.

Nous sommes conscients qu'il va avoir du fil à retordre, ne serait-ce qu'avec Ludovic BELLINATO et David POUGET, deux anciens champions de la discipline. Mais attendons la suite...

Le N°28 étant déjà pris lors de l'inscription de Benoit, il court cette année sous le N°33.

Enfin, grande nouvelle, vous devriez pouvoir visionner les résumés des courses sur MOTORS TV. Le week-end de Pau (21 et 22 Mai) devrait même être retransmis en direct ! Nous vous tiendrons informés.

Mais je vous laisse vous imprégner du compte-rendu de notre pilote Benoit Castagné.

"Coupe 207 THP: 2 Podiums à Nogaro!"

Après le travail effectué sur la voiture cet hiver dans les ateliers d'AK Compétition, nous attendions cette première épreuve de la saison avec impatience.

Ce ne sont pas moins de 28 concurrents qui ont fait le déplacement dans le Gers avec en plus de tous les gros bras de la saison dernière (COPPENS, BOTTEMANNE, ROPARS, TRÉMOULET, PECHARD...) le retour dans la discipline du champion 2007 David POUGET et du champion 2001 (et grand animateur de la coupe en 2007, 2008 et 2009) Ludovic BELLINATO. Le niveau est donc plus relevé que jamais cette année et une quinzaine de pilotes peuvent prétendre à la succession du champion 2010 Sébastien SEVEAU, qui évolue cette saison en THP Spider Cup.

Après avoir mis à profit la journée de vendredi pour découvrir les nouveaux pneus qui équipent les 207 cette saison et pour régler la voiture en conséquence, il est temps de passer aux choses sérieuses.

Les premiers essais officiels sont toujours très attendus en début de saison puisqu'ils dessinent une première hiérarchie. Nous sommes immédiatement rassurés puisque je parviens à placer la 207 numéro 33 tout en haut de la feuille des temps. BELLINATO, POUGET, TRÉMOULET, les favoris sont bien présents mais il y a déjà quelques surprises (BOTTEMANNE, ROPARS et COPPENS se retrouvent au delà du top 10, peut être un problème d'adaptation aux nouveaux pneus ?).

Les 10 meilleurs temps s'attaquent ensuite à la superpôle (1 tour chrono unique, qui détermine la grille de départ de la course). Je rate la pôle position pour 4 centièmes de secondes !!! Mais je suis malgré tout sur la première ligne de la grille de départ.

Le début de course est très mouvementé. Après un départ moyen je me retrouve 4^{ème} au premier virage, au milieu d'un groupe de furieux. Les positions évoluent à chaque tour dans le groupe de tête, non sans laisser quelques traces sur les carrosseries! Après 4 tours je réussis à récupérer la 2^{ème} position et une période de Safety Car calme les ardeurs de tout le monde. Au restart le leader BELLINATO utilise toute son expérience pour prendre quelques longueurs d'avance alors que je m'efforce de contenir un David POUGET survolté.

Enfin je parviens à le distancer et à revenir sur le leader mais celui-ci ne commet pas la moindre erreur et les positions n'évolueront plus.

Le lendemain, on prend les mêmes et on recommence : le trio de tête de la veille se retrouve sur le devant de la scène mais je rétrograde d'une place au profit de David POUGET. Les 5 premiers sont groupés en moins de 2 dixièmes (bien plus serré qu'en F1 !), ce qui prouve le niveau atteint par le championnat cette année. Après un bon départ je me retrouve dans les roues de POUGET et BELLINATO, en bataille pour la 1^{ère} place, mais suite à la course relais de 6 heures qui vient de se terminer, les conditions de piste ont évolué par rapport à la veille en raison de la gomme déposée. Le set up de notre 207 n'est plus optimum. Dans ces conditions je dois m'employer pour contenir Sacha BOTTEMANNE puis Xavier GUYONNET, qui réalise le meilleur tour en course. Je parviens à conserver ma 3^{ème} place de justesse, en occupant le plus d'espace possible sur la piste mais je ne suis pas en mesure d'inquiéter les leaders qui se sont entendus pour prendre le large.

C'est donc le même tiercé que la veille qui se retrouve sur le podium mais dans un ordre différent avec la victoire de POUGET, devant BELLINATO et moi même.

Le bilan du week-end est positif puisque nous nous positionnons d'entrée de jeu parmi les prétendants au titre. J'occupe actuellement la 3^{ème} place du championnat à 11 points du leader BELLINATO. Nous sommes rassurés quand à notre niveau de performance.

Cependant le principal enseignement de ce week-end est que le championnat s'annonce très serré avec pas moins de 15 pilotes dans la même seconde sur un tour. Il faudra donc se monter constant et continuer à travailler pour aller chercher de gros points à chaque épreuve.

A bientôt

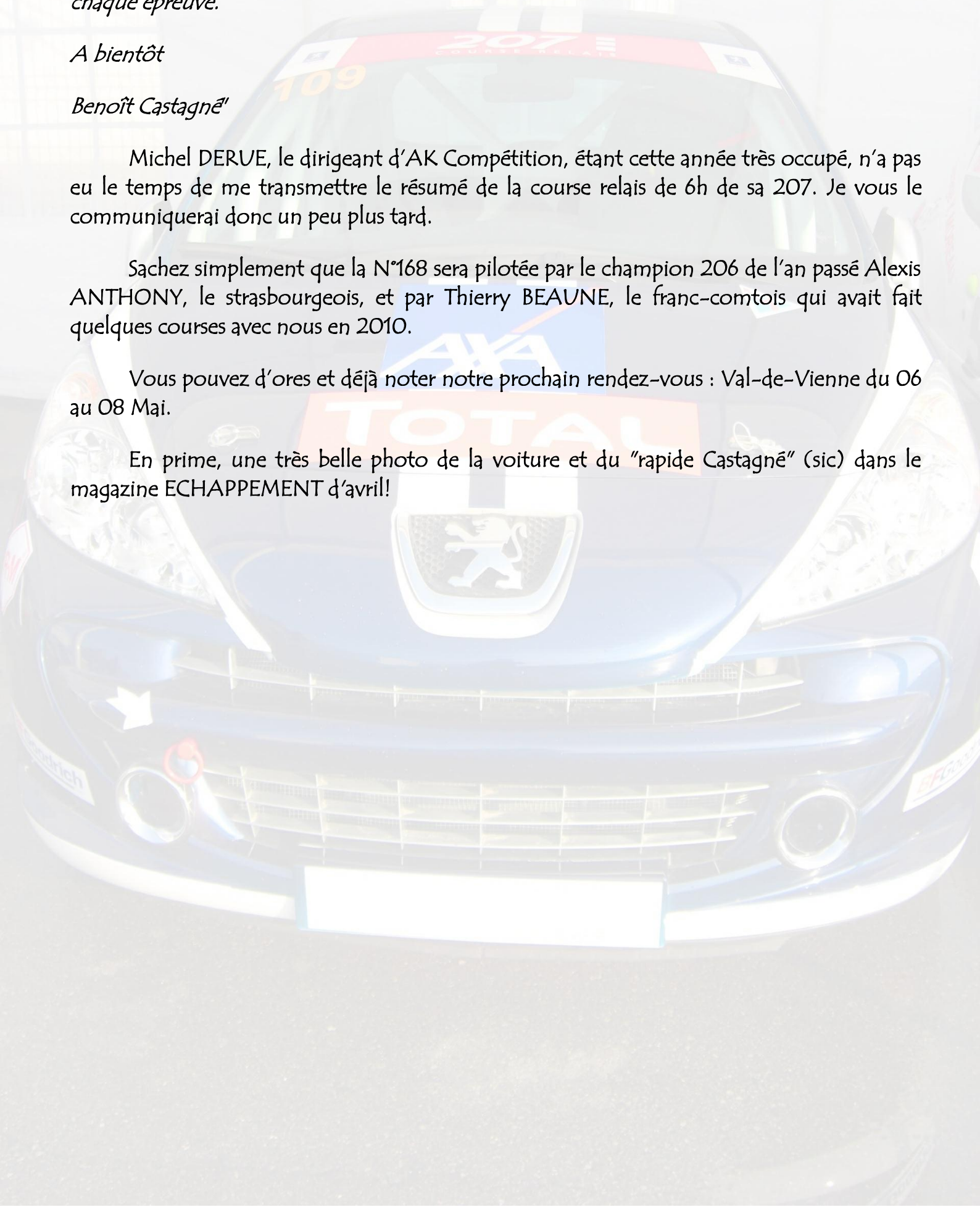
Benoît Castagné'

Michel DERUE, le dirigeant d'AK Compétition, étant cette année très occupé, n'a pas eu le temps de me transmettre le résumé de la course relais de 6h de sa 207. Je vous le communiquerai donc un peu plus tard.

Sachez simplement que la N°168 sera pilotée par le champion 206 de l'an passé Alexis ANTHONY, le strasbourgeois, et par Thierry BEAUNE, le franc-comtois qui avait fait quelques courses avec nous en 2010.

Vous pouvez d'ores et déjà noter notre prochain rendez-vous : Val-de-Vienne du 06 au 08 Mai.

En prime, une très belle photo de la voiture et du "rapide Castagné" (sic) dans le magazine ECHAPPEMENT d'avril!



6 au 8 MAI 2011:

Course de Val de Vienne

"Après un week-end de Nogaro réussi, nous attendions beaucoup de ce deuxième meeting de la saison sur le circuit du Val de Vienne. Il fallait confirmer, et si possible prendre des points à nos adversaires, en vue de se rapprocher de la tête du championnat.

Les essais libres du vendredi sont difficiles. Tous les concurrents bénéficient ici d'une nouvelle évolution de la gestion moteur, étudiée par les techniciens de Peugeot Sport. Malheureusement son installation sur la numéro 33 pose quelques problèmes et je passe le plus clair de mon temps dans les stands. 4 tours chrono sur l'ensemble de la journée, c'est peu !

Samedi matin, grâce au travail de l'équipe AK Compétition, le problème est résolu. Je me qualifie sans mal pour la Super Pôle et réalise le 3^{ème} temps de celle-ci, à 1 dixième de la pôle, une nouvelle fois réalisée par le leader du championnat Ludovic BELLINATO.

En course, je prends un départ moyen et me retrouve 4^{ème} au premier virage, j'attaque immédiatement Xavier GUYONNET pour reprendre ma 3^{ème} place, mais j'ai du mal à suivre le rythme des leaders en début de course. Comme à Nogaro, POUGET et BELLINATO sont les hommes forts et se disputent la première place. Une nouvelle fois, BELLINATO prend le meilleur sur POUGET et s'échappe. On ne le reverra plus. Au fur et à mesure que la course avance, la voiture est de plus en plus performante. Je reviens au contact de POUGET et le harcèle sur près de 10 tours. Il use de toute son expérience (double champion de France) et ne commet pas d'erreur. Je termine donc 3^{ème}. Le podium des 3 premières courses de la saison a donc consacré les 3 mêmes pilotes, à chaque fois dans un ordre différent!

Lors des essais qualificatifs du dimanche, on prend les mêmes et on recommence. Tous les gros bras du championnat limitent au maximum le nombre de tours dans cette séance pour préserver les pneus en vue de la Super Pôle. Avec Ludovic BELLINATO nous ne faisons que 2 tours chrono. TRÉMOULET et POUGET font de même, tandis que Sacha BOTTEMANNE, l'un des pilotes les plus rapides du championnat perd sa place en Super Pôle dans les dernières secondes (comme quoi, personne n'est à l'abri!).

Après avoir passé toute la course de samedi dans les échappements de POUGET et sans jamais pouvoir passer, je sais à quel point la position sur la grille est importante. Dans mon tour de Super Pôle je réalise le meilleur temps dans les 2 premiers secteurs du circuit mais dois m'incliner face à un BELLINATO impressionnant qui a réalisé un dernier secteur de folie. 85 centièmes de seconde, c'est ce qu'il me manque pour la pôle mais je ne devance POUGET que de 42 centièmes !!!

Comme la veille, je réalise un départ moyen, TRÉMOULET parti 4^{ème} (donc juste derrière moi sur la grille), prend la tête après un départ canon. Je me retrouve second devant POUGET et BELLINATO qui est resté « scotché » sur la grille. Le peloton est très compact et je retarde au maximum mon freinage pour contenir un David POUGET très rapide en moteur. Je bloque ma roue avant, permettant à celui-ci de venir à côté de moi. Après plusieurs centaines de mètres côte à côte et un léger contact, je me retrouve sur le côté sale de la piste, ce qui profite à ce diable de BELLINATO.

Celui-ci déborde POUGET et part à la chasse derrière TRÉMOULET qui caracole en tête.

Il l'attaque au 4^{ème} tour mais celui-ci repasse un tour plus tard. De fait, BELLINATO se retrouve sous la menace de POUGET et de moi-même. Sagement, il va s'appliquer à garder la trajectoire idéale et ne plus porter d'attaque sur TRÉMOULET qui n'est pas dangereux au championnat, préférant marquer les points de la deuxième place plutôt que de risquer d'être dépassé par ses rivaux au championnat.

Comme la veille, je vais exercer une pression terrible sur David POUGET. Je suis plus rapide dans le sinueux mais il est plus rapide en ligne droite. De plus, mon moteur commence à chauffer et perd de sa puissance. Je ne parviens donc pas à porter une attaque et dois me contenter de la 4^{ème} place. Un peu frustrant quand on s'est habitué au podium...

Le bilan du week-end est malgré tout positif : nous avons confirmé qu'il faudra compter avec nous cette année mais je m'en veux d'avoir fait cette petite erreur en début de course ; sans elle j'aurais certainement pu reprendre des points à POUGET et BELLINATO. L'important est d'être à l'arrivée et de marquer des points à chaque course, le championnat est long est j'ai conforté ma 3^{ème} place. La bataille pour le titre semble déjà se dessiner entre BELLINATO, POUGET et moi.

C'est gonflé à bloc que je vais aborder le prochain meeting, dans les rues de Pau. L'erreur n'est pas permise car les rails bordent le circuit, mais cela va sans aucun doute être un des moments forts de la saison, en lever de rideau d'une épreuve internationale de formule 3 !

« Fingers crossed » comme disent les Anglais...

20 au 22 MAI 2011:

Course de Pau

PAU : AUTO EMOCION

Eh oui, ce slogan aurait très bien pu convenir à notre 207 durant ce week-end palois!!!

Emotion de vivre la 1^{ère} course en intégral et en direct à la télévision. Je crois que c'est encore pire que d'être sur place car nous voyons le circuit dans son intégralité et pouvons suivre l'auto quasiment en permanence... enfin quand elle fait partie des 1^{ers}! Emotion parce que PAU, c'est MONACO: un circuit en ville qui ne pardonne pas la moindre faute. Donc grosse tension.

Emotion de voir notre pilote jouer des portières au départ en jaillissant de la 4^e place pour s'emparer de la tête! D'abord tassé à droite par BOTTEMANNE, il ne s'en laisse pas compter et lui rend la monnaie de sa pièce en le repoussant vers le milieu de la piste. De même qu'il ignorera les intimidations de BELLINATO, même s'il devra leur céder 7 tours plus tard. Il nous aura fait vibrer durant cette 1^{ère} partie. Mais le voir en 3^e position restait une belle satisfaction.

Enfin, le choc! De Benoît contre le rail et le choc de voir notre voiture gisant en piteux état, telle une épave, en sens inverse et en plein milieu de la piste!!! Tout s'effondrait!

A la limite, le championnat était "plié"! Pour accentuer le malaise, GIORZA, faisant fi des drapeaux rouges indiquant la fin de course prématurée, vient accentuer les dégâts en tapant fort dans l'avant gauche! Gros plan des caméras sur un Benoît décomposé... mais sans une égratignure, c'est l'essentiel.

Malgré ce crash, nos partenaires doivent être satisfaits: c'est la N°33 qui a accaparé le plus de temps d'antenne!

J'ai attendu que retombe l'émotion pour appeler Benoît. Aucune intention de ma part de le "gronder": il a déployé un tel panache qu'il ne pouvait forcément que flirter avec la limite! Ce qu'il reconnaît lui-même. C'est lui qui me remonte le moral avec deux bonnes nouvelles. La course étant stoppée au drapeau rouge, c'est le classement du tour précédent qui est pris en compte. Benoît finit donc 3^e! D'autre part, l'équipe travaille d'arrache pied pour remettre l'auto sur la piste. Ils vont travailler dessus une bonne partie de la nuit.

Bravo les gars! Et merci aux équipes qui nous ont prêté du matériel ou des pièces: belle solidarité dans notre discipline!

Dimanche, je pensais que même réparée, la voiture serait une "charrette". L'essentiel était de sauver les meubles. Mais surprise: Benoît arrache quand même la super pôle et part 9^e. Nous allons alors assister à une course pleine d'intelligence, Benoît évitant la moindre

faute contrairement à nombre de ceux qui le précèdent. Mais il a su aussi opérer quelques beaux dépassements pour aller chercher... la 2^e place!

Complètement inespéré! Quelle belle récompense pour tous ceux qui ont remis l'auto sur la piste. Très chiffonnée certes, un peu multicolore, mais toujours aux avant-postes!

Benoît s'empare ainsi de la 2^e place au classement général au détriment de POUGET qui fait "chou blanc" lors de la 2^e manche. Il lui prend 29 points sans toutefois pouvoir grignoter sur le 1^{er}, BELLINATO, avec qui l'écart reste stable. 5 podiums en 6 courses, c'est génial! Rien n'est joué pour autant, ni dans un sens ni dans l'autre. BELLINATO, toujours aux avant-postes, sera un client difficile à déloger. 8 courses restent à disputer et la 2^e place est loin d'être assurée. Un résultat nul et c'est la sanction immédiate comme pour POUGET ce week-end. Mais tous les espoirs restent permis!

Je vous laisse avec le compte-rendu rédigé "à chaud" par notre pilote, Benoît CASTAGNÉ.

A bientôt depuis la Belgique.

Philippe Raiwoit

"La Magie de PAU!"

Les circuits en ville sont très particuliers et offrent toujours des courses imprévisibles dans une atmosphère particulière. Pour ce troisième meeting de la saison nous avons eu la chance d'évoluer en lever de rideau du FIA Formula 3 International Trophy (un championnat créé par la FIA regroupant les courses de F3 les plus prestigieuses à travers le monde), devant plus de 20 000 spectateurs !

L'heure d'essais du vendredi n'est pas de trop pour appréhender les difficultés du circuit païlois : la gare, le pont Oscar, le parc Beaumont, la statue Foch... des virages mythiques qu'il faut apprivoiser. Tracé en ville, le circuit est bordé de rails et de trottoirs, que les 207 escaladent allègrement, certaines parties sont très rapides (180 km/h pour la courbe devant les stands), ce qui procure des sensations uniques. Je me classe 8^{ème} de l'unique séance d'essais, second des pilotes découvrant le circuit.

Samedi matin, les choses sérieuses commencent. Après un premier run moyen, je rentre aux stands pour modifier les pressions des pneus Michelin, lorsque je repars pour améliorer, je suis gêné par un concurrent plus lent (il est très difficile de doubler à Pau), puis la séance est arrêtée au drapeau rouge suite à un crash au Pont Oscar. Je me qualifie de justesse pour la super pôle (9^{ème} temps). Avec un tour correct, je me place en 4^{ème} position sur la grille de la course 1.

A 20h, en direct devant les caméras de Motors TV, je bondis de la seconde ligne pour passer en tête au premier virage, avec déjà un rétroviseur en moins. Je garde la tête pendant 7 tours, emmenant un groupe de 5 furieux, puis dois céder aux assauts de BELLINATO. Le leader du championnat, en vieux briscard, me « tasse » vers le mur de pneus pour permettre à son coéquipier BOTTEMANNE de passer aussi. L'attaque est maximale, le circuit Palois ne pardonne aucune erreur et je vais l'apprendre douloureusement. Je sors large au Casino et tape le rail. L'auto roule encore, il ne doit pas rester beaucoup de tours, je continue... 3 virages plus loin, mon pneu avant droit déjante (vraisemblablement une conséquence du premier choc) et je m'écrase dans le mur de pneus. L'auto est bloquée à l'envers au milieu de la piste, dans un virage aveugle. Drapeau rouge, course stoppée. Comme le stipule le règlement, le classement est établi en fonction du tour précédent, je finis donc 3^{ème}. Podium à pied, mais podium quand même !

Tous les concurrents viennent prendre de mes nouvelles et nous prêtent des pièces pour réparer. Grâce au travail exceptionnel de toute l'équipe, supervisé par Alexandre OHL mon mécanicien, l'auto est sur ses roues à 3h du matin.

Dimanche matin la cité Paloise se réveille sous la pluie et c'est sur une piste grasse que démarre la seconde séance qualificative. Je suis un peu fébrile suite à ma sortie de la veille et prends le temps de reprendre mes marques. Pour aller vite à Pau, plus qu'ailleurs, il faut être en confiance. La piste sèche et les temps tombent, dans le dernier tour j'arrache ma qualification en super pôle : 10^{ème}, ouf ! Préférant assurer je réalise un tour moyen qui me place en 9^{ème} position sur la grille. BELLINATO, vainqueur la veille est parti à la faute et a cassé une jante, il ne s'élancera que 13^{ème}.

Le départ est à nouveau mouvementé, et la course est riche en rebondissements. Les crashes et les accrochages se succèdent. Parti 9^{ème}, je mets la pression sur mes adversaires, et parviens à remonter jusqu'en 2^{ème} position, sur un circuit où les dépassements sont réputés difficiles. C'est la perf du week-end ! Ce résultat tombe à pic pour remercier toute l'équipe qui a reconstruit l'auto dans la nuit. J'avais une grosse envie de bien faire, mais de là à faire une remontée pareille, l'émotion est à son comble.

De l'avis général des observateurs, la coupe 207 THP a donné les courses les plus spectaculaires et les plus disputées, illustrant le niveau de ce championnat. Le public ne s'y est pas trompé et l'ambiance était tout simplement magique... Au championnat, je profite du week-end en demi-teinte de POUGET pour lui ravir la seconde place. Il faut maintenant remettre la voiture en état et travailler encore pour améliorer les performances en vue des circuits rapides de fin de saison.

A bientôt

Benoît Castagné

15 au 17 JUILLET 2011:

Course de Spa-Francorchamps

DOUCHE FROIDE...

Vendredi 15, départ pour Spa-Francorchamps où nous attend depuis la veille l'écurie (presque) au grand complet. Les routes françaises fourmillent comme jamais d'uniformes bleus. heureusement, la moitié du trajet se fera en Allemagne, bien souvent sur des autoroutes non limitées, ce qui permet de conserver sa concentration...

Les circuits à venir étant dits "de moteur", nous avons décidé d'en faire préparer un appartenant à Michel DERUE, le nôtre restant en réserve. Malheureusement, l'accumulation d'un tas de circonstances nous fit prendre tellement de retard que le moteur n'a pu être rôdé convenablement à temps.

D'où notre 1^{er} week-end catastrophique qui vous est conté par Benoît.

A noter que nous avons eu le plaisir d'accueillir l'un de nos sponsors en la personne de Marc MONDOLO et de son épouse, gérants du garage 3A Services à Largitzen.

Visiblement, ils ont apprécié leur week-end dans les Ardennes belges. Monsieur MONDOLO n'a évidemment pu résister longtemps pour donner un coup de main aux mécaniciens de l'équipe. Qu'ils soient ici tous deux chaleureusement remerciés de leur générosité. Juste dommage d'avoir assisté à une course qui ne nous a pas souri!

Nous vous rappelons que vous serez toujours les bienvenus si vous souhaitez venir assister à l'une de nos courses (et sans obligation de faire de la mécanique!).

Bonnes vacances aux aoûtiens, et à bientôt en septembre.

Philippe Raiwoit

"Coupe 207 THP: Compte rendu numéro 4

A l'issue de Pau, le cap de la mi-saison était franchi. Nous occupons la 2^{ème} place du championnat, à 28 points du leader BELLINATO.

Nous comptons sur le meeting de Spa pour refaire une partie de notre retard au championnat et ainsi conserver tous nos espoirs de titre, d'autant que Spa est un circuit que j'apprécie et où nous avons eu de bons résultats par le passé. Malheureusement nous avons vécu le pire week-end depuis que nous roulons en coupe 207 THP.

Pour tenter d'améliorer encore les performances de l'auto, nous avons décidé de faire « préparer » un moteur, comme le règlement 2011 l'y autorise. En effet tous nos principaux concurrents roulent déjà avec des moteurs préparés.

Malheureusement, suite à divers problèmes, la préparation du moteur ainsi que son remontage sur l'auto va prendre plus de temps que prévu. Résultat, l'équipe n'a pas le temps de rôder le moteur suffisamment avant de partir à Spa.

Nous sacrifions donc une partie des essais libres pour rôder le moteur. Comme souvent lorsqu'on effectue ce genre d'évolutions, nous rencontrons des petits soucis qui vont nous coûter la deuxième séance d'essais puisque la voiture va rester sur les chandelles. Résultats du vendredi : 3 tours rapides perturbés par des coupures moteur.

Le lendemain, on s'attend à des qualifs difficiles. Le moteur manque cruellement de performance à haut régime et je manque moi-même de roulage : 13^{ème} temps, à 2 secondes de la pôle !!! En course, après un bon départ je me retrouve 8^{ème} dans le fameux raidillon de l'eau rouge, puis le moteur rencontre un problème électrique et se met en mode sécurité (90 km/h maxi), je rentre aux stands pour réparer et repars pour finir la course et prendre un point (qui sera peut être utile en fin d'année...).

Le lendemain matin, les qualifs sur piste humide nous sourient un peu plus. En effet, dans ces conditions, la puissance moteur fait moins la différence. Je me qualifie en 5^{ème} position.

En course, après un autre bon départ je me retrouve 4^{ème} en bagarre pour le podium. Malheureusement la piste est sèche et le manque de puissance est de nouveau un gros handicap, je bouchonne tant que je peux, tordant même le train avant lors d'un contact, mais ne peux contenir mes adversaires qui me dépassent les uns après les autres, pour terminer 11^{ème}.

Le leader du championnat Ludovic BELLINATO monte par 2 fois sur le podium et compte désormais 73 points d'avance.

Nous sommes extrêmement déçus de ce week-end qui aura probablement été le tournant du championnat.

Malgré tout, nous sommes encore seconds, sous la menace directe de 3 pilotes (POUGET, le junior BOTTEMANNE et GUYONNET). Mathématiquement le titre n'est pas encore perdu, nous nous devons de continuer à pousser très fort, et de défendre notre position de 2^{ème}, ainsi que la première au classement junior.

Nous allons profiter de l'été pour faire rouler le moteur, et pour travailler sur la voiture afin d'arriver au Mans le 9 septembre avec une auto performante.

Touché donc mais pas coulé, soyez sûrs que l'équipe et moi-même allons nous donner à fond pour les dernières courses de la saison !

Benoît Castagné

9 au 11 SEPTEMBRE 2011:

Course du Mans

C'est aussi la rentrée pour nous avec 2 week-ends de course à 2 semaines d'intervalle.

Nous voilà donc partis au Mans pour le 5^e meeting de la saison. Nous avons pu observer un phénomène très curieux sur l'autoroute, vérifié à l'aller comme au retour : à l'est de Paris, les gens roulent à peine à 130 km/h, souvent moins ! Passée la capitale, la moyenne se situe plutôt à... 150 ! Curieux, non ? Si vous avez l'occasion de faire ce parcours, dites-nous si vous observez vous aussi cette différence.

Au Mans, les essais ont été plus déterminants que jamais. Corrects en 1^{ère} séance, ils n'ont pas permis à Benoît de prendre l'ascendant sur les deux 1^{ers}. Je suis convaincu qu'en partant de la pôle, il gagnait la course.

Ratés le dimanche, à cause d'un mauvais choix de pression de pneus, Benoît se retrouve piégé dans le gros crash du départ. Une chance : il peut repartir... bon dernier. Mais quelle remontée!!! De la 19^e à la 7^e place!

Nous perdons malheureusement notre 2^e place au classement général.

Mais vous allez voir au travers du compte-rendu de Benoît qu'il est loin d'être découragé! Il a la rage d'un conquérant et fera tout pour retrouver le podium le week-end prochain à Dijon.

"Coupe 207 thp: Compte rendu numéro 5

Week End en demi teinte au Mans!

Après le toboggan des Ardennes, c'est un autre circuit mythique et chargé d'histoire qui accueillait la coupe 207 THP, puisque nous avons eu la chance de rouler sur le circuit Bugatti du Mans.

La météo est capricieuse et dès le vendredi, nous devons composer avec une piste dont l'adhérence change en permanence. La séance du matin sur piste humide nous rassure tout de suite, 2^{ème} temps. Les ennuis mécaniques de Spa sont oubliés.

Les essais qualificatifs sont toujours importants, encore plus dans une catégorie aussi disputée. Je réalise un tour moyen en superpôle, alors que mes adversaires directs réussissent parfaitement le leur. 5^{ème}, je partirai en 3^{ème} ligne.

Au feu vert, je réussis à faire passer les 210cv de la 207 au sol sans patiner et gagne d'emblée 2 places, non sans aller au contact avec le leader du championnat BELLINATO pour passer 3^{ème}. La performance est là comme en atteste mon meilleur tour en course. Je suis légèrement plus rapide que BOTTEMANNE et POUGET, qui occupent les premières places. Problème : il est très dur de trouver l'ouverture sur ce circuit. Je me satisfais donc d'une 3^{ème} place, qui fait du bien au moral après les déboires de Spa.

Le lendemain il pleut et la piste est changeante pour les essais qualificatifs. Nous tentons un pari osé avec les pressions de pneus, ce choix va s'avérer catastrophique. La voiture est inconduisible et les 20 minutes de séance trop courtes (surtout après une neutralisation de 6 minutes en début de séance). Je tente de faire avec et échoue à la 11^{ème} place, ratant la superpôle de peu. Rageant quand on sait que la performance est là.

Je prends le départ sur piste sèche le couteau entre les dents, bien décidé à faire une grosse remontée. Malheureusement après un nouvel envol réussi (je gagne 3 places au départ) mes chances s'évanouissent dans le fracas d'un carambolage au premier freinage.

Tapé à l'arrière je traverse la piste d'un bout à l'autre heurtant au passage CARRÉE qui part en tonneau, GUYONNET et GILLARDEAU. Tous les 3 restent sur le carreau et je peux m'estimer heureux de repartir, même à la dernière place. Le train arrière est tordu, le pare choc tiens par miracle (et grâce au scotch collé par l'équipe en prévision d'une course rugueuse) mais l'auto roule, c'est l'essentiel.

Après 3 tours sous safety car pour dégager les épaves, la course repart pour les 11 tours restant. Doublant en moyenne une voiture par tour je remonte à la 7^{ème} place. Victoire de BOTTEMANNE devant BELLINATO. POUGET termine 4^{ème}.

Mauvaise opération au championnat puisque mes adversaires font le plein de points, nous perdons 2 places au profit du junior BOTTEMANNE et de POUGET. L'écart, en revanche est très faible : seuls 6 points me séparent de BOTTEMANNE, 2^{ème} au général et 1^{er} junior sur les 64 qui peuvent encore être marqués lors du dernier meeting de Dijon (Monza étant hors championnat)

BELLINATO quand à lui ne peut plus être rattrapé, il est d'ores et déjà champion de la coupe 207 THP 2011.

Deux courses restent à disputer pour finir en beauté ce championnat 2011, la performance est là, le travail effectué sur le moteur cet été porte ses fruits, à nous de le démontrer en allant chercher le titre junior et celui honorifique de vice champion.

A bientôt

Benoît Castagné

Voilà, on prépare à nouveau les bagages pour Dijon, un saut de puce par rapport aux autres circuits. Si l'envie vous prend de venir assister à ce dernier meeting comptant pour le championnat, n'hésitez pas, faites-le moi savoir rapidement.

A très bientôt,

Philippe Raiwoit

Philippe RAIWOIT



23 au 25 SEPTEMBRE 2011:

Course de Dijon

Nous voici à Dijon Prenois, sur l'ancien circuit de F1 célèbre pour l'inoubliable duel Gilles VILLENEUVE / René ARNOUX que les médias rediffusent encore régulièrement. Ces 2 dernières courses vont clôturer la saison 2011. Malgré 2 beaux résultats, Benoît et moi conservons néanmoins un goût amer de cette fin de saison.

Si le résultat final (4^e au classement général sur un plateau de 25 pilotes réguliers) est une fois encore une belle réussite pour notre 3^e saison (la 2^e avec Benoît), comment ne pas être déçus de perdre la 2^e place que nous défendions jusqu'au Mans ? Et tout aussi déçus de perdre le podium pour 2 petits points...

Il n'empêche que notre pilote a démontré toute sa détermination en ne jamais lâchant le peloton de tête. Preuve en est par ses 7 podiums en 12 courses. L'écurie NO LIMIT place ses pilotes aux 2 premières places. 2 bons pilotes, certes, mais 2 autos au-dessus du lot... Et pourtant, ce n'est pas faute d'avoir investi beaucoup de temps et d'argent pour avoir une voiture au top chez nous aussi !

Mais, passé ce petit coup de blues, pas question de céder au découragement ! Il nous faut maintenant penser à 2012 !

A bientôt,

Philippe RAIWOIT

P.S. : nous n'avons pas décidé de modifier la décoration de l'auto pour la dernière course, mais elle avait besoin d'un léger lifting après le Mans !!! Et le temps nous manquait pour la remettre aux couleurs. Cela ne l'a pas empêché de paraître sur plusieurs sites, dont celui de la FFSA !

"Coupe 207 thp: Compte rendus numéro 6

Comptes d'apothicaires à Dijon

Le magnifique circuit de Dijon accueillait la 6^e manche des rencontres Peugeot Sport 2011. C'est sur ce circuit ultra rapide connu pour un grand prix de F1 épique (duel VILLENEUVE/ ARNOUX) en 1979 que le résultat final du championnat allait se jouer.

Après l'épreuve du Mans, nous occupons la 4^e place du championnat derrière BOTTEMANNE (1^{er} junior) et POUGET avec respectivement 6 et 3 points de retard.

Avec 62 points restant à distribuer tout restait possible. BELLINATO s'était quant à lui assuré des titres dès l'épreuve du Mans.

Les essais libres du vendredi étaient concluants, 3^e et 4^e des 2 séances avec un comportement de l'auto perfectible mais que nous avons fait évoluer tout au long de la journée. L'écart avec le 1^{er} étant d'1 dixième au tour, les résultats étaient satisfaisants.

Samedi matin, en pneus neufs, nous ne retrouvons pas le rythme de la veille. Nous ne parvenons pas à exploiter parfaitement le grip supplémentaire. Pour corser le tout je ne réussis pas parfaitement mon tour de superpôle. Résultat 6^e avec BOTTEMANNE en pôle et POUGET 3^e. Il faut réagir !

En course les 2 équipiers du No Limit Racing montrent une fois de plus qu'ils ont trouvé le petit truc qui fait la différence. Il s'échappent irrémédiablement, seul POUGET parvient à faire illusion et à s'accrocher quelques tours. Pour ma part, parti 6^e je remonte petit à petit jusqu'à la 4^e position. Les leaders sont à quelques longueurs, je ne peux profiter de leur aspiration, en revanche derrière moi un COPPENS profite à fond de ce phénomène et j'ai toute les peines du monde à tenir ma place. Je termine donc 4^e, laissant échapper quelques points au profit de mes adversaires. Cependant rien n'est perdu et la course du lendemain sera décisive.

Dimanche les qualifs se passent mieux, avec des pneus usés (le règlement n'autorise que 2 pneus neufs par meeting), nous retrouvons le rythme du vendredi. Réussissant cette fois mon tour de superpôle je me hisse en première ligne, à côté du pôleman BOTTEMANNE. L'écart est cependant important (3 dixièmes).

Je sais que pour finir sur le podium du championnat il faut terminer devant POUGET et intercaler un adversaire. Pour battre BOTTEMANNE, il faut gagner et qu'il ne fasse pas mieux que 6^e. Je n'ai pas le choix, il faut attaquer d'entrée ! Sur la grille, la tension est palpable, de nombreuses places au championnat vont se jouer sur cette course, qui commence par un faux départ collectif ! La direction de course a fait une erreur en allumant les feux et de nombreux pilotes ont bougés alors que le départ n'avait pas été donné. Devant le nombre de concurrents impliqués, aucune sanction n'est prise, dommage je n'avais pas bougé...

Second départ, cette fois c'est le bon. Je m'élance à la perfection et bien que Sacha BOTTEMANNE ferme la porte et « m'emmène » vers le rail, je sors du premier virage en tête. Virtuellement je suis 3^e du championnat. BOTTEMANNE est plus rapide en ligne droite, c'est sur cette portion devant les stands qu'il me reprend entre 2 et 3 dixièmes au tour. Je ferme la porte au maximum, rasant le mur des stands et repoussant ses attaques.

Contact au troisième tour, je perds la tête (et le podium du championnat) mais la reprends 2 virages plus loin. Contact à nouveau au 4^e tour mais cette fois je dois m'incliner.

La différence de vitesse en ligne droite ne me permet pas de pouvoir porter une attaque, malgré l'aspiration je perds du terrain, à chaque tour au même endroit. POUGET 3^e est sous la pression de GILLARDEAU, très rapide. S'il se fait doubler, c'est moi qui finis 3^e du championnat. Il n'a pas le choix et attaque à outrance et je dois fermer la porte pour le garder derrière. Petit à petit je me détache, alors que GILLARDEAU ne le lâche pas d'une semelle. Jusque dans le dernier tour ses attaques seront incessantes mais il ne trouvera jamais l'ouverture. POUGET démontrant au passage toute son expérience (2 titres dans la discipline...).

Je termine donc 2nd de la course. Il manque 2 points (sur un total de 230...) pour ravir la place de 3^e à David POUGET.

Le sentiment qui nous anime à l'arrivée est la déception. Après avoir occupé la 2nde place au classement une grande partie de l'année, finir 4^e est rageant. Le titre junior nous échappe aussi. Cependant si on analyse le résultat global nous n'avons pas à rougir de notre prestation.

A l'heure du bilan, je retiendrai plusieurs choses. D'abord nous avons été à la lutte avec les meilleurs toute l'année, nous avons commis quelques erreurs qui nous ont coûté cher, nous avons parfois manqué de réussite mais c'est la course. Seuls 4 pilotes ont réussi à monter plusieurs fois sur un podium (7 fois pour nous).

Pour gagner un championnat, il faut une part de chance (nous en avons eu à Pau, dommage qu'elle nous ait abandonné par la suite). L'équipe No Limit Racing (BELLINATO/BOTTEMANNE) a quant à elle démontré un niveau de performance un cran au dessus de tout les autres. Nous les avons titillés, devancés même à plusieurs reprises mais ils ont clairement trouvé quelque chose qui nous manque (moteur ? châssis ?). Dans un championnat aussi relevé, le résultat se joue sur des détails.

Difficile de dire de quoi 2012 sera fait car nous étudions actuellement plusieurs possibilités (nous vous en dirons plus prochainement). Une chose est sûre : notre objectif sera de nous battre pour la victoire !

Je tiens à remercier tous nos partenaires sans qui rien n'aurait été possible. Un petit clin d'œil particulier à ceux qui sont venus nous soutenir sur les circuits.

Vivement 2012 !

Benoît Castagné

21 au 23 OCTOBRE 2011:

Course de Monza

Ce dernier meeting étant hors championnat, j'ai décidé de ne pas y envoyer notre voiture. En effet, je ne vois pas l'intérêt de la fatiguer inutilement, d'autant que Monza est un circuit très exigeant pour le moteur. Sans parler du risque de casse comme ce fût d'ailleurs souvent le cas pour ceux qui y ont couru.

Néanmoins, Benoît a eu l'occasion de participer à la première course sprint sur la 207 prêtée par Emmanuel GACHITEGUY. Et c'est ainsi qu'il put terminer la saison par UNE VICTOIRE, malgré les attaques incessantes du champion 2011.

Et 2^e podium le lendemain en décrochant la 3^e place en 207 Relais en compagnie de son père Bernard et d'Emmanuel GACHITEGUY.

Même si malheureusement, la course ne rapporte aucun point, c'est toujours encourageant de terminer une saison en beauté!

A bientôt,

Philippe Raiwoit

