













## SOMMAIRE

- 
- Page 2: Tableaux de résultats
- Page 3: Course de Nogaro (19 au 21 avril 2014)
- Page 6: Course de Pau (9 au 11 mai 2014)
- Page 8: Course de Spa-Francorchamps (7 au 9 juin 2014)
- Page 10: Course de Val-de-Vienne (4 au 6 juillet 2014)
- Page 12: Course de Magny-Cours (5 au 7 septembre 2014)

Circuits	Classement 1 <sup>ère</sup> Course	Classement 2 <sup>e</sup> Course	Classement Général
 Nogaro	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
 Pau	Ab	-	5 <sup>e</sup>
 Spa-Francorchamps	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
 Val de Vienne	4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
 Magny-Cours	Ab	-	
 Paul Ricard	-	-	7 <sup>e</sup>

Circuits	Précédent au classement général	Benôit CASTAGNÉ	Suivant au classement général
 Nogaro	3 <sup>e</sup> FOUINEAU 66 pts	4 <sup>e</sup> 64 pts	5 <sup>e</sup> JOUFFRET 46 pts
 Pau	4 <sup>e</sup> JOUFFRET 70 pts	5 <sup>e</sup> 64 pts	6 <sup>e</sup> LUKA 60 pts
 Spa-Francorchamps	3 <sup>e</sup> FOUINEAU 198 pts	4 <sup>e</sup> 124 pts	5 <sup>e</sup> JOUFFRET 94 pts
 Val de Vienne	4 <sup>e</sup> FOUINEAU 234 pts	4 <sup>e</sup> 188 pts	6 <sup>e</sup> LAMIC 117 pts
 Magny-Cours		188 pts	
 Paul Ricard	6 <sup>e</sup> LAMIC 189 pts	7 <sup>e</sup> 188 pts	8 <sup>e</sup> BOULAY 148 pts

**Classement final écurie: 5<sup>e</sup> sur 15**

19 au 21 AVRIL 2014:

### Course de Nogaro

Bonjour à tous,

Nous voici donc repartis pour une nouvelle saison, la 6<sup>ème</sup> du RAIWOIT RACING (devenu RAIWOIT MONDOLO RACING), et la 5<sup>ème</sup> avec Benoît CASTAGNE.

Cette année, obligation d'investir dans une toute nouvelle CLIO IV pour pouvoir disputer la CLIO CUP France 2014. Et, par conséquent, appréhension de découvrir une nouvelle auto...

Nous ouvrons, comme à l'accoutumée, la saison à Nogaro (Gers) dans le cadre des Coupes de Pâques qui reçoivent à nouveau le championnat mondial des voitures GT, désormais baptisé Blancpain Sprint Séries, avec pas moins de 6 anciens pilotes de F1 !

En route pour près de 1000 kms avec un mauvais départ : 7 kms de bouchon au péage de St Maurice. Du jamais vu, même en plein mois d'août ! Arrivée en pleine nuit afin d'assister aux 1ers essais chronométrés le lendemain matin.

Après de bons essais libres le vendredi, Benoît confirme en qualifs le samedi matin, et surprend son monde l'après-midi !

### Des débuts prometteurs !

Après un hiver studieux, qui a permis à chacun de faire connaissance avec la Clio 4<sup>ème</sup> génération qui est utilisée cette année pour la Coupe de France Clio Cup, nous étions impatients d'en découvrir et de débiter la saison 2014.

Cette année s'annonce comme un grand cru avec pas moins de 30 autos engagées et des pilotes de renom comme Nicolas Milan (double vainqueur de la Clio Cup France et vainqueur de l'Eurocup Clio), Eric Tremoulet le champion 2013, sans oublier les Mazars, Fouineau et consorts ainsi que quelques nouveaux venus manifestement très affutés.

Nouvelle voiture donc, mais aussi nouveau fonctionnement puisque Marc Mondolo (3A services) s'est associé à Philippe Raiwoit pour l'acquisition de l'auto.

C'est dans le cadre des traditionnelles Coupes de Pâques, et devant 23086 spectateurs (infos la Dépêche du midi) qu'ont eu lieu les 2 premières courses de la saison.

Malgré 2 journées d'essais hivernaux, nous sommes encore en phase de découverte avec la voiture. Nos principaux concurrents qui participent à l'Eurocup Clio ont déjà utilisé la voiture la saison dernière, et

ont accumulé un grand nombre de journées de test durant l'intersaison. La demi-journée d'essai du jeudi et les 3 séances d'essais libres nous permettent de monter en puissance. Nous devons résoudre des problèmes de freins qui nous handicapent depuis les premiers tours de roues avec l'auto. Les temps sont tout de même encourageants.

Samedi est une journée exclusivement réservée aux essais qualificatifs. La tendance entrevue aux essais libres se confirme, les écarts sont minimes et une dizaine de pilotes au moins peuvent viser la victoire. Cela va être « chaud » avec plus de 15 pilotes dans la même seconde !

Lors de la première séance qui détermine la grille de la course 1, je ne parviens pas à utiliser le plein potentiel des pneus neufs, je manque un peu d'habitude avec la nouvelle voiture. Je réalise le 6<sup>ème</sup> chrono, à moins de 3 dixièmes de la pole.

L'après-midi, je réussis ce que j'avais loupé le matin, à savoir faire LE tour chrono dans la fenêtre de performance optimale du pneu. 2<sup>ème</sup> temps à 20 millièmes de secondes de la pole...rageant, d'autant que mon second tour chrono était très bon, mais a été stoppé par un problème électrique (capteur HS). Le reste de la séance est passé dans les stands à tenter de diagnostiquer le problème.

Dimanche, premier jour de course. Comme souvent pour les Coupes de Pâques, le temps est incertain. Il a plu toute la journée mais la pluie cesse peu avant le départ. La majorité des concurrents opte pour les pneus slicks mais quelques pilotes tentent le coup de poker avec les pneus pluie. Le départ est mouvementé, la piste est humide et l'auto très délicate avec les pneus slick. En partant 6<sup>ème</sup> il faut éviter les embûches ! Le tumultueux peloton fait ses premières victimes et le safety car doit intervenir le temps de dégager les voitures accidentées. Au restart je porte une attaque sur Lamic, mais ça ne passe pas. Mazars en profite pour me subtiliser la 6<sup>ème</sup> place. Les choses semblent mal engagées, mais l'auto est performante et je sens que rien n'est perdu. Je passe à l'attaque dès le tour suivant et reprends mon bien face à Mazars. Je dépasse ensuite coup sur coup Lamic et Jouffret, pour me retrouver en 4<sup>ème</sup> position. Les 3 premiers ont pris un peu d'air mais la performance est là, je réalise le meilleur tour en course et parviens à rattraper le wagon de tête en fin de course. Tremoulet alors 3<sup>ème</sup> porte une attaque sur Milan, qui résiste. Je saute sur l'occasion et attaque à mon tour Tremoulet. Je tente ensuite de revenir sur Milan, mais dois me résigner. Les pneus et les freins commencent à fatiguer et Tremoulet, très rapide en fin de course, reprend le meilleur tour et devient très menaçant. Je résiste jusqu'au damier pour aller cueillir le premier podium 2014 du Raiwoit Mondolo Racing.

Lundi pour la course 2, le soleil est bien présent. Je m'élanche en première ligne aux côtés du poleman Tremoulet. Le départ se passe sans encombre et je prends le sillage du leader. Un groupe de 4 se détache avec Tremoulet en tête, Milan et Jouffret me collant aux basques. L'auto est performante, mais je préfère préserver mes pneus pour la fin de course. Je décide de porter mon attaque aux 3/4 de la course. Parti de trop loin je ne parviens pas à passer. Opportuniste, Milan en profite pour me subtiliser la seconde place. Les positions n'évolueront plus jusqu'à l'arrivée. La performance chute en fin de course et je dois m'employer pour (à??) contenir Jouffret jusqu'au damier.

Avec 2 podiums le résultat du weekend est plutôt positif. Le principal motif de satisfaction est que nous avons montré un niveau de performance équivalent aux équipes de pointe, qui connaissent déjà la voiture depuis 1 an. Il nous reste cependant du travail (côté pilote et côté technique) pour résoudre les soucis de freins et réussir à exploiter les pneus neufs en qualifications.

Au classement du championnat nous occupons la 4<sup>ème</sup> place provisoire à 8 points du leader. Avec 88 points maximum à distribuer lors de chaque meeting, les choses peuvent aller très vite...

Rdv le 9 et 10 dans les rues de Pau !

Benoît Castagné

Voici donc une ouverture de saison hyper encourageante, comme nous n'en avons encore jamais connue !

Je vous avoue que, même si cela fâche Benoît, j'appréhendais de voir l'auto entre la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> place. Pourquoi ? Parce que de très nombreux autres pilotes ont roulé avec la CLIO IV depuis 2013 en Eurocup, et beaucoup n'ont pas regardé à la dépense pour les roulages d'hiver. C'est le cas de ceux qui nous accompagnent sur les podiums : Trémoulet, Milan et Fouineau.

En ce qui nous concerne, découverte de l'auto en février de cette année. Peu d'essais mais beaucoup de travail sur l'auto nous ont quand même permis de débiter avec les bons réglages et un pilote qui s'est très vite adapté à la nouvelle voiture.

Nous sommes dès le départ très très proches des 1ers, tant aux essais qu'en course. De bon augure pour la suite !

Rendez-vous à Pau du 9 au 11 mai pour une course...entre les rails. Avec un peu de chance, l'une des 2 courses devrait être retransmise en direct à la TV (Moto TV ?).

9 au 11 MAI 2014:

Course de Pau

## PAU : LE CIRCUIT MAUDIT !

Bonjour à tous,

C'est la 3<sup>e</sup> fois que notre équipe fait rouler Benoît Castagné à Pau, et c'est la 3<sup>e</sup> fois que l'auto est HS en course 1 !!!

Si lors des 2 meetings précédents dans la cité paloise, l'équipe a pu réparer et Benoît rapporter de beaux résultats le lendemain, ce ne fût malheureusement pas le cas cette fois !

Espérons que le dicton « jamais 2 sans 3 » s'avère exact, et que la série noire s'arrête là si nous y retournons dans le futur !

### Douche Froide !

Le GP de Pau est toujours un évènement spécial. Son tracé atypique, sillonnant les rues étroites de la cité, son ambiance particulière aussi, en font chaque année une course à part.

Après des débuts prometteurs à Nogaro, nous arrivons à Pau bien décidés à jouer la gagne.

La première séance d'essais libres permet de reprendre ses marques. Nous testons ici un setup audacieux. Face à des équipes disposant de 2, 3 ou 4 voitures, nos possibilités de tester des réglages différents sont limitées. Il faut donc profiter à fond des essais libres. La direction prise ne fonctionne pas, mais nous réalisons quand même le 6<sup>ème</sup> chrono.

Lors de la seconde séance, nous faisons progresser la voiture. Cela fonctionne avec le 2<sup>ème</sup> temps à la clé, à quelques centièmes du temps de référence établi par le leader du championnat, Nicolas Milan.

A Pau plus qu'ailleurs, les qualifs ont une importance capitale. Il faut combiner la gestion des pneus et du trafic pour réaliser le bon tour au bon moment. Malheureusement je n'y parviens pas. Gêné dans ma première tentative, je décide de repasser par les stands. Lorsque je repars, je ne parviens pas à réaliser le tour idéal et détériore mes pneus. La messe est dite, même lors d'une ultime tentative en fin de séance, je ne peux faire mieux que 7<sup>ème</sup>. La course va être dure...

Samedi soir, l'ambiance est électrique. Les nombreux crash survenus lors des courses précédentes ont retardé le départ. Après un premier "faux départ", il est 22h30 lorsque les feux s'éteignent pour lâcher la meute. Je démarre très bien depuis la 4<sup>ème</sup> ligne et me retrouve entre les 2 voitures qui s'élançaient devant moi. Malheureusement, 3 voitures de front à Pau, cela ne passe pas. Pris en sandwich, je tente de garder le volant droit mais avec un contact de chaque côté, la biellette de direction cède, m'envoyant droit dans le mur. Après un premier choc je rebondis et me fait percuter par les concurrents venant de l'arrière. Le bilan est lourd, 4 autos au tapis, dont la nôtre qui est sérieusement abîmée.

Nous récupérons l'auto à 23h30, toute l'équipe se met au travail pour tenter de réparer, malheureusement les dégâts sont trop importants et à 3h du matin nous devons nous résigner à ranger le matériel. Ce n'est pas la fin des péripéties puisque le lendemain matin, à 11h30 les officiels décident de

nous exclure du meeting, me jugeant responsable de l'accrochage pour avoir tenté de dépasser, un comble! Un accrochage similaire le lendemain en course 2, ne fera l'objet d'aucune sanction...

Le rideau se tire donc sur un meeting désastreux, qu'il faudra vite oublier.

Un lourd travail de remise en état est nécessaire pour être prêt à temps pour la course de Spa, les 9 et 10 juin.

Benoît Castagné

Bref, un week-end à oublier, où nous laissons échapper de gros points... C'est d'autant plus regrettable que nous avons la capacité de nous battre devant.

Attendons SPA FRANCORCHAMPS où il nous faudra impérativement faire oublier cette déconvenue.



7 au 9 JUIN 2014:

## Course de Spa-Francorchamps

Bonjour,

Oubliés les déboires de Pau, nous voici en partance pour le plus beau circuit du monde : SPA FRANCORCHAMPS. Le circuit étant plus long que la moyenne, nous voyons passer les voitures moins souvent qu'ailleurs, mais cela ne gâche en rien le plaisir de se retrouver là-bas !

Et puis, non seulement il est, pour nous alsaciens, moins éloigné que la plupart des autres sur lesquels nous courons, mais il nous permet aussi de « décrocher » nos voitures puisque nous empruntons de belles portions d'autoroutes allemandes...sans aucune limitation ! Eh oui, ça fait rêver ! Mais croyez bien que lorsque nous roulons à certaines vitesses inavouables, c'est parce que la circulation nous le permet, et que nous sommes totalement concentrés sur notre conduite...

On peut difficilement concevoir de passer un week-end à SPA sans pluie ! C'est pourtant ce que nous avons eu la joie de connaître cette année. Et pourtant, ce fût le samedi où de terribles orages de grêle provoquèrent des dégâts considérables à quelques dizaines de kilomètres !!!

Mais le week-end fût également très agréable au niveau des résultats comme va vous le narrer Benoît.

### **Chaudes explications en Belgique**

Après les rues sinueuses de Pau, c'est sur le tracé ultrarapide de Spa-Francorchamps que les pilotes de la Clio Cup France avaient rendez-vous pour les 5ème et 6ème courses de la saison. Le toboggan des Ardennes est un circuit de "gros cœur" que j'affectionne particulièrement. Les hautes vitesses et les enchaînements rapides demandent un pilotage fin et une grande confiance dans l'auto.

Suite au crash de Pau, les 3 semaines n'ont pas été de trop pour remettre en état la voiture. Un lourd travail a été mené puisque l'avant et l'arrière de la voiture ont été touchés. A l'issue d'une véritable course contre la montre, la voiture a pu passer sur la dalle de réglage le samedi précédant l'épreuve. Nous avons également fait quelques tours de roues sur le circuit d'Albi pour valider les réparations.

Les premiers essais libres du Vendredi nous rassurent d'entrée de jeu quant à la performance de la voiture. Avec le 3ème chrono, nous sommes dans le rythme. La seconde séance est plus compliquée, nous ne prenons pas la bonne direction concernant certains réglages et nous rencontrons une nouvelle fois des problèmes avec les pneus neufs. Nous restons néanmoins confiants pour la qualif.

Samedi matin, c'est une nouvelle fois sous un grand soleil (un weekend complet sans pluie dans les Ardennes c'est rare!) que se disputent les qualifications pour la course 1. Les équipes Vic Team et Milan Compétition jouent le jeu de l'aspiration à fond et trustent les premières lignes. Sur un circuit rapide comme Spa, rouler en formation serrée peut faire gagner plusieurs dixièmes. J'essaie de me trouver un bon "lièvre" mais en 20 minutes, les opportunités sont rares. Je me contente donc de la 4ème place sur la grille, ce qui nous laisse de bons espoirs pour la course.



Dès le départ la performance est là. Je reste sage durant les premiers mètres, mais d'entrée de jeu je suis plus rapide que Fouineau qui me précède. Devant, Milan et Trémoulet jouent le jeu de l'aspiration pour s'échapper. Fouineau occupe toute la largeur de la piste et défend bien sa position. Je tente de le mettre sous pression pour le pousser à la faute. Malheureusement au 7ème tour, la fixation du pot d'échappement cède. Celui-ci commence par racler par terre, me forçant à ralentir la cadence, puis s'arrache 3 tours plus tard, en passant sous les roues arrière dans la courbe de Blanchimont négociée à près de 200km/h! L'addition aurait pu être salée... L'objectif alors n'est plus que de rallier l'arrivée pour aller cueillir une 4ème place synonyme de primes et de points.

Le lendemain matin, la seconde séance qualificative voit à nouveau la domination des pilotes Milan Compétition. Nicolas Milan devançant Xavier Fouineau. Pour ma part, je me classe 3ème avec un tour correct mais pas idéal. L'exploitation du potentiel des pneus neufs nous fait défaut pour réellement se battre pour la pole position, mais nous sommes malgré tout dans un bon rythme.

La course 2 reprend le même scénario que la veille. Cette fois, je passe le premier virage en 2ème position. La bagarre s'engage sous forme de triangulaire entre Milan, Trémoulet et moi. Les positions changent à plusieurs reprises. Grâce à l'aspiration, personne ne s'échappe. La lutte est serrée jusqu'au dernier virage. Je termine finalement en 3ème position.

Le bilan du weekend est positif. Après nos déboires de Pau, nous avons montré que nous sommes de nouveau en mesure de jouer la victoire. Nous avons retrouvé le niveau de performance qui était le nôtre à Nogaro. Le seul bémol concerne les qualifications puisque nous avons encore du mal à lutter pour la pole position. Nos adversaires exploitent mieux les pneus neufs. A nous de continuer à travailler pour être encore plus performants.

Nous retrouverons le GT Tour lors du prochain meeting au Val de Vienne, les 5 et 6 juillet. Je conclurai ce compte-rendu en remerciant nos supporters Alsaciens qui ont fait le déplacement à Spa. Leur bonne humeur communicative a résonné dans le paddock!

A bientôt

Benoît Castagné

Même si PAU restera un boulet que nous devons traîner tout au long de la saison en raison du déficit de points, les belles performances de Benoît à SPA nous remettent en selle pour de nouveaux podiums ! C'est ainsi qu'après avoir chuté 5e après PAU, le voici désormais remonté à la 4e place du classement général, 30 points devant le 5e.

De belles bagarres en perspective, et ce, dès le meeting du Val de Vienne du 5 au 6 juillet !

4 au 6 JUILLET 2014:

## Course de Val-de-Vienne

### RESTER SUR LA PISTE

Notre pilote a pris du retard dans ses devoirs de vacances. Mais il nous rend quand même sa copie avant la rentrée de septembre !

#### Entre les gouttes

La seconde moitié de la saison débutait sur le circuit du Val de Vienne les 5 et 6 juillet derniers pour les concurrents de la Clio cup France. C'était la première apparition de la Clio cup dans le cadre du GT Tour en 2014.

La météo morose n'a pas épargné la Vienne, pluies et éclaircies ont alterné durant tout le weekend, rendant les choix de pneus très délicats.

Les essais libres donnaient le ton du weekend avec une première séance disputée sous la pluie, que la Clio n°3 achevait à la 6ème place et une seconde séance disputée sur le sec et conclue au deuxième rang. Difficile cependant de tirer des enseignements tant la météo est variable.

Samedi matin, la pluie cesse de tomber quelques minutes avant la première séance qualificative. La piste est encore mouillée, tous les concurrents optent pour les pneus pluie. Tous? Non les irréductibles du Raiwoit Mondolo Racing décident de tenter un coup de poker en partant en slicks. Au feu vert, le leader du championnat, Nicolas Milan décide de suivre notre idée et s'arrête à son stand pour monter les slicks à son tour. Le début de séance est très compliqué, il s'agit avant tout de rester sur la piste en attendant qu'elle sèche. Les dernières minutes sont cruciales, la piste séchant très tardivement mais le pari s'avère payant puisque nous nous assurons une place en première ligne pour la Course 1 en compagnie de Milan.

Le soleil brille enfin pour le départ de la course 1. En partant en première ligne, l'objectif minimum est le podium. Après un bon départ, je me glisse dans le sillage du leader Milan, mais dès le premier tour, de chaudes explications commencent. Au bout de la longue ligne droite, Fouineau 3ème m'attaque alors que Tremoulet 4ème attaque Fouineau. Nous nous retrouvons à 3 de front au freinage. Fouineau et Tremoulet se touchent, je m'écarte pour éviter le contact avec Fouineau en perdition. Tremoulet en profite et se glisse en seconde position alors que Fouineau perd une place. Pendant ce temps, Milan a pris la poudre d'escampette. Le comportement de la Clio n°3 n'est pas optimum sur piste sèche. Je ne parviens pas à suivre Tremoulet, lui même distancé par Milan. Fouineau, dans la seconde auto Milan Compétition remonte comme un boulet de canon. Il me dépasse sans forcer avant de faire subir le même sort à Tremoulet. Je termine donc en solitaire au 4ème rang. Un constat s'impose, dans ces conditions, l'équipe Milan Compétition a mis le doigt sur le bon set up et possède un net avantage.

Nous retournons donc au travail pour tenter d'améliorer le comportement de l'auto en vue de la journée de dimanche. Les changements apportés pour la seconde séance qualificative ne vont

malheureusement pas porter leurs fruits puisque cette dernière sera disputée sous la pluie. Après une séance difficile je me classe 7ème.

Dimanche après-midi, la course 2 va être des plus mouvementées. La piste est humide mais la totalité du plateau opte pour les pneus slicks. En partant 7ème, l'objectif est de limiter les dégâts et de remonter un maximum, en restant en dehors des embuches. Dès le départ le peloton est chaud bouillant, preuve que la Clio cup est plus compétitive que jamais cette saison. Après un bon premier tour, je me glisse au 5ème rang. Un groupe compact d'une dizaine de voitures se dispute les premiers rôles. Les esprits s'échauffent et au 4ème tour, Milan 3ème et Jouffret 4ème partent à la faute dans le virage le plus rapide du circuit. Je parviens à les éviter mais tout le monde n'en fait pas autant.

La réaction en chaîne génère un gros crash et une neutralisation de la course. Les dégâts sont importants, certains pilotes sont évacués vers le poste de secours (après examen les nouvelles seront rassurantes pour tous les pilotes impliqués). La course est relancée pour seulement 3 tours. Après 1 tour, le leader Fouineau part à son tour à la faute dans le même virage et tape le mur. La course est arrêtée au drapeau rouge.

J'hérite donc de la 2ème place après avoir passé la course derrière la voiture de sécurité et sans avoir fait beaucoup de dépassements. Il fallait avant tout rester sur la piste dans des conditions aussi piégeuses.

Le bilan comptable du weekend est positif. Il nous permet d'engranger de précieux points et primes. Néanmoins, le niveau de performance affiché ce weekend n'est pas satisfaisant. Il faudra profiter du break estival pour travailler sur la voiture afin de jouer les premiers rôles dès la rentrée sur le circuit de Magny Cours. La 3ème place finale est encore accessible mais il faudra compter sur de solides performances et un faux pas de nos adversaires principaux.

A bientôt,

Benoît Castagné

Dans tous les sports, comme dans la vie, même les meilleurs ne sont pas à l'abri d'une faute ! Mais c'est aussi la marque des grands de savoir franchir la ligne d'arrivée quand les circonstances sont exceptionnelles. C'est ce qu'ont su faire Eric Tremoulet, le champion 2013, et Benoît Castagné.

Si le premier cité reprend la tête du championnat à Milan, Benoît reprend 26 points au 3ème et creuse un véritable fossé sur ses poursuivants immédiats.

Rendez-vous début septembre pour le 5ème meeting 2014 à Magny-Cours.

## 5 au 7 SEPTEMBRE 2014:

### Course de Magny-Cours

#### 2014 : UNE SAISON A OUBLIER

Arrivé à Magny-Cours avec une marge relativement confortable de presque 100 points sur ses poursuivants immédiats que sont Olivier Jouffret et Sami Luka, respectivement 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> du classement général, Benoît attaque son week-end plutôt sereinement, avec l'objectif d'aller chercher le 3<sup>e</sup> classé.

Et pourtant, l'espoir fût de courte durée !

#### Fin de saison prématurée...

Après le break estival, c'est sur le circuit de Magny cours que la Clio Cup France faisait sa rentrée des classes, les 6 et 7 septembre derniers.

L'été avait été studieux pour le Raiwoit Mondolo Racing avec notamment une séance d'essais privés sur le circuit de Nogaro. L'objectif en arrivant dans la Nièvre est de disputer la 3<sup>ème</sup> place du championnat.

Les 2 séances d'essais libres étaient consacrées à la mise au point de la Clio n°3. Avec les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> chronos des 2 séances le résultat n'était pas entièrement satisfaisant. Cependant les écarts étant très faibles, l'équipe se présente confiante en qualification.

Sur un circuit de moteur, comme le tracé Nivernais il est important d'utiliser le phénomène d'aspiration. N'ayant pas de coéquipier, je dois faire en sorte, lors de chaque séances de trouver un « lièvre » qui me permette de profiter du phénomène d'aspiration dans la longue ligne droite, tout en veillant à ne pas être gêné sur le reste du tour. Lors de cette première séance qualificative, je n'y parviens pas. Face aux « armadas » Milan Compétition et Vic team, qui engagent un grand nombre d'autos et jouent la stratégie d'équipe, cela ne pardonne pas. Je réalise le 6<sup>ème</sup> temps à seulement 2 dixièmes de la première ligne. Tout reste donc possible pour la course.

Malheureusement celle-ci ne va durer que 10 mètres. Au feu vert, Marc Guillot, le Champion de France 2012 qui s'élançait en première ligne, cale. Xavier Fouineau partant en 2<sup>nd</sup>e ligne l'évite de justesse. Masqué par Fouineau je ne peux voir l'auto de Guillot arrêtée et le percute violemment. Bien que l'accident se soit produit quelques mètres seulement après le départ, les dégâts sont impressionnants. Les acquisitions de données ont enregistré une décélération de 8G !

Le constat est malheureusement vite fait. Impossible de réparer pour la course du lendemain car le longeron est touché. En plus d'ajouter 2 résultats blancs supplémentaires (après les 2 de Pau), l'avant de l'auto est complètement détruit.

Nous devons alors prendre une décision difficile. A cours de budget, nous ne sommes pas en mesure de réparer l'auto et de l'aligner pour la finale du championnat sur le circuit Paul Ricard.

C'est donc la mort dans l'âme et en spectateur que j'ai assisté à cette dernière épreuve qui a vu Nicolas Milan coiffer le titre après un final à suspense. Comme une illustration de la saison écoulée, la malchance nous a poursuivis alors même que nous n'étions pas engagés. La finale a été tellement disputée que plusieurs concurrents se sont retrouvés pénalisés, dont Milan et Tremoulet. Ceci a permis aux pilotes classés derrière eux de « scorer » un maximum. Je dégringole donc de la 4<sup>ème</sup> à la 7<sup>ème</sup> place du championnat pour quelques points. Au classement team, bien que n'engageant qu'une seule auto, nous nous classons 5<sup>ème</sup>.

Nous tirons donc un trait sur la saison 2014 avec un goût amer. Cependant, ne terminant que 6 courses sur 12 nous avons montré notre pointe de vitesse en accrochant 4 podiums et deux 4<sup>ème</sup> places. L'année 2014 a été

pour nous une année de découverte, alors que nos adversaires avaient déjà étrenné la Clio 4 en championnat d'Europe.

Nos regards se tournent donc vers 2015 avec l'objectif affiché de jouer les premiers rôles. Pour cela il faut avant tout réunir le budget nécessaire. J'en profite donc pour remercier ici tous nos partenaires qui nous soutiennent depuis maintenant plusieurs années et sans qui rien ne serait possible.

A bientôt,

Benoît Castagné

La devise « Il ne faut jamais vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué » fût plus que jamais d'actualité. Par manque de temps (3 semaines avant le Paul Ricard), mais surtout de budget, il nous était impossible de participer à cette dernière épreuve ! Nous espérions qu'avec notre avance sur nos poursuivants, nous allions peut-être sauver notre 4<sup>e</sup> place au général, voire 5<sup>e</sup> au pire. Eh bien, non ! Comme le dit Benoît, le sort s'est acharné puisque, fait assez rarissime, les 2 leaders de la dernière course se sont vus infliger une pénalité les rétrogradant 8<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup>. Il n'en fallait pas plus pour que 3 pilotes engrangent plus de points que prévu, et nous grillent la 4<sup>e</sup> place pour 9, 4 et...1 point de mieux !!!

Piètre consolation que de se dire que l'on finit quand même 7<sup>e</sup> sur 33 classés en n'ayant participé qu'à 6 courses sur 12...Et mieux encore au classement équipes où les 2 voitures du même team cumulent les points : avec notre unique auto, nous terminons 5<sup>e</sup> sur 15.

Il nous faut désormais tourner la page de cette saison « cata », et regarder d'ores et déjà vers 2015. Le clan Castagné n'a pas perdu de temps en ayant déjà remonté l'auto. Et cette fois, hors de question de revivre une saison aussi pourrie !

A mon tour de tous vous remercier chaleureusement, partenaires et simples membres de l'association. Nous espérons à nouveau pouvoir compter (plus que jamais !) sur votre soutien pour la nouvelle saison .