

SOMMAIRE

Page 2: Tableaux de résultats

Page 3: Course de Nogaro (avril 2016)

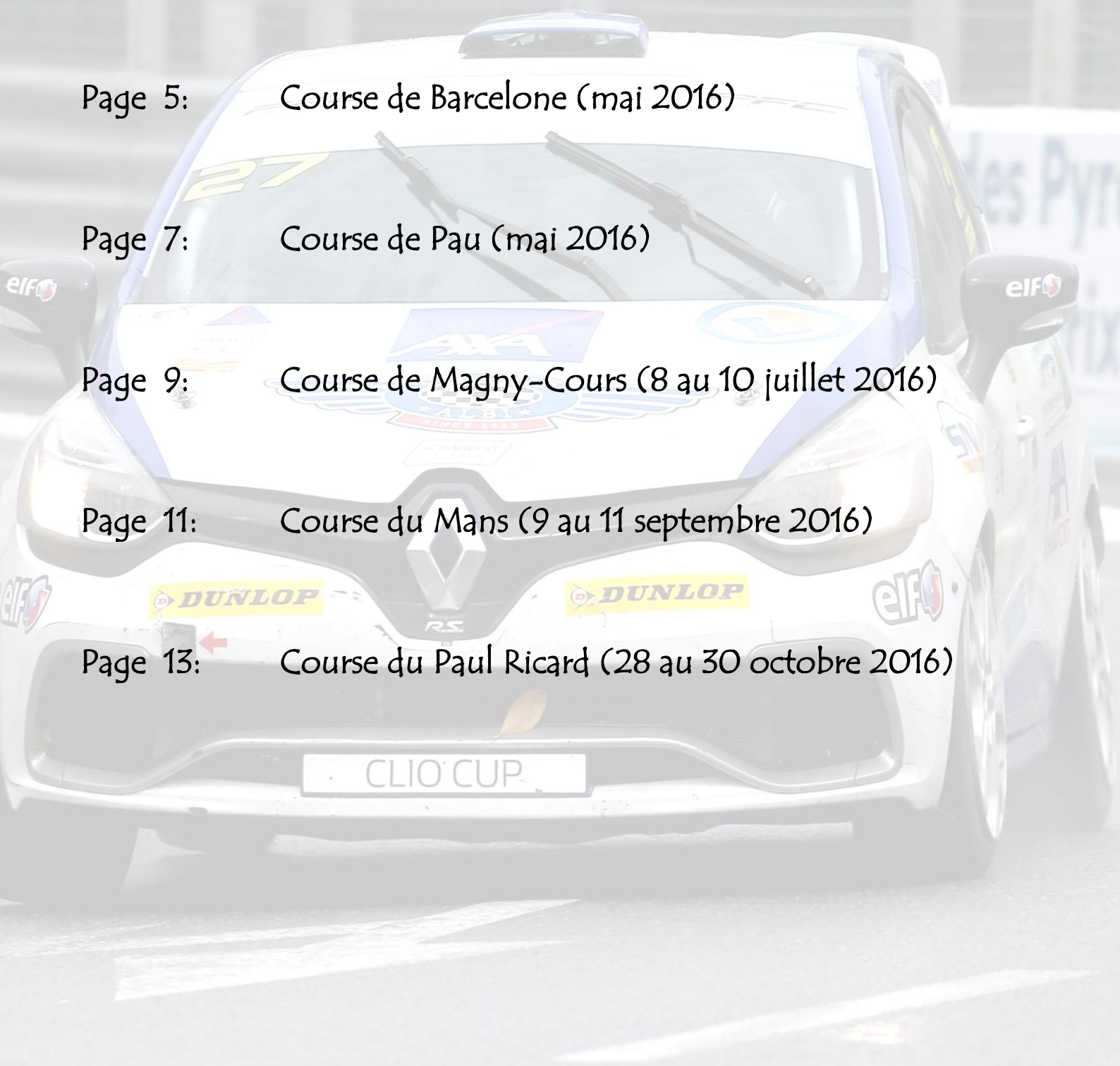
Page 5: Course de Barcelone (mai 2016)







Page 7: Course de Pau (mai 2016)

Page 9: Course de Magny-Cours (8 au 10 juillet 2016)

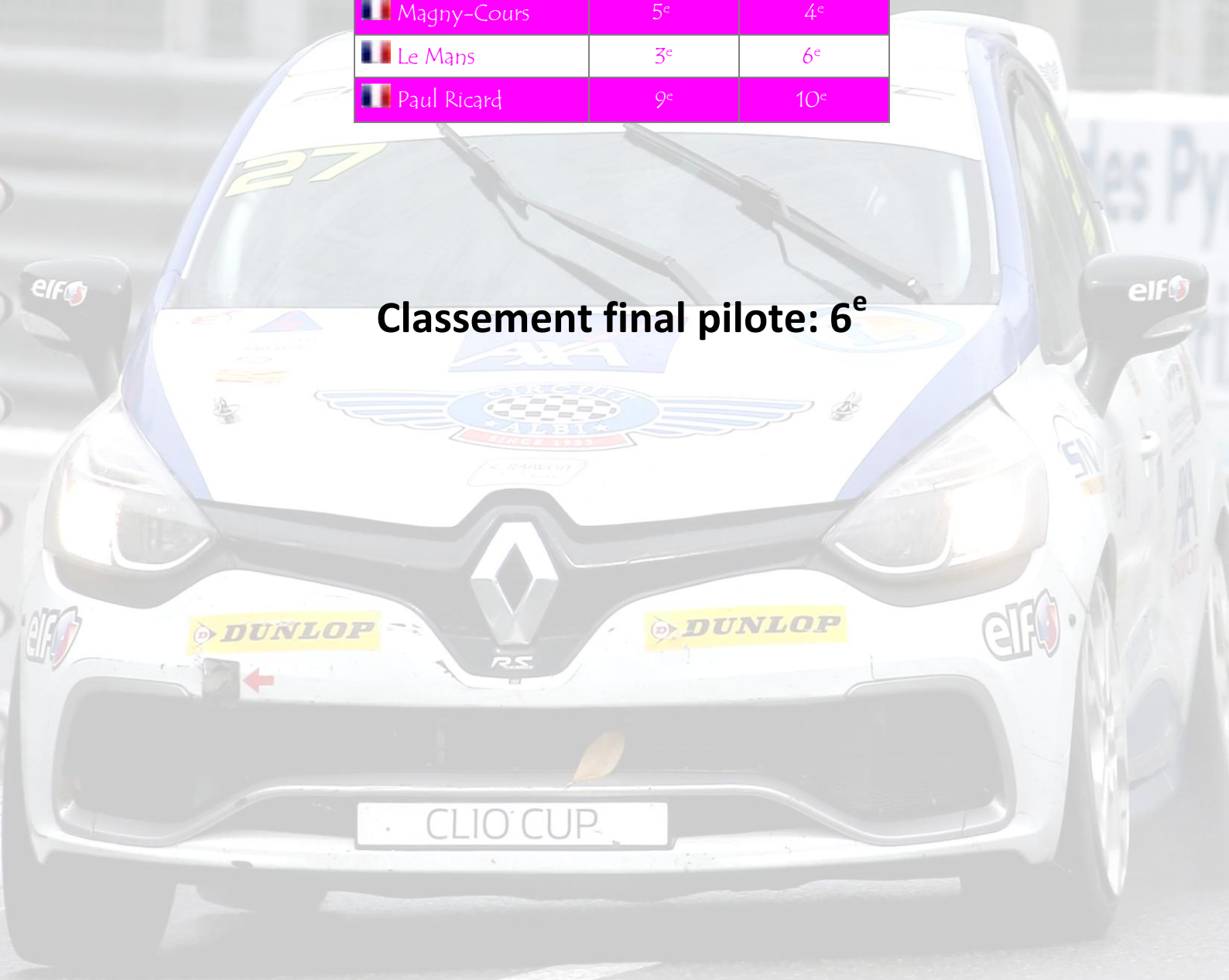
Page 11: Course du Mans (9 au 11 septembre 2016)

Page 13:  Course du Paul Ricard (28 au 30 octobre 2016)



Circuits	Classement 1 ^{ère} Course	Classement 2 ^e Course
 Nogaro	9 ^e	8 ^e
 Barcelone	9 ^e	Ab
 Pau	5 ^e	8 ^e
 Magny-Cours	5 ^e	4 ^e
 Le Mans	3 ^e	6 ^e
 Paul Ricard	9 ^e	10 ^e

Classement final pilote: 6^e



AVRIL 2016:

Course de Nogaro

Bonjour à tous,

Nous tenons d'abord à vous présenter nos excuses pour le retard pris dans l'envoi des comptes-rendus des 1ères courses.

Au vu de la liste des engagés, nous savions que nous aurions fort à faire cette année. Il se dit même que la CLIO CUP 2016 serait le plus relevé des championnats de France. En effet, alors que les effectifs de certaines disciplines sont parfois en chute libre (cf le GT TOUR), la CLIO CUP réunit désormais une trentaine de concurrents, et pas des moindres. Pour preuve, on retrouve 20 autos dans la même seconde lors de la 1ère séance qualificative !!!

Rentrée aux Coupes de Pâques !

Comme chaque année, les traditionnelles Coupes de Pâques lancent la saison 2016 de la Clio Cup France.

Après une bonne fin de saison 2015 qui nous a permis de prendre la 4^{ème} place finale et premier derrière l'armada Milan Compétition, nous attendons beaucoup de ce début de saison.

Cette année le plateau de la Clio Cup France est plus relevé que jamais. 30 pilotes dont une grosse dizaine de prétendants à la victoire. C'est clairement le championnat le plus relevé dans l'hexagone, pour preuve certains concurrents étrangers (Espagnols, Hollandais, Suédois...) ont prévu de faire une ou plusieurs piges pour s'étalonner.

Dans ce contexte le moindre détail compte. Le programme d'essais hivernaux a été réduit (budget oblige) à 1 journée d'entraînement.

Après des essais collectifs utilisés pour vérifier le fonctionnement de la Clio n°27 et régler des petits soucis électriques (démarrateur, pompe à essence), je décide de passer le seul train de pneus neufs que nous nous autorisons le Vendredi matin. Avec le 3^{ème} temps nous sommes plutôt confiants.

Malheureusement les qualifs ne vont pas confirmer cette tendance. Dans des conditions plus chaudes que la veille, les pneus neufs se comportent différemment. Je ne parviens pas à en tirer le meilleur. A 0.5s de la pole l'écart n'est pas énorme mais le niveau est tel que cela nous classe 12^{ème}. 21 pilotes sont classés dans la même seconde.

En partant si loin, la course est compliquée. Après un départ tumultueux durant lequel je dois faire une excursion dans l'herbe pour éviter un contact, je remonte petit à petit jusqu'en 8^{ème} position. Les performances sont tellement proches qu'il est difficile de doubler, d'autant qu'une partie de la course est neutralisée suite à la cabriole de Paul Thenot (tonneau par l'avant).

Le lendemain place à la seconde séance qualificative. Là encore les écarts sont très faibles, nous progressons par rapport à la veille en nous classant 8^{ème}. La course 2 est encore plus calme que celle de

la veille. Les opportunités de dépassement se comptent sur les doigts de la main. Après avoir perdu 1 place au départ, je reprends la 8^{ème} place en dépassant Julien Neveu en fin de course.

Le bilan de ce premier weekend est mitigé. Le niveau de performance affiché en qualifications ne permet pas de se battre pour la victoire. Le manque de roulage en pneus neufs est clairement pénalisant, mais il faut également travailler le set up en cours de weekend.

Rdv à Barcelone, fin avril pour mettre en pratique ces enseignements !

A bientôt
Benoît Castagné

Cette année, l'impératif sera donc de réussir ses qualifications. Non seulement, cela limite le risque d'échauffourée, mais avec un tel niveau aux avant-postes, il est extrêmement difficile de remonter dans le peloton.

Le compte-rendu de Barcelone vous parviendra très bientôt.



MAI 2016:

Course de Barcelone

Bonjour à tous,

Avec pas mal de retard, voici le compte-rendu de l'épreuve de Barcelone.

Escapade en terres Catalanes !

C'est le circuit F1 de Barcelone, qui accueille la seconde manche de la Clio cup 2016. L'occasion pour l'équipe et pour le pilote de découvrir un nouveau tracé !

Nos adversaires sont affûtés, en effet plusieurs d'entre eux ont participé à la manche de Clio Cup Espagne sur ce même circuit 2 semaines avant notre épreuve.

Ne connaissant pas le circuit, la première séance d'essais libres doit permettre de prendre ses marques. Malheureusement celle-ci est écourtée en raison d'une sortie de piste. Avec 4 tours effectués, je me classe 9^{ème}.

Pour la seconde séance, je parviens à profiter à fond de l'aspiration. Ce phénomène est prépondérant ici et permet d'atteindre plus de 220km/h en bout de ligne droite ! Je me classe 2^{ème} de cette séance. Comme à Nogaro, l'équipe est donc confiante sur notre potentiel.

La séance qualificative prend une toute autre tournure. Les équipes Milan, Claret ou Vic Team jouent à fond le jeu de l'aspiration. Dans ces conditions pas facile de trouver une « roue ». Après une séance difficile je me classe 12^{ème}.

Pour la course la tactique est simple, remonter le plus vite possible pour prendre le bon wagon ! Après un départ correct je me retrouve en bagarre dans les 5. Je boucle le premier tour, 11^{ème}. Je suis plus rapide que mes concurrents directs et j'arrive à doubler 3 pilotes et à m'extraire du groupe. Je me retrouve seul à la 9^{ème} place. Les 8 premiers sont à portée de tir, mais tous groupés ils profitent de l'aspiration. Je parviens à maintenir la distance mais impossible de revenir. Je conclus donc la course en 9^{ème} position.

Le lendemain la seconde séance qualificative est là l'image de la première. Nous choisissons comme plusieurs de nos adversaires de chasser les pneus neufs en toute fin de séance, pour profiter à fond de leur potentiel lorsque la piste et la voiture sont en température. Du coup, la hiérarchie finale se dessine dans les 5 dernières minutes de la séance. La performance est là puisque je parviens sans problème à suivre le rythme du « petit train » Milan, malheureusement mon tour rapide est loupé lorsque je rattrape 2 pilotes plus lents. Résultat : 11^{ème}. Rageant. Je ne suis pas le seul à m'être fait piéger, Tremoulet le leader du championnat part 9^{ème}. L'objectif en course sera de prendre sa roue pour remonter au plus vite !

La course 2 à lieu en plein après-midi, pas de doute les explications vont être chaudes ! Au feu vert je parviens à bondir pour dépasser d'entrée 2 pilotes. Après 4 virages, je suis déjà en lutte pour la 7^{ème} place. A priori cela ne plaît pas au Hollandais Steenmetz qui loupe complètement son freinage et me percute. Après avoir traversé le bac je ressors 26^{ème} et le couteau entre les dents. L'auto fonctionne

plutôt bien et je remonte un par un plusieurs adversaires. En 11 tours je passe de la 26^{ème} à la 11^{ème} place, preuve que la performance est bien là. Dans le dernier tour je suis en lutte pour rentrer dans le top 10, lorsqu'une bobine d'allumage rend l'âme, à 500 mètres de la ligne d'arrivée. Quand ça ne veut pas....

Après 2 meetings, force est de constater que nous ne sommes pas là où nous souhaitons être. Le niveau est certes relevé mais nous avons les moyens de nous battre pour le podium. Pour cela il faudra avant tout réussir les qualifications, c'est-à-dire profiter à fond des pneus neufs.

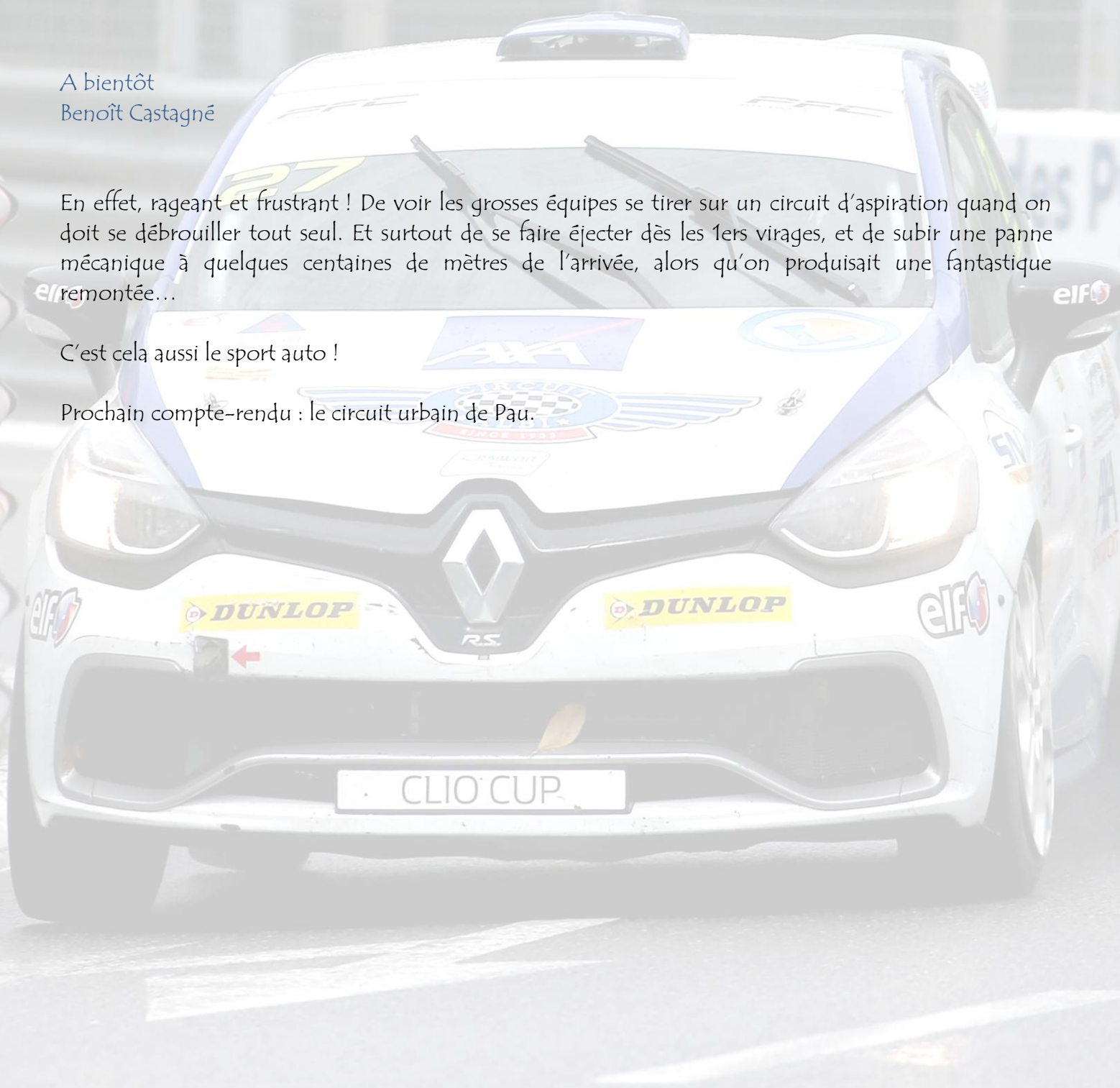
Le prochain meeting dans les rues de Pau, sera l'occasion de montrer notre potentiel. A Pau, pas d'aspiration, pas de lignes de course mais attention, la moindre erreur se paye cash, car les rails bordent la piste !

A bientôt
Benoît Castagné

En effet, rageant et frustrant ! De voir les grosses équipes se tirer sur un circuit d'aspiration quand on doit se débrouiller tout seul. Et surtout de se faire éjecter dès les 1ers virages, et de subir une panne mécanique à quelques centaines de mètres de l'arrivée, alors qu'on produisait une fantastique remontée...

C'est cela aussi le sport auto !

Prochain compte-rendu : le circuit urbain de Pau.



MAI 2016:

Course de Pau

SLALOM ENTRE LES RAILS

Deux semaines avant le GP de Monaco, c'est dans les rues étroites de la capitale béarnaise que se déroulait le GP de Pau. Certes moins médiatisé, mais accueillant néanmoins le championnat d'Europe de Formule 3.

Pour notre discipline, elle représente donc une course prestigieuse.

Malheureusement, nous sommes souvent accueillis par une météo fort capricieuse, et 2016 ne dérogera pas à la règle ! On peut toujours relativiser en visionnant certains films d'archives : dans les années 30, les organisateurs ayant eu la bonne idée de fixer la date en...février (nous sommes au pied des Pyrénées, mais il faut croire que les cartes de l'époque ne le mentionnaient pas !), les monoplaces roulaient au milieu d'un paysage de neige !!! Une façon de corser encore un peu plus la compétition !

Point de manteau blanc cette fois, mais on se serait volontiers passés des douches à répétition...

UN GRAND PRIX HUMIDE !

Le Grand Prix de Pau est toujours une étape à part dans le calendrier. « Le petit Monaco », est un circuit en ville, très technique qui ne laisse aucun droit à l'erreur. Nos 2 dernières apparitions sur ce circuit en 2013 et 2014 s'étaient soldées par un accrochage dès le départ et beaucoup de dégâts. Pourtant j'apprécie ce tracé particulier, ici personne ne triche, c'est le gros cœur et la précision qui font la différence.

Les essais libres se passent plutôt bien, en dépit d'une météo typiquement Béarnaise. Nous nous classons 3^{ème} et 5^{ème} des 2 séances, après avoir constamment pointé aux avant postes. La voiture fonctionne plutôt bien, nous ajustons le set up en fonction de l'état de la piste qui évolue constamment (détrempé, séchant, mouillé...).

La première séance qualificative se déroule sur une piste séchant au fil des tours, je navigue dans le top 5 en début de séance mais il faut attendre les tous derniers instants pour que la hiérarchie finale se dessine. Au final c'est en 6^{ème} position que je conclus la séance. Il manque 0.1s pour être en 2^{nde} ligne.

Samedi soir, 22h30. Il fait nuit noire, la pluie a cessé depuis environ 1 h. Il faut décider quel type de pneus (sec ou pluie) nous montons pour la course. A 5 min du départ nous décidons de chausser les slicks. La moitié des concurrents sont dans le même cas que nous lorsque la pluie recommence à tomber de plus en plus fort. C'est l'effervescence sur la pré-grille, tous ceux qui étaient en slicks doivent changer de pneus en quelques minutes. L'équipe fait un super boulot et parvient à modifier également les pressions de pneus et les réglages de suspension. Mes 2 derniers départs de nuit à Pau se sont soldés par autant d'accrochages, c'est donc avec une pointe d'appréhension que je me présente sur la grille. Je

parviens à partir sans patinage, et dépasse d'entrée Bossy, pour me retrouver 5^{ème}. Le safety car est déployé suite à un accrochage.... Au restart je conserve ma position et mets la pression sur le hollandais Bleekmolen, 3^{ème} et Clairet 4^{ème}. Les dépassements à Pau sont toujours difficiles. De nuit et sous une pluie battante, la visibilité est précaire si bien que la course se résume vite à une épreuve de survie. Il faut avant tout rester sur la piste, ne pas s'accrocher lorsqu'on dépasse les attardés... Les positions n'évoluent donc pas. Je passe la ligne sans voir le drapeau à damiers (tellement la visibilité est précaire lorsqu'on suit de près) en 5^{ème} position.

Le lendemain la seconde séance qualificative se déroule dans les mêmes conditions que la veille. Nous décidons « d'économiser » un train de pneus neuf et partons avec les pneus de la course 1. Dans ces conditions la performance est un peu moins bonne. Là encore il faut faire son meilleur temps dans les derniers instants. Mon dernier tour rapide me place en 7^{ème} position, il reste 4 minutes. Mes adversaires améliorent en passant la ligne après moi. Lorsque je m'élanche pour mon dernier tour sur une piste plus sèche, le drapeau rouge met fin à la séance, dommage. Je me classe 9^{ème}.

Pour le départ de la course 2, le soleil fait enfin son apparition ! L'occasion de voir comment se comporte l'auto sur le bitume palois en pneus slicks. En partant 9^{ème}, il faut avant tout éviter les accrochages au départ et tenter de mettre la pression sur nos adversaires. Comme la veille je gagne une position au départ. Le reste de la course se résume à une longue procession. Je ramène la voiture sans erreur pour marquer des points au championnat sans risquer l'accrochage.

Avec une 5^{ème} et une 8^{ème} place, Pau est le meilleur weekend de la saison. Certes nous ne sommes pas encore sur le podium comme la saison passée mais nous progressons. Le niveau étant relevé la hiérarchie n'est pas figée. Nous ne sommes donc pas distancés du top 5 du classement général (7^{ème}). Les performances en essais libres et les temps en course nous placent dans le top 5. Il faut continuer à travailler, surtout sur les qualifications pour concrétiser. Rien n'est perdu, mais la lutte promet d'être rude à Magny Cours, début juillet !

Pour patienter nous organisons une course de karting avec les partenaires du Raiwoit Racing, l'occasion de ne pas perdre la main et de passer un bon moment.

A bientôt
Benoît Castagné

Des places d'honneur, une voiture (et un pilote !) entière : nous avons connu trop de déboires sur ce circuit les années précédentes pour ne pas s'en satisfaire. Il nous faut continuer de travailler d'arrache-pied pour grimper dans la hiérarchie des grilles de départ afin d'en récolter les bénéfices en course.

Nous voici désormais 7^{èmes} sur 32 au classement général à mi-saison, le but étant de grappiller des places dès Magny-Cours.

Entre-temps, nous avons passé une excellente soirée (sous le soleil !) avec nos annonceurs présents au karting de Chèvremont.

Rendez-vous du 8 au 10 juillet sur le circuit de la Nièvre.

8 au 10 JUILLET 2016:

Course de Magny-Cours

Bonjour à tous.

Comme l'an passé, c'est sous un chaud soleil d'été que nous avons vécu notre week-end de courses à Magny-Cours.

Nous roulons à nouveau dans le cadre du GT TOUR qui, malheureusement cette année, n'a plus de GT que le nom ! En effet, ce championnat des voitures GT, figure de proue de ces meetings, avait débuté avec...9 concurrents, et n'a duré que l'instant d'un week-end !

Pauvre pays qui a vu naître le sport auto et qui, à force de dénigrement depuis quelques décennies, le laisse désormais en friches, alors que, bizarrement, il se porte très bien chez TOUS nos voisins...

Heureusement, notre discipline connaît, elle, un succès qui ne se dément pas : non seulement c'est un plateau de 30 CLIO qui font le spectacle depuis le début de l'année, mais aussi une dizaine de prétendants réguliers à la victoire.

Coup de chaleur à Magny Cours !

Le Circuit F1 de Magny Cours accueillait début juillet la Clio cup France pour le dernier meeting avant la pause estivale. Plus de 30 concurrents étaient au départ, soit le plus gros plateau du week-end.

Une fois n'est pas coutume, nous avons programmé une séance d'entraînement sur ce même circuit 15 jours avant l'épreuve. Cette séance a permis d'affiner les réglages de la Clio n° 27 et de mettre en condition le pilote.

Dès les essais libres, les résultats sont très serrés avec régulièrement plus de 15 voitures dans la même seconde (sur un tour en près de 2 minutes !). Nous peaufinons les réglages afin de préparer au mieux les séances de qualification.

Les 2 séances qualificatives se déroulent suivant le même schéma. Il faut réussir à trouver un lièvre pour profiter d'une « aspi » et optimiser la vitesse de pointe sans être gêné dans les virages. Dans les 2 séances je me situe entre 4 et 5 dixièmes du temps référence ce qui me place en 3^{ème} ligne (6^{ème} en Q1 et 5^{ème} en Q2).

La chaleur ambiante échauffe les mécaniques, il faut en permanence surveiller la température moteur et refroidir au maximum sous peine de perdre la puissance. Pour cela on se décale en ligne droite pour ne pas aspirer l'air chaud de la voiture qui nous précède et on enclenche...le chauffage ! Cette astuce utilisée en montagne lorsque certains moteurs poussifs peinent à gravir les cols est aussi très utile en course puisque qu'elle permet de gagner quelques degrés. L'inconvénient est que la chaleur dans l'habitacle grimpe jusqu'à 60°C. La chaleur échauffe aussi les esprits car les courses vont être mouvementées.

En course 1, je prends un bon départ et gagne une place d'entrée. Je navigue en 5^{ème} position mais je dois composer avec une pédale de frein spongieuse dès le début de course (la chaleur et le tracé hivernal sollicitent fortement les freins). Les explications sont musclées dans le groupe de chasse, ce qui me permet de prendre un peu d'air par rapport au peloton. Thibaut Bossy, que j'avais dépassé au départ, parvient à me rejoindre à mi-course. Il est manifestement très rapide, sans freins je ne résiste pas longtemps, mais il rétrograde ensuite en raison d'un problème technique. La fin de course est un

calvaire. Mes adversaires s'impatientent derrière moi, et je suis obligée d'anticiper de plus en plus mes freinages. Un pilotage « défensif » me permet de conserver ma 5^{ème} place jusqu'à l'arrivée. Un bon résultat compte tenu des circonstances. Par soucis d'économie nous n'avions prévu qu'un seul jeu de plaquettes pour le weekend, de toute évidence cela n'était pas suffisant, l'équipe remet donc la Clio n°27 en état pour le lendemain !

En course 2, je m'élançai 5^{ème}. Un groupe de 5 se forme rapidement à l'avant de la course. Je parviens à suivre le rythme mais pas à porter des attaques. Au fur et à mesure, la voiture est de plus en plus performante et je peux menacer Tremoulet, les Claret et Guillot qui s'échangent les positions devant moi. Par 2 fois je me porte à la hauteur de Claret, mais dois stopper ma manœuvre car la course est neutralisée suite à des accrochages dans le peloton. La dernière intervention du safety car se termine à 2 tours de l'arrivée, lançant un sprint effréné. Tremoulet alors second se loupe au restart et perd 2 places. Dans le dernier tour, pendant que je bataille avec ce dernier, Guillot et Claret tapent les pneus à la chicane du Nurburgring. Guillot reste sur place et Claret parvient à garder sa place de second avec une face avant arrachée. Je termine donc au pied du podium.

Le bilan du weekend est plutôt satisfaisant. La séance d'entraînement préalable a porté ses fruits et nous a permis de lutter pour le podium. Nous remontons à la 6^{ème} place du classement général. Rendez-vous début septembre sur le circuit Bugatti au Mans.

En attendant nous vous souhaitons de bonnes vacances!

Benoît Castagné

Nous pourrions revenir frustrés de finir la dernière course au pied du podium. C'est néanmoins la satisfaction qui domine avant la trêve estivale. En effet, nous ne cessons de progresser depuis l'entame de la saison. La preuve par les chiffres avec la place de Benoît au classement général : 9^e, 8^e, 7^e et désormais 6^e. Continuons ainsi et nous terminerons... Mais ceci est une autre histoire qui continuera de s'écrire les 10 et 11 septembre au Mans.

A bientôt !

9 au 11 SEPTEMBRE 2016:

Course du Mans

Bonjour à tous,

En route vers le mythique circuit du Mans, même si bien sûr nous n'utilisons pas la grande piste des 24 heures.

Une rentrée sur les chapeaux de roues !

La rentrée des classes de la Clio cup France se faisait sur le circuit Bugatti au Mans les 8 et 9 septembre dernier. Le moins que l'on puisse dire est que le peloton de la Clio cup a été turbulent !

Le Raiwoit racing a passé un été studieux. Une séance d'essais privés le 13 août (Le Mans c'est mieux que la plage) avait permis d'affûter la machine et le pilote. Les essais libres ont donc surtout servi à peaufiner le set up défini au préalable. Les 2 séances se déroulent bien avec une 3^{ème} et une 5^{ème} place.

La séance qualif de la course 1 est à marquer d'une pierre blanche. En effet nous y avons signé la première pole position de la saison, et aussi notre première en Clio cup. La séance s'est déroulée parfaitement avec un bon tour dès le début de la séance lorsque les pneus sont hyper efficaces. Ce chrono ne sera pas battu ce qui nous permet de passer la fin de séance dans les stands, économisant par la même occasion nos pneus pour la course.

La course 1 a été pour le moins animée ! Partant de la pole position nous avons choisi un set up agressif pour avoir une auto efficace dès le départ quitte à perdre un peu de performance en fin de course. Un bon départ me permet de prendre la tête de la course mais derrière la meute de 30 furieux est agitée. Au 3^{ème} tour, Jimmy Clairet, m'attaque à la chicane Dunlop, malgré un contact je parviens à garder la tête mais je dois m'incliner 1 tour plus tard dans les « S » bleus. Derrière, Guillot, Milan, Bossy, Tremoulet et Neveu sont très déterminés. Je parviens à prendre un peu d'air par rapport à ce groupe, qui se désagrège suite à un accrochage entre Milan et Guillot. Bossy s'extraît rapidement et me talonne. Il me dépasse à la mi-course mais je reste au contact. Nous entamons une bagarre à 4 pour la seconde place. Dans le dernier tour, alors que les positions sont figées, Neveu tente une attaque « suicide » et m'expédie dans le décor. Je parviens à rattraper l'auto de justesse sans toucher les piles de pneus mais perds 2 places. Jugeant la manœuvre illicite, les commissaires me reclassent 3^{ème} après la Course, soit notre premier podium de la saison !

Le lendemain la séance qualif pour la course 2 est plus délicate. Englué dans le trafic je ne réussis pas à « faire péter un temps » lorsque les pneus sont à leur maximum. Le résultat ne représente pas le potentiel de la voiture mais il faut s'en contenter : 8^{ème}.

Disputée en milieu d'après midi, la course 2 est le clou du spectacle (en l'absence de course GT). Les spectateurs présents vont vivre une course rocambolesque du début à la fin ! Le départ donne le ton, au premier freinage, Neveu et Jouffret s'accrochent. Pour éviter Jouffret en perdition, je coupe la chicane, accrochant au passage Sahry, mais nous restons tous les 2 en course. Derrière, la réaction en chaîne

provoque un carambolage qui mettra hors course 4 voitures. La course est stoppée au drapeau rouge. Le second départ est plus calme, mais ça ne dure pas. Je parviens d'entrée à gagner 2 places, puis je dépasse Jouffret pour le gain de la 5^{ème} place, lorsque la course est neutralisée sous safety car en raison d'un accrochage. Au restart une lutte acharnée à 6 s'engage pour le podium. Teddy Claret 2nd est talonné par Neveu, lui-même sous la pression de Tremoulet. Je talonne ce dernier alors que Guillot et Bossy sont rivés à mon pare-choc. La voiture est très rapide et me permet de réaliser le record du tour. En fin de course, voyant que Tremoulet ne trouve pas l'ouverture sur Neveu, je tente ma chance. J'attaque au virage de la chapelle, Guillot se mêle à la lutte et nous faisons près d'un tour de circuit à 3 de front ! Les rétros ont été arrachés depuis longtemps... Je prends la 4^{ème} place brièvement, mais Guillot contre attaque et nous attaquons le dernier tour portières contre portières, à 4 de front dans la ligne droite des stands. Evidement le freinage est délicat, tout le monde ne peut pas passer. Curty court-circuite la chicane et surprend tout le monde, Tremoulet passe 5 et je me retrouve 6^{ème} devant Guillot. C'est le classement à l'arrivée d'une course que je suis content de terminer en un seul morceau.

Le bilan du week-end est positif, avec 1 pole, 1 podium et 1 meilleur tour en course : notre niveau de performance est monté d'un cran. Preuve qu'une bonne préparation porte ses fruits. Il faudra continuer sur cette lancée sur le circuit Paul Ricard pour la finale du championnat où nous occupons toujours le 6^{ème} rang (pilote et Team). Le top 5 du classement final est à portée de tir (c'est le mot cette année en Clio cup...). Mathématiquement nous pouvons encore rattraper le 3^{ème}, mais il faudrait compter sur une défaillance de nos adversaires.

Rendez-vous donc fin Octobre pour une finale qui s'annonce explosive, d'autant que nous devrions avoir le plaisir d'accueillir certains sponsors!

A bientôt
Benoît Castagné

Quel bonheur de décrocher une pôle position au nez et à la barbe des pilotes des gros teams ! Un confort qui nous a permis de concrétiser par un podium (même si nous n'avons pas eu droit à la cérémonie puisque fort justement rétabli sur tapis vert après la course). Plus un meilleur tour en course.

Par contre, difficile de comprendre l'absence de sanction envers Curty qui gagne 2 places en course 2 en court-circuitant une chicane... Pourtant tellement flagrant que cela n'a pas échappé au commentateur.

Mais ne boudons pas notre plaisir : le pilote et l'auto allaient bien, dans un meeting qui fût sans doute le plus « animé » de la saison.

Ne reste plus qu'à enfoncer le clou au Paul Ricard fin octobre.

A bientôt.

28 au 30 OCTOBRE 2016:

Course du Paul Ricard

Bonjour à tous.

Pourquoi ne pas faire une petite pause dans le « Midi » à l'approche de cette Toussaint qui ressemble tellement à une fin d'été que nous nous permettons encore des tenues légères ?

En route pour le circuit Paul Ricard, dans l'arrière pays varois.

Pour la fin définitive du GT TOUR, son organisateur, le célèbre Hugues de Chaunac, a bien fait les choses. A défaut de GT en piste, il a réuni une jolie palette de voitures de compétition de toutes générations et de diverses disciplines allant de la F1 au Paris Dakar.

Quant à la coupe CLIO France, elle n'a jamais réuni autant d'engagés : 36 soit le plateau le plus garni du meeting !

Final compliqué !

La finale de la Clio cup France s'est tenue comme en 2015 sur le circuit Paul Ricard. Après les résultats du Mans (1 pole, 1 podium) et basé sur les réglages 2015 (2nd avec record du tour), toute l'équipe aborde ce dernier rendez-vous gonflée à bloc !

Les essais libres sont plutôt positifs, 7^{ème} et 4^{ème} temps, à 0.3s du meilleur temps et devant nos adversaires directs au championnat (Clairet, Guillot, Bossy et Neveu). Cependant je me plains d'un manque de vitesse dans la ligne droite opposée qui mène à la courbe de Signes. Le moteur peine à prendre les tours.

La première séance qualificative va s'avérer compliquée. Une gestion du trafic pas optimale, associée au problème de montée en régime complique la tâche. La voiture est trop souple et pas assez précise à l'inscription. Résultat : 9^{ème} temps, à 0.6s de la pole. Nous décidons donc d'adapter les réglages châssis pour favoriser la vitesse en ligne droite et compenser le problème d'amortissement.

Le départ de la course 1 se passe bien. Je double d'entrée plusieurs voitures et me retrouve dans le groupe de tête au 7^{ème} rang. La bagarre fait rage et me permet de rester « dans le paquet ». Ce groupe explose lorsque Milan attaque Clairet pour le gain de la 3^{ème} place. Les 2 hommes se touchent et tout le monde tente d'en profiter. Nous ressortons à plusieurs voitures de front dans la ligne droite des stands. La vitesse manque cruellement et Jouffret peut se rabattre devant moi mais je prends malgré tout la 6^{ème} place. A partir de ce moment, la course devient un calvaire. Un à un mes adversaires remontent et me dépassent en ligne droite. Pour corser le tout, les modifications apportées au châssis favorisent la dégradation des pneus (nous avons privilégié la vitesse au détriment de l'agilité en courbes). Je sauve la 9^{ème} place de justesse.

Pour le lendemain nous décidons de revenir au set up de base (exception faite des amortisseurs). En analysant les données de la course 1, nous détectons un problème de chauffe qui pourrait expliquer le manque de performance du moteur. Nos supporters se cotisent et nous offrent un échangeur tout neuf ! Nous abordons la Q2 gonflés à bloc pour finir la saison en beauté. Malheureusement ces

modifications n'auront pas l'impact escompté. La performance ne s'améliore pas, pire, elle se dégrade. 12^{ème} temps, à 0.9s de la pole. Le point positif est que le châssis réagit plutôt bien, preuve que notre set up de base est bon.

La course 2 est à l'image de la première. Je pars le couteau entre les dents et réalise un début de course agressif. Le châssis fonctionne bien et me permet d'être agile dans la bagarre. Je peux dépasser plusieurs concurrents rapidement et me retrouve de nouveau en 8^{ème} position. Dès que les écarts se creusent, le manque de vitesse en ligne droite devient pénalisant et je perds peu à peu des places. Je parviens à sauver une 10^{ème} place en dépassant le jeune Sahry « au métier » dans le dernier virage.

Le bilan est sans appel, la performance n'a cessé de se dégrader tout au long du week-end. Le moteur a dépassé récemment le potentiel préconisé par Renault sport (7500km). Est-il en train de se dégrader ? C'est probable. Les amortisseurs sont en bout de course puisqu'il faut compenser par un réglage extrême. C'est d'autant plus décevant que le set up initial de l'auto semblait donner satisfaction.

Nous concluons cette saison au 6^{ème} rang des championnats pilotes et teams. Certes nous espérons mieux mais compte tenu des moyens engagés par rapport à nos adversaires il était difficile de lutter. Nos performances ont été en dents de scie, mais les 2 meetings que nous avons les mieux préparés (Magny Cours et Le Mans) avec une séance d'essai préparatoire et une auto révisée ont montré que nous pouvions lutter pour la victoire. Le potentiel est là, il faut simplement être au même niveau à chaque course.

Place maintenant à la pause hivernale et à la préparation pour 2017. Notre expérience nous permet maintenant d'adapter l'auto dans toutes les situations. La clé de la réussite sera la préparation hivernale, ainsi qu'entre les meetings.

Je profite de ce moment pour remercier l'ensemble de nos partenaires, grâce à qui cette belle aventure est possible. Deux d'entre eux ont d'ailleurs vécu cette finale de l'intérieur (Muller fenêtres...) ! Nous sommes fiers de porter vos couleurs et ne manquerons pas de vous tenir informés de l'évolution de nos préparatifs durant l'hiver.

A bientôt !

Benoît Castagné

Clap de fin pour la 8^{ème} saison du RAIWOIT RACING, la 7^{ème} déjà avec Benoît CASTAGNE.

Notre brave CLIO IV termine sa 3^{ème} saison et commence à fatiguer, d'où une perte de compétitivité. Des décisions importantes vont s'imposer.

Même si nous sommes un peu déçus de notre classement final, nous n'avons pas à rougir de nos performances. Nous laissons devant nous de multiples champions (Trémoulet, Guillot), les 2 frères Clairet, tous pilotes dans des teams engageant des moyens financiers bien supérieurs aux nôtres ! Quant à la 6^{ème} place de l'écurie, impossible d'espérer mieux sans une 2^{ème} auto puisque le classement additionne les résultats des 2 meilleurs pilotes d'un même team. Mais nous y réfléchissons sérieusement pour l'an prochain.

C'est une fois de plus avec tout notre cœur que nous remercions tous les partenaires et membres qui nous soutiennent fidèlement dans ce beau challenge. Et croyez-moi que pour toute l'équipe, ce ne sera jamais une banalité de le rappeler !

MERCI à toutes et à tous, et à l'année prochaine !

