







SOMMAIRE

- 
- Page 2: Tableaux de résultats
- Page 3: Course de Nogaro (30 mars au 1^{er} avril 2013)
- Page 5: Course de Pau (18 au 20 mai 2013)
- Page 7: Course de Val-de-Vienne (5 au 7 juillet 2013)
- Page 9: Course de Magny-Cours (6 au 8 septembre 2013)
- Page 11: Course de Lédénon (11 et 13 octobre 2013)
- Page 13: Course d'Aragon (1^{er} au 3 novembre 2013)

Circuits	Classement 1 ^{ère} Course	Classement 2 ^e Course	Classement Général
 Nogaro	3 ^e	3 ^e	3 ^e ex-aequo
 Pau	Ab	4 ^e	4 ^e
 Val de Vienne	4 ^e	3 ^e	3 ^e
 Magny-Cours	4 ^e	2 ^e	3 ^e
 Lédénon	2 ^e	3 ^e	3 ^e
 Aragon	2 ^e	1 ^{er}	3 ^e

Circuits	Précédent au classement général	Benôit CASTAGNÉ	Suivant au classement général
 Nogaro	2 ^e MAZARS 66 pts	3 ^e ex-aequo 64 pts	3 ^e ex-aequo POUGET 64 pts
 Pau	3 ^e MAZARS 104 pts	4 ^e 92 pts	5 ^e ARELLANO 65 pts
 Val de Vienne	2 ^e POUGET 218 pts	3 ^e 152 pts	4 ^e MAZARS 104 pts
 Magny-Cours	2 ^e POUGET 299 pts	3 ^e 216 pts	4 ^e CURTY & FOVINEAU 137 pts
 Lédénon	2 ^e POUGET 372 pts	3 ^e 286 pts	4 ^e CURTY 184 pts
 Aragon	2 ^e POUGET 450 pts	3 ^e 366 pts	4 ^e CURTY 240 pts

Classement final écurie: 3^e sur 15

30 MARS au 1^{er} AVRIL 2013:

Course de Nogaro

Et si on commençait la saison par 2 podiums???

Après tout il faut bien rêver!

Vendredi Saint, départ pour Nogaro (1000 kms) avec une météo peu clémente. Pendant ce temps, Benoît roulait en essais libres.

Comme en F1, toutes proportions gardées, le 1^{er} meeting suscite bon nombre d'interrogations nous permettant de nous étalonner dans la hiérarchie. Où allons-nous nous situer par rapport aux 27 concurrents, nouveaux comme anciens? Tous les travaux effectués durant l'intersaison vont-ils porter leurs fruits? Avons-nous travaillé dans la bonne direction?

Comme c'est souvent le cas, Benoît ne semble pas très satisfait de cette 1^{ère} journée de roulage...

Des podiums sinon rien !

C'est avec beaucoup de plaisir que nous nous sommes retrouvés les 31 mars et 1^{er} Avril à Nogaro, sur le circuit Paul Armagnac, pour la manche d'ouverture de la Clio Cup 2013.

Une délégation Alsacienne avait fait le déplacement pour nous soutenir, le moins que l'on puisse dire est qu'ils ont mouillé la chemise !

Après un long hiver, toute l'équipe avait hâte de retrouver la compétition. La Clio du Raiwoit Racing, qui porte cette année le numéro 27, à subi une cure de jouvence pendant l'hiver. De lourds investissements ont été consentis pour remettre à neuf la voiture qui est l'une des plus anciennes sur la grille (2006). Amortisseurs, boîte de vitesse, échappement, trains roulants, freins ont été renouvelés ou restaurés afin d'attaquer la saison avec la meilleure arme possible.

Après une journée d'essais collectifs suivie de la traditionnelle journée d'essais libres, c'est avec déjà plus de 100 tours au compteur que les concurrents de la Clio Cup abordent la première séance qualificative. Dans des conditions piégeuses je réalise le 4^{ème} temps, une performance encourageante. La seconde séance qualificative, qui détermine la grille de la course 2 se passe encore mieux : longtemps en position de réaliser la pôle, je me fais coiffer sur le fil en fin de séance par Thibault Bossy. Je m'élancerai néanmoins de la première ligne.

Au départ de la course 1, la piste est froide et la trentaine de furieux engagés se rue à l'assaut de « La Ferme ». Durant le premier tour je suis à la lutte avec Lionel Mazars, un ancien pilier de la catégorie (entre 2004 et 2006) qui retourne à ses premières amours après une parenthèse couronnée de succès en Mitjet (champion en 2010). Après m'être débarrassé de Mazars, je remonte sur le duo de tête Pouget / Tremoulet. Je passe second au prix d'un freinage « limite » sur Tremoulet et commence à revenir sur Pouget. Malheureusement, la performance chute petit à petit, puis s'écroule en fin de course. Je ne parviens pas à rattraper le leader et dois même m'incliner face à Tremoulet, très rapide.

Le résultat reste satisfaisant pour l'équipe, il s'agit de notre premier podium en Clio cup !

Le lendemain, le ciel est bas et des trombes d'eau s'abattent sur Nogaro. Quelques instant après les stars du World GT1 (Loeb, Ortelli et consort), c'est au tour du turbulent peloton de la Clio cup d'envahir la piste Gersoise. En partant en première ligne, dans des conditions difficiles, je sais que nous avons une carte à jouer. Je réalise un bon départ et vire en tête au premier virage. Derrière, c'est le chaos. Un accrochage élimine d'entrée plusieurs concurrents, dont le poleman Bossy. Je me retrouve en position idéale, cependant Mazars semble extrêmement rapide. Très vite, il est clair que les réglages de la Clio n°27 ne sont pas adaptés aux conditions. Je parviens à « bloquer » mes poursuivants pendant 2/3 de la course, mais Tremoulet, revenu de la dernière ligne de la grille de départ remonte comme un boulet de canon. Je me fais « déposer ». Mazars en profite aussi pour passer. Je ne parviens pas à suivre leur rythme, il manque presque 1s au tour ! En fin de course Curty, en grande forme dans ces conditions, reviens sur moi et attaque à plusieurs reprises. C'est avec soulagement que je passe enfin la ligne d'arrivée en 3^{ème} position.

2 podiums en 2 courses, les résultats sont clairement en progrès par rapport à la saison passée, les points pris ne sont plus à prendre et les (modestes) primes vont nous soulager. Le travail de l'hiver a porté ses fruits.

Cependant, nous aurions pu faire mieux encore. La performance en début de course, en pneus froids est belle et bien là, il faut maintenant comprendre ce qui nous manque en fin de course pour aller jouer la victoire!

Désormais l'objectif est clair : *Des podiums sinon rien !*
Rendez-vous à Pau, les 19 et 20 mai pour confirmer...

Benoît Castagné

Si je n'avais pas souhaité vous laisser dans l'expectative, j'aurais pu intituler ce compte rendu "Belle moisson de résultats sous un temps exécrable".

J'évoquais l'importance du 1^{er} week-end: c'est aussi vrai du point de vue psychologique. Un tel résultat pour attaquer la saison nous donne la rage pour la suite.

Nous sommes conscients de la difficulté de la tâche. Etant la plus petite structure du plateau, nous n'avons pas les moyens financiers qui permettent aux gros teams de faire de nombreux essais entre les courses, avec les changement de pneus et autres pièces qui vont avec.

Mais, si ces résultats n'offrent aucune garantie quant à la suite de la saison, nous repartons de Nogaro avec l'immense fierté de voir Benoît Castagné et le Raiwoit Racing 3^{èmes} au classement général devant les grosses structures qui ont l'habitude de monopoliser les places d'honneur.

D'ailleurs, ce n'est pas pour rien que le plus gros d'entre eux commence à convoiter les prestations de notre pilote...

Rendez-vous sur le circuit en ville de Pau, le week-end de la Pentecôte.

18 au 20 MAI 2013:

Course de Pau

PAU: dimanche qui pleure, lundi qui rit.

Si je n'étais une âme polycée, j'aurais sans doute déchiré l'affiche de l'hôtel! PAU, SON CLIMAT. Parlons-en de son climat! Pluies incessantes, orages, vent et froid... Vous me répondrez, à juste titre, que l'affiche en question ne précisait pas comment il était, le climat à Pau! Il n'y a que le lundi de Pentecôte qui offrit un temps clément. Trop tard pour nous, les alsaciens: nous étions sur la route du retour... sous la pluie, travail oblige!

A part cela, Pau semble être une très belle ville que, malheureusement, nous n'avons pas eu le loisir de visiter.

Quant aux pilotes, ils doivent s'adapter aux conditions de piste changeantes. Place au récit de Benoît.

Week-end orageux à Pau !

« 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.

C'est sous une météo des plus capricieuses que se sont déroulés les essais libres. Il faut ré-approvoiser ce circuit si particulier (j'avais déjà participé au GP de Pau en 2011 en Coupe 207 THP avec 2 podiums à la clé) et adapter les réglages de la Clio aux contraintes d'un tracé en ville. Je me classe 5^{ème} et 3^{ème} des 2 séances libres. Nous parvenons à trouver un setup convenable pour ces conditions de piste détrempées. La journée est encourageante.

Le lendemain, il pleut pour la première séance qualificative. La performance est là et je suis à la lutte pour une place en première ligne. La piste s'améliore tour après tour. Lors de ma dernière tentative je suis en avance sur mon meilleur temps mais je rattrape un attardé, ce qui ruine mon tour chrono. 4^{ème} temps, ce n'est pas si mal d'autant qu'avec une grille aussi rapprochée qu'à Pau tout est possible.

La course 1, disputée en nocturne va se terminer prématurément après avoir parcouru... 20 mètres. Xavier Fouineau qui partait à côté de moi tente de se faufiler entre ma voiture et celle du poleman David Pouget, mais la ligne droite des stands de Pau est très étroite et bien sûr, il n'y a pas assez de place pour 3 voitures. C'est l'accrochage. Coincé entre le mur et la voiture de Fouineau je vois mes espoirs réduits à néant d'entrée de jeu. Nous restons tous les 2 sur le carreau. Toute l'équipe, avec l'aide de Marc Mondolo du Garage 3A Services, va travailler d'arrache pied jusqu'au milieu de la nuit pour réparer la voiture.

Lundi matin a lieu la seconde séance qualificative, qui donne la grille de départ de la course 2. En manque de roulage sur le sec (la course 1 a permis à mes adversaires de s'acclimater avec ces conditions de piste), je ne suis pas à l'aise. Je réalise le 5^{ème} chrono mais à plus d'1s de la pole. Le comportement de l'auto est bon. En manque de confiance je ne parviens pas à en tirer le meilleur mais reste optimiste pour la course.

Sur la grille de départ je me retrouve à nouveau à côté de Fouineau (6^{ème}) alors que Tremoulet et Pouget occupent la première ligne devant Curty et Lamic. Je prends un envol moyen et tente de passer à l'extérieur au premier virage. Je parviens à dépasser Curty et me retrouve 5^{ème} derrière Lamic et Fouineau qui est mieux parti. Je suis beaucoup plus rapide que les 2 voitures qui me précèdent, les sensations sont bien meilleures qu'en qualifs et le comportement de la Clio n°27 est bon. Le problème à Pau c'est que les dépassements sont rendus très difficiles par l'étroitesse du circuit. Il ne me reste plus qu'à pousser mes adversaires à la faute. Sous la pression Lamic manque son freinage à l'épingle de la gare. Je me retrouve donc 4^{ème}, toujours derrière Fouineau. Malheureusement les freins commencent à donner des signes de faiblesse et je décide de ralentir la cadence en espérant qu'ils retrouvent leur efficacité. Ce ne sera pas le cas, je dois donc me contenter de la 4^{ème} place synonyme de points et de primes précieuses pour clôturer un week-end difficile.

A l'heure du bilan, on ne peut être satisfait de ce week-end palois. La réussite n'a clairement pas été de notre côté, le seul contact du week-end a été éliminatoire contrairement à nos adversaires (Pouget est sorti en essais libres, Mazars a tapé le rail en course 1 mais est parvenu à finir) et nous laissons échapper de gros points. J'occupe la 4^{ème} place au championnat pilote et le Raiwoit Racing est 4^{ème} du classement Teams.

Néanmoins il faut retenir le côté positif, nous sommes parvenus à régler correctement la voiture dans des conditions humides contrairement à Nogaro. Désormais nous n'avons plus de joker et il faudra se montrer irréprochable dès la prochaine épreuve, les 6 et 7 Juillet sur le circuit du Val de Vienne.

Sportivement

Benoît Castagné

J'avoue que je n'ai pu réprimer un accès de colère face à l'abandon (et aux dégâts) lors de la 1^{ère} course. Non contre Benoît qui en fut la victime passive, mais contre Fouineau.

Autant on peut admettre un accrochage au départ quand on part dans le ventre mou du peloton, autant il est inadmissible de tout gâcher lorsqu'on est qualifiés 3^e et 4^e! C'est complètement stupide!

Sur un circuit classique, Benoît aurait sans doute pu éviter le choc en allant dans l'herbe, et perdre éventuellement quelques places. Ici, en ville, le seul échappatoire c'est le rail!

Cet abandon involontaire nous fait perdre, à Benoît et au Raiwoit Racing, la 3^e place du classement général. Espérons juste la retrouver (voire mieux?) très rapidement.

Et n'oublions surtout pas de souligner la belle 4^e place du lendemain et surtout d'avoir une auto suffisamment compétitive pour truster régulièrement les 1^{ères} places.

Rendez-vous début juillet à Val de Vienne.

5 au 7 JUILLET 2013:

Course de Val de Vienne

Belle moisson de points.

Pour ce 1^{er} week end de juillet, rendez-vous à Val de Vienne où nous réintégrons les meetings du GT Tour et retrouvons enfin un temps de saison.

Après 2 séances d'essais libres bien peu convaincantes puisque nous ne sommes que P12 et P10, nous décidons de revenir à des réglages moins radicaux.

Bien nous en prit comme nous le relate Benoît.

Chaud devant !

C'est dans le cadre du GT Tour que le circuit du Val de Vienne (86) accueillait la troisième manche de la Clio Cup France les 6 et 7 juillet derniers.

De nombreuses animations, des courses rythmées et une météo enfin estivale ont comblé les nombreux spectateurs présents au Vigeant.

Le weekend commençait pourtant par une douche froide pour la Clio n°27. Suite à une séance d'essais instructive sur le circuit de Nogaro, l'équipe décidait d'opter pour des réglages de trains « agressifs », pour coller aux spécificités du circuit, ainsi qu'à la température ambiante. Les 12^{ème} et 10^{ème} temps des 2 séances d'essais libres, montraient que la direction prise n'était pas la bonne.

Nous tentons de corriger le tir pour les essais qualifs en adoptant des réglages complètement différents, après une séance difficile durant laquelle je navigue aux alentours de la 10^{ème} place, je prends tous les risques lors de mon dernier tour lancé pour arracher la 5^{ème} place sous le drapeau à damiers. On a eu chaud ! La performance générale est un peu meilleure qu'en essais libres mais toujours pas suffisante.

Pour la course, programmée en milieu d'après midi, la philosophie est différente, il faut à tout prix préserver les pneumatiques qui ont tendance à s'écrouler après quelques tours. Sous une chape de plomb (plus de 30°C à l'ombre, 40°C sur la piste) je réussis un bon départ, me permettant de lutter pour la 3^{ème} place au premier virage. Je commets une erreur dans le premier tour, en manquant mon freinage au bout de la longue ligne droite. La sanction est immédiate, 4 places de perdues et les espoirs de podium qui s'envolent. Je m'applique dès lors à faire une course intelligente pour sauver les meubles. Je parviens à remonter un par un 4 concurrents, pour atteindre la 4^{ème} place à mi-course, mais les 3 premiers sont déjà loin...

Le lendemain, fort des enseignements de la veille, nous peaufinons encore les réglages de la Clio n°27 pour la seconde séance d'essais qualificatifs. Nous sommes en progrès, je lutte pour la 3^{ème} place et m'incline pour quelques centièmes. Qu'importe, je suis en seconde ligne à la corde, idéalement placé pour le départ.

Comme la veille, la chaleur est accablante sur la grille de départ. A l'extinction des feux je bondis de ma 2^{ème} ligne. Je pars mieux que la 1^{ère} ligne, mais Pouget ferme bien la porte. Je tente de le pousser pour m'infiltrer derrière lui et me retrouve à la lutte avec Trémoulet pour la seconde place. Le leader du championnat est mieux placé pour le second virage et récupère la deuxième position. Derrière moi ça bagarre fort, je tente donc de m'accrocher au duo de tête pour creuser l'écart. Je suis « à block » pendant 5 tours pour rester dans leur pare-choc mais je ne peux pas tenir ce rythme toute la course. Je termine donc isolé à la troisième place, assurant un nouveau podium et de précieux points pour le championnat.

Après un Vendredi difficile, l'équipe a su redresser la barre. Le bilan comptable du weekend est bon puisque nous récupérons la 3^{ème} place du championnat pilote, et team. Un constat s'impose tout de même, il nous faut trouver 4 à 6 dixièmes au tour pour pouvoir réellement nous battre pour la victoire. Une séance d'essais est prévue cet été pour tenter d'y parvenir.

Vacances studieuses donc, d'autant qu'il faut réviser complètement la Clio (boite de vitesses, direction...). De quoi faire une rentrée fracassante, les 6 et 7 septembre à Magny Cours !

A bientôt

Benoît Castagné

Certes, sans le débarquement du pigiste LAFOND, nous aurions fait 2 podiums au lieu d'un seul. Mais ne lui enlevons pas le mérite de sa 3^e place du samedi! Quant à aller chercher les 2 protagonistes Tremoulet et Pouget qui caracolent en tête... sauf incident fortuit, il est impossible d'aller les taquiner puisque nous naviguons à près d'une 1/2 seconde au tour... Pour nous, une 3^e place égale une victoire. Notre but sera donc d'en additionner un maximum afin de consolider la 3^e place que nous venons de récupérer au classement général, tant chez les pilotes que chez les teams. Sans pour autant désespérer de viser une victoire !

Belle satisfaction pour notre 1^{ère} VRAIE demi-saison dans ce championnat réputé. Nous, les petits poucets du paddock devant les gros teams!

Bonnes vacances à tous! Rendez-vous à la rentrée à Magny-Cours.

6 au 8 SEPTEMBRE 2013:

Course de Magny-Cours

4+2=3

Voici enfin venue l'étape "régionale": Magny-Cours. 5h de route: de la rigolade comparée aux 5 autres rdv de l'année.

Si nous avons fait l'aller sur route sèche, ce ne fut pas le cas pour les pilotes! Ce fut d'autant plus difficile pour eux que la piste ne cessa d'évoluer (du mouillé vers le sec) pour la 1^{ère} séance qualificative. Le but était donc de boucler un super tour dans les tous derniers instants. Malheureusement, Benoit fut d'abord gêné par des concurrents, puis stoppé au drapeau rouge brandis par erreur avant le temps réglementaire. Résultat: une médiocre 10^e place...

Partant dans le ventre mou, l'objectif était d'éviter tout accrochage. Non seulement Benoit y parvint, mais il nous offrit une remontée de toute beauté jusqu'à la 4^e place.

Nous avons longtemps cru à la pôle position lors de la 2^e séance qualificative. Mais c'est un surprenant et inattendu Jérôme Curty qui nous coiffa sur le fil. Cependant, la place en 1^{ère} ligne était assurée.

Rentrée arrosée !

La Clio cup France faisait sa rentrée des classes les 7 et 8 septembre sur le circuit de Nevers Magny Cours. Après le Val de Vienne, c'est de nouveau dans le cadre du GT Tour que les 25 Clio allaient s'exprimer.

Le weekend débutait par un Vendredi chargé pour le Raiwoit Racing avec 2 séances d'essais libres et la 1^{ère} séance qualificative. Une fois n'est pas coutume, les essais libres se déroulaient relativement tranquillement pour la Clio n°27 avec les 3^{ème} et 5^{ème} chronos à la clé. La performance pure, dans des conditions sèches, n'était cependant pas satisfaisante puisque j'accusais un retard de presque 1s au tour par rapport au meilleur chrono.

En fin d'après midi, place aux choses sérieuses avec la première séance qualificative. Le temps est très incertain, toutes les équipes changent les pneus en pré grille puisque la pluie vient de faire son apparition sur la Nièvre. Dès le début de la séance, la météo se déchaîne et nous devons faire face à des conditions apocalyptiques. Des coulées d'eau envahissent la piste, la visibilité est quasi nulle et dans ces conditions, plusieurs pilotes partent à la faute (même en ligne droite !!!). Je me sens plutôt à l'aise et je place la Clio n°27 aux avant postes, entre la 1^{ère} et la 3^{ème} place. La pluie baisse d'intensité et les temps évoluent à chaque tour. La piste devient de plus en plus rapide, dans ces conditions il faut absolument réussir le dernier tour chrono. Après avoir passé la séance à lutter pour la pole position, je ne peux boucler mon dernier tour en raison d'un drapeau rouge. La sanction est immédiate, 10^{ème} temps. La déception est grande puisque nous avons le potentiel pour nous placer en 1^{ère} ligne.

Le lendemain, il pleut toujours sur Magny cours pour le départ de la course 1. En partant de la 10^{ème} place, nous avons beaucoup à perdre d'autant que nos principaux adversaires au championnat sont aux avant postes. Il faut donc remonter, mais sans risquer l'accrochage qui ruinerait tout le weekend.

Je réussis un bon départ, qui me place d'entrée au 7^{ème} rang, puis au 6^{ème} à la fin du premier tour. La voiture est parfaite et je remonte fort, 5^{ème} au 2^{ème} tour puis 4^{ème} quelques tours plus tard en ayant même pris le record du tour pendant un moment. Malheureusement, à la mi-course, alors que j'ai quasiment réussi à rejoindre le groupe de tête, les pneus avant s'écroulent (nous sommes partis en gommes usées, préférant jouer l'économie). A partir de ce moment là, il devient impossible de suivre le rythme des 3 hommes de têtes et je dois me contenter d'une 4^{ème} place. Vu la position de départ, la satisfaction est de mise puisque nous avons bien limité la casse au championnat, sans faire la moindre rayure sur l'auto.

Le dimanche matin, nous devons faire face à un vrai dilemme concernant les pneus pour la 2^{nde} séance qualificative. Il ne pleut pas mais la piste est encore humide et la température très fraîche. Si nous partons en slicks il faudra plusieurs tours pour les chauffer et l'auto sera très difficile à conduire. Si on part en pluie, l'auto sera efficace d'entrée mais si la piste sèche trop nous n'aurons plus le temps de passer les pneus slicks qui sont longs à chauffer. Nous décidons de partir en slicks, l'auto est très « vive » de l'arrière et il est quasi impossible de faire un tour complet sans se faire une frayeur. Néanmoins les chronos sont bons. Je suis à la lutte pour la pôle position. Dans mon dernier tour chrono, je réalise le meilleur temps absolu dans le 1^{er} et le 3^{ème} secteur mais pas dans le 2nd. Je perds la pole sur le fil dans le dernier tour pour 1 dixième : rageant ! Une fois de plus nous manquons de réussite mais nous montrons que nous sommes présents dans les conditions difficiles. Je m'élancerai donc en 1^{ère} ligne, aux côtés du poleman Jeremy Curty.

Sur une piste sèche pour la première fois depuis vendredi, les 25 Clio s'élancent pour la course 2. Dès le départ, je profite de ma place en première ligne et m'installe au commandement. Je sors la « grosse attaque » pour m'échapper alors que mes poursuivants se bagarrent. Au 4^{ème} tour, Pouget sort de la mêlée et remonte comme un avion. Il me déborde sans sourciller dans la longue ligne droite qui remonte vers « Adélaïde ». Je ne résiste pas outre mesure au vu de l'écart de performance qui nous sépare. Je cravache tant que je peux profitant de ce « lièvre » pour me mettre à l'abri du retour de mes adversaires et termine esseulé au 2^{ème} rang. C'est notre meilleur résultat en Clio à ce jour et cela nous permet de consolider notre 3^{ème} place au championnat.

Rendez vous dans un mois, dans le Gard sur le circuit de Ledenon !

Benoît Castagné

C'est donc par une belle 2^e place que nous terminons le meeting de Magny-Cours. Elle ne fait que conforter notre 3^e place au classement général derrière les intouchables Trémoulet et Pouget.

Mais soyons réalistes: si on nous avait promis cette 3^e place en début d'année pour cette 1^{ère} VRAIE saison de Clio Cup, nous aurions sans doute signé! Le but sera bien sûr de la préserver jusqu'en fin de saison.

Ces bons résultats nous permettent de creuser encore un peu plus l'écart avec les poursuivants, tant au classement pilotes qu'équipes.

Rdv à Nimes Ledenon début octobre.

11 au 13 OCTOBRE 2013:

Course de Lédénon

Bonjour à tous,

C'est avec un peu (beaucoup ?) de retard que nous vous envoyons le compte rendu de la course de Lédénon de notre pilote Benoît.

Même si nous avons obtenu des résultats plus que satisfaisants lors des quatre 1ers meetings, il nous manquait encore quelques dixièmes pour nous mêler à la lutte pour la victoire que se disputent régulièrement Trémoulet et Pouget.

Cette fois, nous avons la satisfaction d'avoir enfin l'auto qu'il faut !

Pour un souffle...

C'est le circuit de Nîmes Lédénon, dans le Gard qui était le théâtre de l'avant dernière manche de la Clio Cup France. Lédénon était aussi la dernière apparition de la Clio cup dans le cadre du GT Tour avant la finale internationale Renault.

Une fois n'est pas coutume, une seule séance d'essais libres était au programme Vendredi, d'une durée d'1h. Pour une petite équipe comme la notre (1 pilote et 1 mécano sur place le Vendredi), ce format n'est pas idéal car il nous est impossible, par manque de temps, de balayer plusieurs réglages sur la voiture. Le comportement lors de cette séance ne me satisfait pas, mais nous arrivons malgré tout à recueillir des informations intéressantes en vue de la suite du meeting.

Le samedi matin, il fallait se lever aux aurores pour la première séance qualificative, programmée à 8h20. La performance est d'entrée au rendez vous, même si les chronos sont très serrés. La piste très froide, ne facilite pas la montée en température des pneus si bien que le nombre de tours rapides est limité. Je navigue entre la 2nde et la 5ème place durant toute la séance pour finalement me classer 3ème.

56 millièmes !!!, C'est ce qui a manqué pour remporter notre première victoire en Clio cup. Lédénon est un circuit atypique, le seul en France où le départ s'effectue en montée. Avec une voiture dépourvue de frein à main, l'exercice est délicat. Le départ de la course 1 en a été la parfaite illustration. Le poleman Tremoulet loupe complètement son envol, je réussis pour ma part un départ moyen mais suffisant pour me retrouver en 3ème position à la sortie du 1er virage. La performance est au rendez vous, je suis plus rapide que Fouineau et Jouffret qui me précèdent. Je mets quelques tours à dépasser Jouffret, puis m'attaque au leader Fouineau. Je suis beaucoup plus rapide, obligeant le leader à « fermer les portes » ce qui nous ralentit beaucoup. Après plusieurs tentatives, je vois revenir Tremoulet dans mes rétros. Après son départ moyen il a profité de la bagarre que nous nous livrons pour revenir. Je dois donc à la fois contenir Tremoulet et attaquer Fouineau. Aux alentours de la mi-course Fouineau abandonne victime d'un problème technique. Je me retrouve en tête. Tremoulet attaque de plus belle mais je parviens à le contenir. A la fin d'un dernier tour « musclé » je ferme la porte à l'entrée du

dernier virage. Je tente de bloquer Tremoulet et « casse » ma vitesse. Nous remontons vers la ligne d'arrivée côte à côte mais au passage de la ligne la photo finish déclare Tremoulet vainqueur (pour 15cm). Je suis dépité.

Le lendemain, les conditions sont une fois de plus difficiles pour la seconde séance qualificative. La piste est froide et humide. Les chronos évoluent très rapidement et une fois encore tout va se jouer dans le dernier tour. J'occupe la tête lorsque la séance est interrompue en raison des nombreuses sorties de piste. Nous en profitons pour ajuster les pressions de pneus. A la reprise je ne parviens pas à réaliser le tour parfait et dois me contenter du 5ème chrono. Le choix de pressions effectué n'était peut être pas optimal.

Le départ de la course 2 est une nouvelle fois mouvementé, je réussis un bon départ et me retrouve 4ème, mais le premier tour est compliqué. Les places sont chères, je tente de passer un concurrent à l'extérieur mais je me laisse enfermer après le virage du « camion » et perds des positions pour finalement boucler le 1er tour au 6ème rang. La voiture est très performante mais c'est l'embouteillage à Ledenon. David Pouget profite de la confusion pour s'échapper en tête. Derrière c'est la guerre, Curty, Fouineau, Jouffret, Tremoulet et moi sommes en lutte pour le podium. Comme la veille je dois composer avec la conduite très défensive de mes adversaires et remonter sans s'accrocher n'est pas chose facile. Je butte très longtemps sur Fouineau, puis Curty. Quand je parviens enfin à les dépasser, il ne reste que 4 tours. J'ai 2s de retard sur Jouffret alors en 3ème position. Je tente le tout pour le tout en sortant la grosse attaque. Je parviens à revenir en signant au passage le record du tour et je le dépasse à 1 tour du but pour aller chercher un podium inespéré après un premier tour chaotique.

Le bilan du weekend est très positif puisque nous avons atteint notre meilleur niveau de performance depuis le début de saison. Nous avons lutté jusqu'au dernier mètre pour la victoire en course 1 et le record du tour en course 2 montre que nous aurions pu également jouer la victoire avec un meilleur 1er tour. Les points engrangés ce weekend permettent de garantir la 3ème place finale au championnat puisque nous ne pouvons plus être rattrapés! Au classement team en revanche il va falloir lutter jusqu'au bout.

Rendez vous en Espagne, sur le circuit de Motorland Aragon pour la finale du championnat. Nous prendrons également part à une finale internationale réunissant les meilleurs représentants des championnats Clio en Europe. Du spectacle en perspective !

Benoît Castagné

0,056 seconde !!! C'est l'écart entre le vainqueur Eric Tremoulet et le second Benoît Castagné sur la ligne d'arrivée de la 1ère course ! 15 cms de macadam !!! Frustrant de perdre la 1ère place pour si peu, oui, mais quelle satisfaction de se battre pour la victoire alors que, depuis le début de l'année, notre seul espoir était de finir 3ème derrière les intouchables Tremoulet et Pouget.

Ajoutée à une belle 3e place le lendemain en course 2, nous validons définitivement notre 3ème place au classement général.

Rendez-vous très vite pour le résumé de la course d'Aragon.

1^{er} au 3 NOVEMBRE 2013:

Course d'Aragon

FINALE EN BEAUTE.

Finale de la CLIO CUP France...en Espagne. Vol EASY JET jusqu'à Barcelone puis location de voiture jusqu'au circuit de MOTORLAND ARAGON. Nous nous sommes fiés au GPS de l'ami Fred pour nous rendre à cet endroit un peu perdu au milieu de nulle part. Il nous indique 2h de route. Super, j'avais plutôt vu 3h sur internet ! Au lit à minuit.

Oui mais...Après avoir traversé des no man's land, royaume des lapins et des renards, voici enfin un village ! « Vous êtes arrivés » nous dit notre guide. Ah oui ? mais le nom ne correspond pas du tout...Renseignements pris auprès de la population locale, nous apprenons que nous sommes bien loin du point de chute !!!

C'est reparti pour 150kms supplémentaires, sur des routes de montagne désertiques...Hôtel vers 2h30 du matin...Il était vraiment bien le GPS de Fred !!!

Mais cette petite mésaventure sera vite oubliée grâce aux performances de Benoît, sur ce très beau circuit espagnol.

Une finale en apothéose...

La finale de la Clio cup France s'est déroulée sur le circuit de Motorland Aragon, situé près d'Alcaniz en Espagne. Ce meeting 100% Clio accueillait, en plus de la finale de la Clio cup France, celle du championnat Espagnol, de l'Eurocup Clio ainsi qu'une finale internationale réunissant les meilleurs représentants des championnats Clio cup européens.

Pour la première fois, nous étions donc engagés dans 2 courses sur un même meeting puisque nous avons participé à cette finale internationale.

Les 2 séances d'essais libres n'étaient pas de trop pour découvrir le magnifique tracé de Motorland. Je parvenais à prendre mes marques rapidement puisque je réalisais le meilleur temps de la 1^{ère} séance et le 3^{ème} de la seconde. Nous nous sommes attachés à définir un set up qui devra rester figé sur l'ensemble du meeting. En effet avec 3 séances qualifs et 4 courses à programme, le temps imparti à la mécanique entre 2 roulages est très restreint!

Clio cup France :

Les choses sérieuses commençaient le samedi matin avec la première séance qualificative. Le rythme était moins bon que la veille, d'autant que je ne parvenais pas à trouver une bonne « aspi » dans la longue ligne droite en descente. Je conclusais la séance au 3^{ème} rang.

Le départ se passe sans encombres et rapidement le leader Pouget, Tremoulet et moi prenons la poudre d'escampette. La performance est clairement là. Après avoir patienté quelques tours, je parviens à déborder Tremoulet, qui doit absolument finir s'il veut remporter le championnat. Je suis ensuite en mesure d'attaquer David Pouget. Je porte une première attaque, mais David riposte et reprend son bien immédiatement. Malheureusement les freins, soumis à rude épreuve à Motorland, commencent à

donner des signes de faiblesse. Dans ces conditions, il est difficile de tenter une attaque, je dois donc me contenter de la 2^{ème} position. Je réalise malgré tout le meilleur tour en course, preuve que la performance est bien là.

Le lendemain, après avoir résolu les problèmes de freins de la veille, la seconde qualif est une nouvelle fois disputée. Je réalise de bon temps intermédiaires mais je n'arrive pas à aligner le tour parfait, d'autant qu'il est toujours aussi difficile de trouver une bonne aspiration dans la ligne droite, sans être gêné. Je m'élancerai en 4^{ème} position.

La dernière course de la clio cup France 2013 restera dans nos mémoires. Après un départ correct, je m'installe en 4^{ème} position derrière Pouget et Tremoulet qui jouent le championnat ainsi que Jeremy Curty. Je sais qu'il faut attaquer d'entrée de jeu pour ne pas laisser le leader s'échapper et je parviens à déborder Curty dans le premier tour. Il me faut plusieurs tours pour rejoindre puis attaquer Eric Tremoulet. La première tentative est la bonne, Tremoulet préférant jouer la prudence. Je m'applique donc à aligner les tours chronos pour rejoindre le leader Pouget qui s'est légèrement détaché. Lorsque le contact est établi, il faut trouver l'ouverture. Pouget est plus rapide en moteur, en revanche notre châssis est très bien réglé et fait merveille dans le sinueux. Je porte la même attaque que la veille, mais cette fois ça passe. Il reste 2 tours. Je sais que la seule opportunité de dépassement pour Pouget est le freinage en descente après la longue ligne droite. Je m'applique donc à bien négocier l'enchaînement précédent et à « fermer la porte » au freinage (c'est de bonne guerre). Au final nous cueillons notre premier succès en Clio cup, avec en prime un nouveau record du tour. Je suis ravi d'apporter à l'équipe cette victoire car elle montre que malgré le déficit de performance (principalement en moteur) que nous nous sommes escrimés à gommer durant toute la saison, nous avons su progresser et nous hisser au meilleur niveau !

Finale Internationale Dunlop :

En plus de la Clio cup France, nous étions engagés à la finale internationale, réunissant les meilleurs représentants des championnats Clio cup européens. Pour une première au niveau international, la concurrence était rude avec des pilotes ayant roulé en WTCC, GP2 et de multiples vainqueurs de championnat nationaux et internationaux. Dans ce contexte, nous avons tenté avec David Pouget et Eric Tremoulet de faire cause commune en essais qualifs. La longue ligne droite de Motorland (+ de 210km/h en pointe pour les clios) est en effet propice au phénomène d'aspiration et il est indispensable de rouler « en paquets ». Malheureusement par manque d'habitude nous ne réussissons pas à mettre en application ce système correctement. Pouget est 9^{ème}, je suis 12^{ème} et Tremoulet 19^{ème}. La course s'annonce mouvementée.

Renault avait décidé d'offrir au vainqueur de cette épreuve une clio cup 4, prête à courir. Autant dire que la motivation était à la hauteur de l'enjeu au départ de la course 1. Comme prévu les explications sont viriles. Il faut se faire respecter tout en évitant les embûches. Après un bon départ et un bon premier tour, je me retrouve en bagarre pour la 9^{ème} place. A cause des tumultes du peleton, un groupe de 5 pilotes s'échappe en tête. Je me retrouve dans le groupe de chasse, à la lutte avec l'Italien Ricciarini, un Suedois et un Espagnol. Au fil des tours je parviens à progresser jusqu'à la 6^{ème} place. Je dois m'incliner en fin de course face au Suedois Wernersson manifestement très rapide.

La grille de la course 2 est établie en fonction du 2^{ème} meilleur temps des essais qualificatifs. Je m'élance 9^{ème} et comme la veille je parviens d'entrée à progresser dans la hiérarchie. Les 2 leaders se sont échapés au profit d'une course d'équipe parfaitement orchestrée. En effet le poleman Guillot, Milan et

Palomeras qui occupaient les 2 premières lignes font tous partie de la même équipe. Derrière, la lutte fait rage pour les places d'honneur. Je parviens à remonter en 5^{ème} position mais chute au 6^{ème} rang après un contact avec Palomeras. En fin de course, le groupe de chasse s'organise et nous fondons sur les 2 leaders. Je décide de patienter sagement car je sais que le groupe va s'animer lorsque la jonction sera établie. C'est le cas à l'avant dernier tour. Tout le monde attend le dernier moment pour être en position favorable à l'entame du dernier tour. Nous sommes donc 6 à jouer la victoire. Guillot parvient à prendre une infime longueur d'avance qui sera suffisante. La dernière ligne droite est hallucinante, nous sommes 5 de front pour le podium. Au freinage, contre toute attente, tout le monde sort indemne et je m'extrais de la mêlée en 4^{ème} position. Le podium nous échappe de peu, mais nous pouvons avoir la satisfaction d'avoir lutté avec les meilleurs pilotes européens sans complexe et d'avoir été les meilleurs représentants de la Clio cup France.

Le weekend se conclut donc de fort belle manière avec une première victoire en Clio cup, assortie de la 3^{ème} place du championnat pilote et team ainsi que d'une bonne performance au niveau européen. A l'heure du bilan, je tiens à remercier tous nos partenaires sans qui rien ne serait possible ainsi que toute l'équipe d'assistance qui nous suit bénévolement sur les meetings de course ! Grâce à vous nous avons atteint l'objectif fixé en début de saison...

Nos regards se tournent déjà vers 2014 avec comme objectif, sur la lancée de 2013, de lutter pour le titre Clio Cup France. Cela passe par l'achat d'une nouvelle voiture, la Clio Cup 4^{ème} génération et la constitution d'un budget de fonctionnement nous permettant de lutter face aux plus grosses équipes.

A bientôt, avec je l'espère de bonnes nouvelles à annoncer !

Benoît Castagné

Nous terminons ainsi la saison 2013 par de magnifiques résultats. Benoît 3^e du classement général pilote (sur une trentaine de participants), le Raiwoit Racing 3^e du classement teams devant les 3 plus grosses équipes (sur une douzaine de concurrents), nous aurions signé de suite en début d'année pour ces résultats. Quand l'auto roule bien, le pilote est bien là pour se mêler à la lutte pour la victoire ! Même si personne ne doutait des capacités de Benoît à jouer avec les meilleurs, voilà qui est rassurant pour tout le monde, et un signe très encourageant pour la prochaine saison.

La nouvelle CLIO IV est en commande puisque ce sera la nouvelle monture obligée en 2014. Espérons que nous allons vite « l'apprendre » afin d'être compétitifs dès que possible.

VOUS qui nous avez soutenu, VOUS êtes aussi les artisans de notre réussite. Soyez-en sincèrement remerciés.

Nous espérons vous retrouver tous à nos côtés en 2014 !

En attendant, toute l'équipe vous souhaite de passer d'excellentes fêtes de fin d'année.