










SOMMAIRE

- 
- Page 2: Tableaux de résultats
- Page 3: Course de Nogaro (6 au 8 avril 2012)
- Page 7: Course de Dijon-Prenois (19 et 20 mai 2012)
- Page 10: Course de Val-de-Vienne (23 et 24 juin 2012)
- Page 11: Course de Magny-Cours (14 et 15 juillet 2012)
- Page 14: Course d'Albi (1^{er} et 2 septembre 2012)
- Page 17: Course de Lédénon (13 et 14 octobre 2012)

Circuits	Classement 1 ^{ère} Course	Classement 2 ^e Course	Classement Général
 Nogaro	8 ^e	10 ^e	9 ^e
 Dijon	12 ^e	Ab	13 ^e
 Val de Vienne	Abs	Abs	
 Magny-Cours	5 ^e	8 ^e	12 ^e
 Albi	Ab	24 ^e	
 Lédénon	Ab	8 ^e	14 ^e

Circuits	Précédent au classement général	Benoît CASTAGNÉ	Suivant au classement général
 Nogaro	8 ^e FERRET 36 pts	9 ^e 28 pts	10 ^e VERICEL 24 pts
 Dijon	12 ^e SAVOLDELLI 43 pts	13 ^e 40 pts	14 ^e DEYRES 35 pts
 Val de Vienne	Absent	Absent	
 Magny-Cours	11 ^e DORCHY 83 pts	12 ^e 80 pts	13 ^e DEYRES 77 pts
 Albi			
 Lédénon	13 ^e VERHEYDE 110 pts	14 ^e 98 pts	15 ^e THEVENOT 71 pts

Classement final écurie: 9^e sur 15

6 au 8 AVRIL 2012:

Course de Nogaro

Chers amis,

3 week-ends de course viennent de s'enchaîner et il est temps de vous informer de nos premiers résultats.

Comme nous vous l'avions annoncé, Benoît va disputer (tout au moins essayer!) les 2 championnats: la Clio Cup France et la 207 Sprint avec la voiture d'Emmanuel Gachiteguy.

1^{er} rendez-vous en 207 à Magny-Cours sur l'ancien circuit de F1. Avec une 4^e place en course 1 et une 3^e en course 2, nous pourrions nous montrer satisfaits. Mais quand on vise le championnat, cela constitue un résultat mitigé. Difficile d'espérer décrocher la timbale quand le champion 2011, Bellinato, continue d'écraser la concurrence en remportant les 2 manches...

Nous enchaînons dès le week-end suivant avec les célèbres Coupes de Pâques à Nogaro. Cette fois, nous ne jouons plus dans la même cour: la Clio Cup sera une course annexe au Championnat du Monde GT, et se courra devant... 38.000 spectateurs (chiffre officiel communiqué par les organisateurs).

En Clio Cup, nous faisons figure de petit Poucet comparé aux grosses structures qui engagent jusqu'à 6 autos. Mais il en faut davantage pour nous complexer!

Je laisse la parole à Benoît:

Grande première aux Coupes de Pâques

Le Weekend Pascal était l'occasion d'un nouveau départ pour le RAIWOIT Racing et pour moi, en effet nous étions engagés pour la première fois dans une épreuve de Clio Cup.

Les coupes de Pâques sont un des événements majeurs du sport automobile national. Cette année elles accueillent le tout nouveau championnat du monde GT1, dans lequel s'affrontent Ferrari, McLaren, Porsche... Un cadre royal et l'occasion pour nous de nous produire devant un public nombreux et averti.

Dès Mercredi les concurrents de la Clio Cup prenaient possession des lieux pour les essais collectifs. Pour ma part je commençais les entraînements le jeudi après midi seulement (notre budget réduit nous impose de faire des choix).

Les premiers tours de roues sont difficiles, ma faible expérience de l'auto (30 tours) et le peu de référence que nous avons concernant les réglages se font cruellement sentir. Cependant nous ne nous décourageons pas et travaillons dur entre chaque séance pour améliorer l'auto. De mon côté je m'applique à comprendre le fonctionnement de la voiture et à observer les pilotes plus rapides.

En qualif, les progrès se font sentir, je me qualifie en 12^{ème} position pour la course 1, et surtout en 7^{ème} pour la course 2, dans des conditions difficiles (en pneus slicks sur piste humide).

Dimanche matin le ciel est désespérément gris, la piste détrempée par les averses de la nuit ne sèche pas. Tout le monde part donc équipé de pneus pluies. C'est une grande première pour moi. L'émotion est forte, premier départ en Clio, sous la pluie, pour les Coupes de Pâques... Je réussis un bon envol et me place d'entrée en 8^{ème} position. Malheureusement le moteur manquant de rodage (il n'a que 300km) ne délivre pas sa pleine puissance et je dois me résigner à laisser passer 2 adversaires. Je termine ma course à la 10^{ème} place.

Le lendemain, il fait beau, les tribunes de Nogaro sont presque pleines et c'est juste après l'arrivée du championnat du monde FIA GT1 que le départ des Clio est donné. Cette fois je réalise un envol moyen, mais conserve néanmoins ma place jusqu'à une attaque plutôt virile d'un concurrent. Le côté gauche est amoché mais la voiture ne perd pas son efficacité. Je navigue toute la course dans un groupe animé, mais dont les batailles restent correctes. Malheureusement je souffre d'un déficit de vitesse de pointe et ne peux faire mieux que 8^{ème}.

Le bilan de ce premier weekend est tout à fait satisfaisant. L'objectif du top 10 est atteint par 2 fois et nous avons montré une belle progression. Autre point positif, nous avons dégagé des pistes d'amélioration pour la prochaine épreuve.

Rendez-vous donc à Dijon, pour l'Ascension où nous espérons monter encore d'un cran !

Nous avons effectivement atteint nos objectifs: en phase d'apprentissage, le but était de progresser tout au long du week-end en ramenant l'auto entière. Et surtout, notre ambition pour cette première année étant de viser le Top 10, nous voilà 9^e au général sur 31 voitures au départ.

Retour à Nogaro seulement 2 semaines plus tard, pour le 2^e meeting 207 Sprint. Je n'ai jamais beaucoup apprécié les pilotes (ni les gens en général) qui se trouvent toujours des excuses du type "ce n'est pas moi, ce sont les autres". Heureusement Benoît n'est pas de ceux-là:

Pluie et beau temps à Nogaro

Nogaro accueillait ce Week End la deuxième épreuve de la coupe 207THP 2012. Avec sa double victoire à Magny Cours, le champion sortant Ludovic Bellinato affichait d'entrée ses prétentions et se présentait dans le Gers en leader du championnat.

Pour ma part j'occupais la 3^{ème} place, derrière David Pouget et à égalité avec Xavier Guyonnet.

Comme à Magny Cours, je ne disputais pas les essais libres du Vendredi, le double programme en Clio et les obligations professionnelles imposent de faire des choix.

Samedi matin l'ultime séance libre était l'occasion pour moi de me réhabituer au pilotage de la 207, le temps d'adaptation au circuit étant inexistant car, en plus d'être mon circuit d'entraînement, c'était également le théâtre de mes débuts en Clio Cup 15 jours plus tôt. La pluie vient nous perturber. Je ne suis pas dans le rythme et nous avons du mal à adapter la voiture à ces conditions, mais le travail paye puisqu'en qualif, disputées seulement 1h après nous avons un set up convenable. Avec la pluie, la piste évolue sans cesse et il faut impérativement réussir un tour chrono au bon moment, lorsque la piste offre le maximum de grip. J'évolue sans cesse entre la 2^{ème} et la 5^{ème} place mais je « rate » la bonne fenêtre en étant englué dans le trafic. Résultat : 5^{ème}, la course va être dure !

Après 10 minutes de pause on repart pour la seconde séance qualif qui détermine la grille de la course 2, là je réussis à faire ce que j'ai raté lors de la première séance, à savoir réussir le tour au bon moment. Je me classe second et m'offre une place en première ligne.

Au départ de la course 1, la météo est exécrable. Une pluie diluvienne s'abat sur Nogaro. Les premiers virages sont « chaud bouillants » l'adhérence précaire et les nombreux contacts sèment la zizanie dans le peloton. Après une incursion hors-piste je me retrouve 5^{ème} derrière Yannick Pechard. La visibilité est quasi nulle en ligne droite, on roule à fond sans voir plus loin que le bout du capot. On ne voit la voiture de devant que lorsque les feux stop sont allumés! Dans ces conditions pas facile de doubler. Peu à peu la pluie se fait plus fine. Je parviens à pousser Pechard à la faute et à passer 4^{ème} mais les 3 premiers sont déjà loin et je préfère gérer plutôt que de risquer la sortie de piste. L'objectif du podium n'est pas atteint, et la morosité sous la tente du Raiwoit Racing après l'arrivée est à l'image de la météo. D'autant que mes 2 adversaires principaux Bellinato et Pouget finissent 1^{er} et 2^{ème}.

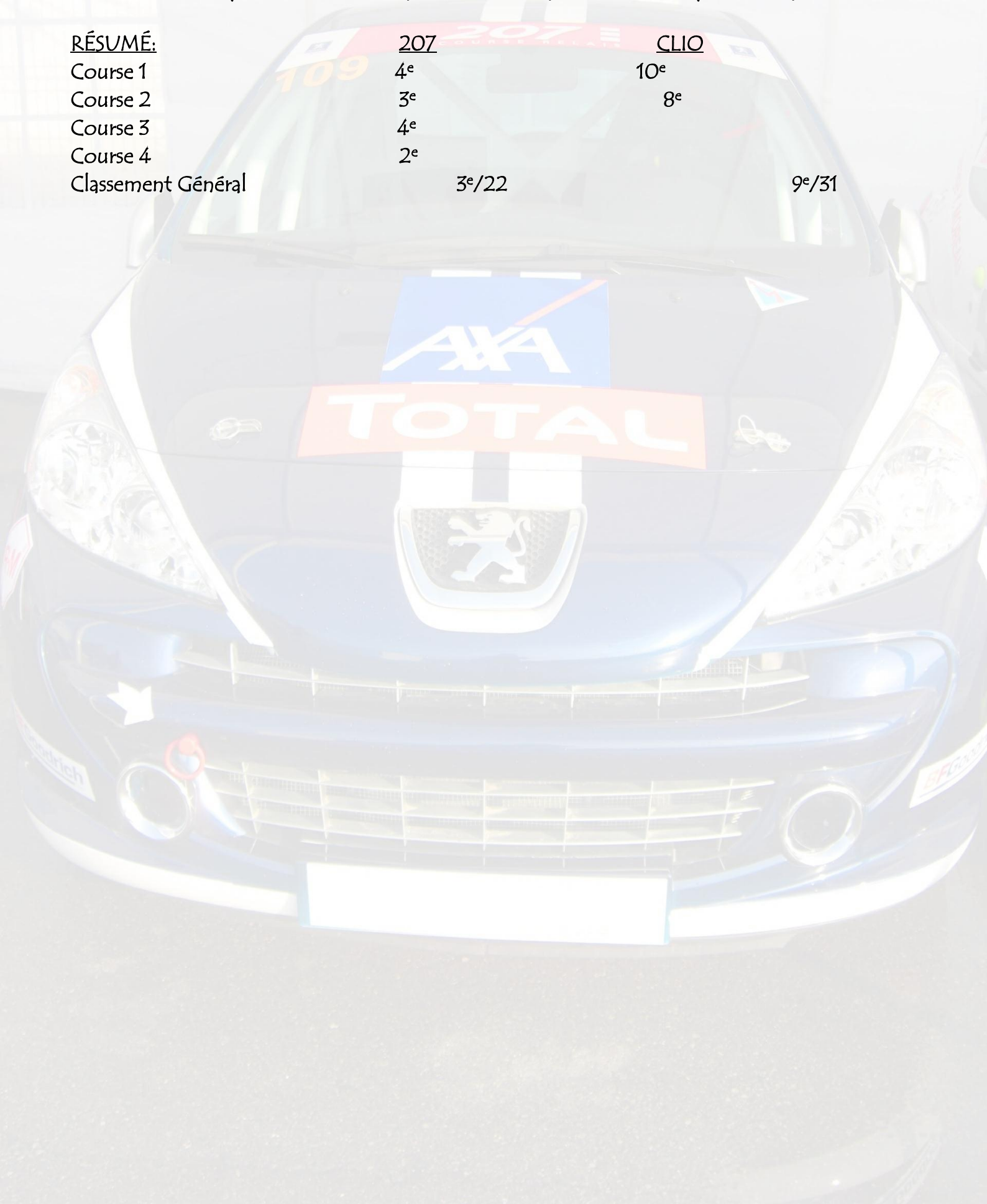
Le lendemain je suis bien décidé à profiter de ma place en première ligne pour frapper un grand coup. Je suis presque à domicile à Nogaro et je suis hyper motivé. Je réussis un départ parfait, et prends la tête au premier virage. J'attaque au maximum et prends tous les risques pour tenter de m'échapper pendant que Bellinato, 3^{ème} sur la grille tente de s'extirper du peloton. Malheureusement mes efforts sont réduits à néant par l'intervention du safety car après 2 tours. Il faut tout recommencer. Le nettoyage de la piste prend du temps car il s'agit d'un gros crash. Au restart Bellinato est rivé à mon pare-choc arrière. Il reste 9 tours, mais l'écart de performance est impressionnant. Je parviens à résister une première fois mais doit céder à la deuxième attaque. J'essaie alors tant bien que mal de suivre pour ne pas être menacé par Pouget et Coppens en embuscade. Mission accomplie mais je ne serai jamais en mesure d'inquiéter Bellinato. Le chrono est sans appel, il réussit le record du tour, en roulant 9 dixièmes plus vite que mon propre meilleur tour !!! C'est un nouveau record du circuit. Dans ces conditions un constat s'impose, il nous faut impérativement trouver de la performance dès la prochaine épreuve dans 15 jours si nous voulons encore lutter pour le titre.

Après Nogaro je pointe 3^{ème} au championnat, à 9 petits points de Pouget second et avec une confortable avance sur le 4^{ème}.

Eh oui, une fois encore, ce diable de Bellinato fait office de rouleau compresseur. Qu'a-t-il trouvé que les autres n'ont pas (sans renier pour autant ses qualités de pilote)?

RÉSUMÉ:

	<u>207</u>	<u>CLIO</u>
Course 1	4 ^e	10 ^e
Course 2	3 ^e	8 ^e
Course 3	4 ^e	
Course 4	2 ^e	
Classement Général	3 ^e /22	9 ^e /31



19 au 20 MAI 2012:

Course de Dijon-Prenois

Chers amis,

Voici venu notre 2^e meeting en Clio Cup. Et c'est en voisins que nous rejoignons le circuit de Dijon Prenois puisqu'il n'est qu'à 230 kms de l'Alsace (du sud !).

2 partenaires en la personne de Guy MULLER de Sundgau Habitat et de Nicolas MULLER de Menuiserie Muller nous ont fait l'amitié de nous rejoindre le samedi. D'autres ont regretté de ne pouvoir être des nôtres.

Les présents ont eu la chance de choisir la meilleure fenêtre météo de tout le week end.

En plus de partager un moment de vie et de convivialité au sein de l'écurie, nous leur avons fait profiter de nos passes pour se promener partout sur le circuit, y compris dans les paddocks et surtout sur la ligne des stands. Ils ont ainsi pu côtoyer les plus belles voitures GT de course au monde (Ferrari, Porsche, Audi R8, Mercedes SLS, Lamborghini et autres Dodge Viper), mais également frémir au son du V6 Turbo des Formule 1 Renault démarrant sous leurs yeux. Sans parler de la rencontre avec quelques célébrités comme Sébastien Loeb, René Arnoux...

Je pense qu'ils ont rejoint le Sundgau avec plein de bons souvenirs en tête.

Malheureusement, nos résultats n'ont pas été à la hauteur de nos attentes...
C'est Benoît qui vous raconte son meeting :

Clio Cup, Weekend maussade à Dijon

C'est dans le cadre du GT Tour, sur le magnifique circuit de Dijon-Prenois que se disputait la deuxième épreuve de la Renault Clio Cup Elf. Le circuit fêtait d'ailleurs ses 40 ans à cette occasion et de nombreuses animations retraçaient son histoire comme la démonstration de René Arnoux au volant de sa F1 Renault avec laquelle il avait livré contre Gilles Villeneuve une des plus belles batailles de l'histoire de la F1 lors du Grand Prix de France 1979 !

J'apprécie le tracé de Dijon et je m'y suis toujours montré performant, c'est donc avec une grande motivation que j'abordais ce weekend bourguignon. Malheureusement les performances ne sont pas au niveau que nous souhaitons. Vendredi soir lors des essais qualificatifs pour la course 1, disputés sous la pluie, je ne parviens pas à faire mieux que 13^{ème}. Le manque de roulage du moteur se fait cruellement sentir dans l'interminable ligne droite des stands. En plus je gère mal ma séance et me retrouve englué dans le trafic au moment où la piste offre le meilleur grip. Je ne parviens pas à faire mieux que 13^{ème}.

Le lendemain, je prends un départ prudent. La course est relativement agitée. Un gros crash provoque une période de neutralisation de 4 tours sous safety-car et l'élimination de 4 des 31 clios au départ. Je profite de quelques erreurs de mes concurrents pour grappiller des places mais la ligne droite est un calvaire. Je dois sans cesse défendre ma position et me fait dépasser par plusieurs concurrents, pourtant moins rapides sur le reste du circuit. Dans ces conditions je « tape » fort dans mes pneus qui s'écroulent en fin de course, que j'achève au 11ème rang.

Dimanche matin, pour la seconde séance qualificative la météo Bourguignonne est capricieuse. La piste est humide, il fait froid mais il ne pleut pas. Le choix de pneus est difficile. Nous décidons de partir en slick, en sachant que les premiers tours seront difficiles. Certains concurrents partent en pluie. La piste est hyper piégeuse mais je suis à l'aise. Le choix des slicks est payant. Meilleurs temps en début de séance puis évoluant dans le top 3 au gré des améliorations jusqu'à mi-séance. Malheureusement, lorsque la piste sèche complètement, je ne parviens pas à améliorer suffisamment. La voiture est délicate dans ces conditions et je termine la séance à la 12ème place.

Pour la course 2 nous décidons de « tenter un truc », en modifiant les réglages châssis pour compenser le manque de puissance du moteur. Mon départ est correct, mais le premier tour est catastrophique. A l'entrée de la courbe de « Pouas », qui commande la longue ligne droite un concurrent optimiste s'arrête dans mes portières. Sans élan, je perds plusieurs places dans la ligne droite des stands et me retrouve 14ème ! Les réglages effectués semblent fonctionner, je ne peux toujours pas doubler dans la ligne droite des stands mais au moins je parviens à garder ma place. Je suis obligé de dépasser dans les autres virages du circuit, dans des endroits plus dangereux mais cette stratégie fonctionne et je remonte jusqu'au 10ème rang. L'efficacité du châssis dans la partie sinueuse me permet d'être sans cesse menaçant. Dans le dernier tour je tente une attaque pour la 9ème place dans la « cuvette », nous sortons côte à côte et je décide de rester à l'extérieur pour la « parabolique ». En sortie de virage mon concurrent élargit sa trajectoire et me percute. Je me retrouve projeté dans la pile de pneus... C'est l'abandon. La déception est grande, car les chronos en course 2 sont prometteurs (7ème temps en course, à 3 dixièmes du temps du vainqueur) et ce malgré le déficit de vitesse en ligne droite. Nous commençons à comprendre le fonctionnement de la voiture et mes sensations sont bonnes.

Il faut maintenant évaluer les dégâts et remettre en état la voiture. Malheureusement le budget commence à manquer et il ne sera pas possible de participer à la prochaine épreuve au Val de Vienne. Nous espérons trouver les fonds nécessaires pour continuer l'aventure et nous rendre à Magny Cours au mois de Juillet.

A bientôt

Benoît Castagné

13^e et 12^e en qualifications, à 1,5s de la pôle. Il nous faut impérativement réduire cet écart. Espérons que plus nous roulerons au fil des courses, et plus le moteur délivrera sa vraie puissance.

Classement honorable avec cette 11^e place en course 1, mais grosse déception avec cette sortie dans le dernier tour de la course 2.

Et pour nous faciliter la tâche, 2 nouveaux pilotes, Fouineau et l'espagnol Villanueva font leur apparition. Le hic : ils roulent ...devant !

Nous perdons donc quelques places au classement général : Benoît est désormais 13^e/39 classés, et le Raiwoit Racing 8^e/14 teams.

Malheureusement, et nous le savions, la Clio Cup est nettement plus onéreuse que la 207. C'est pourquoi, faute de budget suffisant, nous ferons l'impasse sur la prochaine course de Val de Vienne. Mais nous ferons tout pour être à Magny Cours les 14 et 15 juillet.

Nous ne regrettons pas pour autant de nous être lancés dans cette belle et ambitieuse aventure. C'est une année d'apprentissage comme prévu. Mais il nous faudra trouver quelques annonceurs supplémentaires pour 2013.



23 au 24 JUIN 2012:

Course de Val de Vienne

Absents au meeting



14 au 15 JUILLET 2012:

Course de Magny-Cours

ENCOURAGEANT!

A défaut de Grand-Prix de France de Formule 1, Magny-Cours accueillait la Clio CUP dans le cadre du championnat de France GT. L'organisation a vraiment gâté le public avec pas moins de 8 disciplines différentes! En plus des 2 catégories précitées, nous avons pu assister à de belles bagarres en SuperCopa Seat Leon, Porsche Carrera Cup, Peugeot RCZ, Formule 4, Midjet 1,3l et 2,0l. Journées bien remplies puisque débutant à 8 heures pour se terminer à 21h30, comme le samedi par exemple.

C'est une météo capricieuse, digne d'un mois de mars, que nous dûmes affronter: pluie continue vendredi, averses très régulières le samedi et enfin un temps plus serein le dimanche.

Mais, comme je vous l'ai déjà relaté, la pluie est loin d'effrayer Benoît, il en ferait plutôt son alliée, comme vous allez le constater dans son compte rendu.

Un 14 juillet bien arrosé !

Le weekend des 14 et 15 juillet, le circuit de Magny Cours accueillait le 4^{ème} meeting de la Renault Clio Cup France, dans le cadre du GT Tour.

Après avoir fait l'impasse sur le meeting du Val de Vienne pour cause de budget serré, le Raiwoit Racing revient dans la course avec l'ambition de concrétiser les efforts consentis jusque-là.

Les essais libres du vendredi donnent l'occasion à l'équipe de tester différents réglages pour tenter d'adapter la Clio n°29 au tracé Nivernais. C'est une des grandes difficultés cette année, le pilote et l'équipe étant nouveau dans la discipline, il faut passer par une phase de mise au point avant chaque épreuve.

Pour la 1^{ère} séance qualificative, des trombes d'eau s'abattent sur Magny Cours. Ces conditions difficiles m'ont plutôt bien réussi jusque-là. En effet les réglages de l'auto ont moins d'impact sur la performance globale tant les conditions évoluent d'un tour à l'autre. Je me cale d'entrée dans le bon rythme et parviens à réaliser le 4^{ème} temps. Meilleur résultat à ce jour en Clio cup !

La 2^{de} séance, disputée sur le sec va être plus difficile. J'éprouve des difficultés à faire « claquer un temps » sans profiter de l'aspiration des autres pilotes. En cherchant un lièvre, je me retrouve englué dans le trafic et ne parviens pas à faire mieux que 13^{ème}... Cela me servira de leçon !

Samedi 14 juillet, 20h c'est le départ de la course 1. Comme la veille les conditions sont difficiles. Il pleut, la piste est détremmée et le soleil rasant diminue encore la visibilité. Je prends un départ correct et me cale en 4^{ème} position, au contact du trio de tête. Je m'accroche tant que je peux et parviens à suivre le rythme en début de course. Le niveau d'attaque est maximum et tout le monde conduit sur le fil. Les aquaplanings se succèdent, il faut rouler « au bruit » dans les lignes droites lorsqu'on suit de près, on ne voit pas la voiture de devant ! Malgré tous mes efforts les 3 premiers se détachent petit à petit. Profitant d'une petite erreur de ma part, Thibault Bossy me ravit la 4^{ème} place. Le reste de la course est sans histoire ; bien que légèrement plus rapide que Bossy en fin de course, je préfère assurer les précieux points et primes qui vont avec ma position. Dans de telles conditions, l'erreur est trop vite arrivée... C'est donc à la 5^{ème} place que je coupe la ligne d'arrivée, soit notre meilleur résultat en Clio Cup, au beau milieu des ténors de la discipline!

Le lendemain il fait enfin beau dans la Nièvre. Après le bon résultat de la veille, nous espérons tous confirmer, bien que conscients que la course va être dure depuis notre lointaine 13^{ème} place sur la grille. Premier objectif, éviter les escarmouches qui sont fréquentes dans le turbulent peloton de la Clio cup. Je réalise un bon départ et gagne d'entrée 1 ligne mais un contact dans le 2^{ème} virage casse ma vitesse avant la longue ligne droite. C'est le défilé, je perds plusieurs positions et boucle le premier tour 14^{ème}. Je suis plus rapide que mes prédécesseurs et m'applique à doubler sans faire de faute mais la route est longue... Je remonte un à un mes adversaires. En fin de course je rattrape un groupe de furieux en lutte pour la 5^{ème} place. Je tente quelques attaques mais je ne veux pas risquer de tout perdre. Je boucle cette course à la 8^{ème} place.

Ce weekend, nous avons eu le plaisir d'accueillir certains sponsors qui ont bravé la météo ! Marc Mondolo a, comme à son habitude mis les mains dans le cambouis ! Leur soutien nous a réussi puisque nous réalisons notre meilleur weekend de la saison en Clio. Nous avons engrangé de précieux points, des primes et nos résultats ne sont pas passés inaperçus dans le paddock ! Il faudra confirmer lors de la prochaine épreuve les 1^{er} et 2 septembre sur le circuit d'Albi.

A bientôt

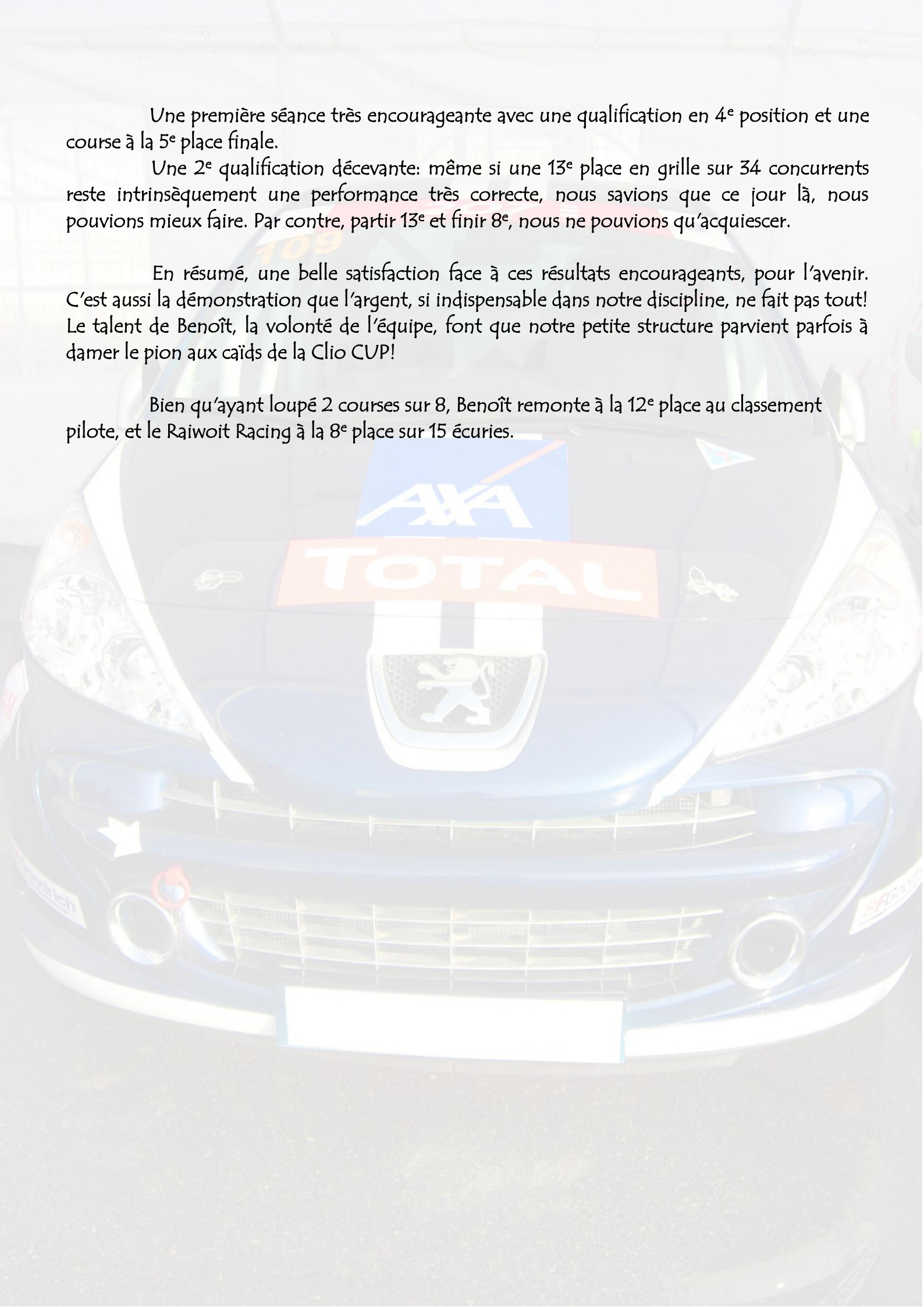
Benoît Castagné

Une première séance très encourageante avec une qualification en 4^e position et une course à la 5^e place finale.

Une 2^e qualification décevante: même si une 13^e place en grille sur 34 concurrents reste intrinsèquement une performance très correcte, nous savions que ce jour là, nous pouvions mieux faire. Par contre, partir 13^e et finir 8^e, nous ne pouvions qu'acquiescer.

En résumé, une belle satisfaction face à ces résultats encourageants, pour l'avenir. C'est aussi la démonstration que l'argent, si indispensable dans notre discipline, ne fait pas tout! Le talent de Benoît, la volonté de l'équipe, font que notre petite structure parvient parfois à damer le pion aux caïds de la Clio CUP!

Bien qu'ayant loupé 2 courses sur 8, Benoît remonte à la 12^e place au classement pilote, et le Raiwoit Racing à la 8^e place sur 15 écuries.



1^{er} au 2 SEPTEMBRE 2012:

Course d'Albi

UNE RENTREE DIFFICILE.

Que ce soit dans sa classe de redoublement, ou dans la classe des grands, Benoît vient de vivre une rentrée pour le moins chaotée !

La faute à qui ? Pas à l'élève qui, malgré un petit râté à l'examen blanc, n'a rien à se reprocher quant à son travail. Mais plutôt aux caprices de ses maîtresses respectives.

Benoît attendait beaucoup de sa prestation à domicile, sur le circuit d'Albi, où se courait l'avant-dernière manche de la Clio Cup. La pilule fut d'autant plus dure à avaler que le weekend se solde par 2 abandons dûs à la même panne mécanique... non élucidée dans un 1^{er} temps.

C'est donc remonté comme une pendule qu'il participait à la finale de la coupe 207 Sprint à Lédénon, près de Nîmes. Il devait impérativement y assurer sa 3^e place au classement général, avec une infime chance de viser la 2^e.

Objectif atteint en 1^{ère} course avec une belle 2^e place derrière le leader du championnat. Mais cela ne suffit quand même pas à espérer déloger David Pouget de sa place de dauphin, puisqu'il termine sur les talons de Benoît.

2^e course : c'est à nouveau par un abandon sur panne mécanique (boîte de vitesse) que notre pilote termine le championnat.

Il entérine toutefois sa belle 3^e place finale sur 25 classés, bien moins frustrante que ses deux 4^{es} places de 2010 et 2011.

Nul n'est prophète en son pays...

Le premier weekend de septembre, le GP d'Albi accueillait la 5^{ème} manche de la Clio cup France. Après les résultats encourageants obtenus à Magny Cours et avec l'avantage d'évoluer à domicile, j'étais décidé à frapper un grand coup ! Malheureusement rien ne s'est passé comme prévu.

Les essais libres étaient l'occasion de peaufiner les réglages châssis de la Clio. Malheureusement, la performance n'était pas au rendez vous. Je naviguais aux portes du top 10.

La première séance qualif confirmait ce constat, le manque de puissance moteur récurrent s'avérait très pénalisant sur le circuit d'Albi et ses interminables lignes droites.

Pourtant les réglages châssis ajustés la veille se montraient très satisfaisants. Je parvenais à réaliser au forceps le 7ème chrono.

Dans le tour de chauffe de la course 1, une alerte apparaît au tableau de bord. Je décide de prendre le départ quand même mais dois vite déchanter. Le moteur est cette fois clairement en panne, je boucle 2 tours au ralenti puis rentre au stand.

Toute l'équipe travaille d'arrache pieds pour tenter de résoudre le problème. La pompe à essence, certains capteurs et une électrovanne sont changés. A l'arrêt la voiture semble fonctionner...

Lors de la seconde séance qualif je commets une erreur, à l'attaque de mon second tour chrono les piles de pneus délimitant les chicanes sont au milieu de la piste. Je tente de passer sans soulager et je touche un pneu, direction cassée (Marc Guillot le leader du championnat a touché les mêmes pneus quelques secondes avant mais avec plus de réussite il a pu terminer la séance). Avec seulement 1 tour bouclé, je réalise le 11ème temps mais n'ai pas pu voir si le problème de la veille était résolu.

Au départ de la course 2 je suis fermement décidé à conclure ce weekend en beauté. Je prends un envol parfait et me retrouve 7ème au premier tour. Le safety car est de sortie suite à un carambolage à l'arrière du peloton. Malheureusement l'alerte moteur réapparaît au tableau de bord. Au restart je parviens à conserver ma place mais la puissance chute tour après tour. Je me retrouve avec le même problème que la veille et abandonne au 7ème tour. C'est donc sur un double abandon que se conclut ce weekend.

Ces résultats sont d'autant plus frustrants que le niveau de performance affiché, en dépit du manque de puissance est encourageant. Nous avons maintenant compris comment adapter les réglages de l'auto à mon pilotage ainsi qu'aux spécificités de chaque circuit. Le comportement de l'auto est bon et nous nous montrons rapides dans les parties sinueuses. Les problèmes moteurs rencontrés tous le weekend viennent confirmer le manque de puissance observé depuis le début de la saison. Nous pensons que la source du problème est la même. Charge à nous de trouver la panne afin de nous aligner à Ledenon, pour la finale du championnat avec de réelles ambitions !

A bientôt

Benoît Castagné

Un final disputé

Les 13 et 14 septembre, c'est à Ledenon que se retrouvaient les concurrents de la coupe 207 thp pour la finale du championnat. J'occupais le 3ème rang avec 11 points de retard sur David Pouget le second. Avec 5 victoires en 6 courses Bellinato est lui, déjà titré.

Comme d'habitude en 207, je faisais l'impasse sur les essais libres du Vendredi (les jours de congés comptés sont réservés à la Clio !). Lors de l'unique séance libre du samedi matin je reprends mes marques. Le manque de roulage se fait sentir, je ne réalise que le 6^{ème} temps.

En qualif par contre je parviens à retrouver les automatismes. Bellinato me souffle la pôle de la course 1 pour 9 millièmes ! Mais l'essentiel est d'être devant Pouget. Je m'élancerai en première ligne pour les 2 courses (le classement de la 2^{ème} séance qualif est quasiment identique à celui de la 1^{ère}), David Pouget quant à lui partira 5^{ème}. Les 3 premiers sont groupés en 1 dixième...

Pour conquérir le titre de vice champion, il me faut reprendre un maximum de points à Pouget. Il est sous pression car il part loin, il ne faut pas rater cette occasion.

En course 1, je réalise un départ moyen, mais j'attaque Bellinato pour la tête dans le 1^{er} tour. Ça ne passe pas et je me retrouve menacé par Pechard, alors 3^{ème}. Devant, Bellinato s'échappe à raison de 5 dixièmes par tour, c'est énorme. Derrière moi un groupe de furieux roule pare chocs contre pare chocs. Pechard, Pouget, Coppens et Guyonnet sont à l'affût de la moindre erreur de ma part. Au 5^{ème} tour Pouget double Pechard et me menace directement. Je me montre autoritaire et parviens à conserver ma position jusqu'à l'arrivée mais c'était l'une des courses les plus éprouvantes que j'ai connues ! Je reprends 4 points à Pouget. Le calcul est vite fait, pour terminer devant lui au championnat il faut gagner la course 2 et qu'il ne termine pas mieux que 3^{ème}.

Dimanche à l'extinction des feux je joue ma carte à fond et prends la tête, malheureusement ça ne dure pas, après un contact viril Bellinato reprend son bien et Pechard en profite aussi pour passer. Je me retrouve donc 3^{ème} devant Pouget qui a dépassé Coppens. La situation n'est pas idéale mais je ne lâche pas prise pour autant. Malheureusement à mi-course la commande de boîte de vitesse rend l'âme, c'est l'abandon.

Je conserve malgré tout ma 3^{ème} place au championnat. C'est la première fois que le Raiwoit Racing termine sur le podium final d'un championnat, et c'est aussi une première pour moi en individuel. L'objectif en début de saison était le titre, mais force est de constater que Bellinato a dominé son sujet. Cette place sur le podium final vient couronner le travail accompli depuis plusieurs saisons en coupe 207thp.

13 au 14 OCTOBRE 2012:

Course de Lédénon

UN DERNIER WEEK-END MITIGE.

Comme prévu, nous nous retrouvons sur le circuit vallonné de Lédénon, près de Nîmes pour clôturer notre saison en Clio Cup.

Benoit va vous le raconter : les ennuis ne nous ont épargnés ni le vendredi des essais libres, ni le samedi, tant en qualification qu'en course.

En effet, après les problèmes moteur vécus pendant la saison, voici les amortisseurs avant qui nous lâchent le vendredi, et carrément les freins en pleine course le samedi! On a juste pu se remonter le moral en se disant que cette sortie de piste provoquée par leur défaillance aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus dramatiques! Après un moment de vrai découragement, l'équipe s'est retroussé les manches pour remettre l'auto en état pour le dimanche 8h du matin.

Heureusement, nous finissons par une honnête 8e place lors de cette 2^e course, ce qui nous encourage à repartir gonflés à bloc pour une vraie saison 2013.

Finale à Lédénon :

C'est dans le cadre de l'historacing festival, sur le circuit de Lédénon que se tenait la finale de la Clio cup 2012. Après les déboires rencontrés lors du meeting d'Albi, toute l'équipe voyait ici l'occasion d'un test grandeur nature en vue de la saison 2013. Le moins que l'on puisse dire est que le weekend ne fut pas de tout repos...

Vendredi, les essais libres ne sont pas concluants. La panne moteur d'Albi est à priori résolue mais la voiture est inconduisible. Les performances sont catastrophiques puisque je navigue à plus de 2s au tour du meilleur temps. Après démontage des amortisseurs, il s'avère que l'un d'entre eux est tordu. Nous décidons de les remplacer pour le lendemain.

Samedi matin la première séance qualif se déroule de façon particulière. Avec une température fraîche, il est très difficile de faire chauffer les pneus arrière et les Clios se montrent très instables. Résultat, les sorties de piste se multiplient et la séance est sans cesse neutralisée. Lorsque je décide de rentrer aux stands, manque de chance la piste est enfin dégagée. Je manque le bon créneau et repars avec une seule tentative pour effectuer un tour chrono. Je le rate... 18^{ème} temps. Le point positif (il faut chercher pour en trouver) est que le comportement de l'auto s'est nettement amélioré. En course je décide de partir prudemment. Etant donné ma position sur la grille, je ne suis pas à l'abri des escarmouches. Je parviens à remonter assez facilement au 11^{ème} rang, avant de me retrouver sans freins au virage du « fer à cheval ». Je tape le mur (heureusement pas trop vite et en ayant réussi à faire tourner la voiture

pour taper de côté). Toute l'équipe travaille d'arrache pieds jusque tard dans la soirée pour réparer la voiture (fort heureusement il s'agit surtout de dégâts de carrosserie, la mécanique a été épargnée).

Le lendemain matin, la seconde séance qualifs est plus limpide. Tout le monde a retenu les leçons de la veille et la séance se déroule normalement. Peu en confiance avec les freins (qui continuent à montrer des signes de faiblesse), je parviens à réaliser le 9ème temps. Le comportement de l'auto est bon.

En course je pars avec un seul objectif : TERMINER. Après 4 abandons sur les 5 dernières courses l'équipe et moi-même avons besoin de voir le drapeau à damier. Une course sage me permet de rallier l'arrivée en 8ème position. Les chronos en course sont bons (à moins de 5 dixièmes du meilleur temps), nous avons été dans le rythme des leaders toute la course.

D'une manière générale en condition de course nous avons su nous montrer très rapides dans les portions rapides (meilleurs temps partiel en course 1 et 2ème en course 2) mais nous perdons trop de temps sur les relances.

Cette course met fin à notre saison d'apprentissage. Nous avons effectivement beaucoup appris. Les résultats ne sont bien sûr pas à la hauteur de nos espérances. En étant le plus petit budget de la Clio cup nous avons souffert, préférant souvent « bricoler » plutôt que d'acheter des pièces neuves. Dans un championnat professionnel comme la Clio cup, cela ne pardonne pas. Néanmoins le potentiel est bien là puisque lorsque tout marche bien nous sommes très proches des temps des hommes de tête. Il reste quelques points à améliorer, notamment dans les portions lentes mais j'ai bon espoir de pouvoir jouer les tout premiers rôles en 2013. Pour cela il va falloir se préparer sérieusement, faire subir une cure de jouvence à la Clio et surtout mettre en application ce que nous avons appris.

Benoît Castagné

Benoît termine cette saison d'apprentissage 14^e sur 49 classés (dont plus de 30 engagés réguliers). Mais, sur 12 courses, 2 n'ont pas été honorées faute de budget, et 3 autres ont subi la panne mécanique. Le résultat reste donc encourageant pour la prochaine saison.

Le Raiwoit Racing termine 9^e sur 15 au classement équipes.