

## SOMMAIRE

Page 2: Tableaux de résultats

Page 4: Course de Nogaro (14 au 17 avril 2017)

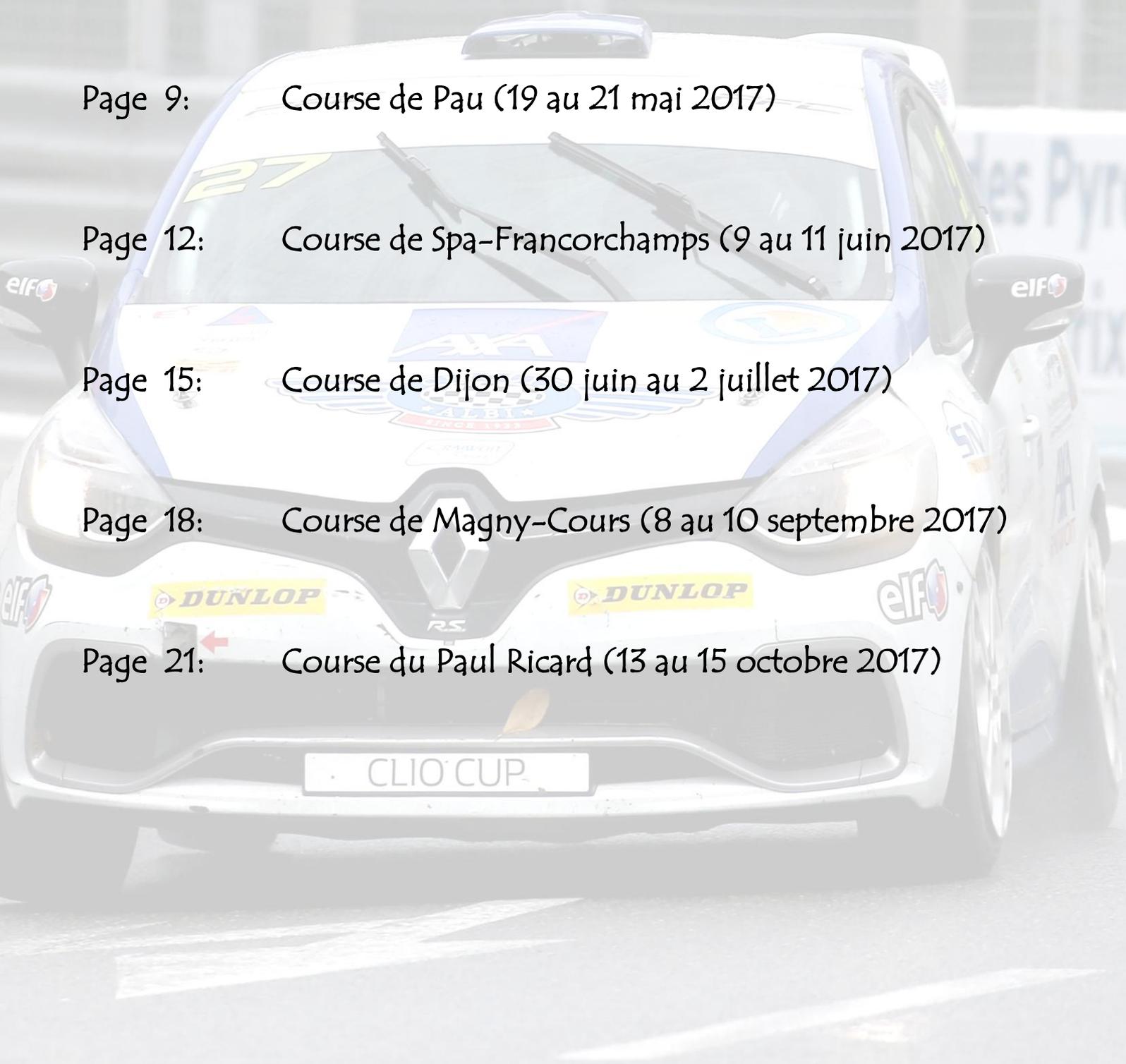
Page 9: Course de Pau (19 au 21 mai 2017)

Page 12: Course de Spa-Francorchamps (9 au 11 juin 2017)

Page 15: Course de Dijon (30 juin au 2 juillet 2017)

Page 18: Course de Magny-Cours (8 au 10 septembre 2017)

Page 21:  Course du Paul Ricard (13 au 15 octobre 2017)



## BENOIT

Circuits	Classement 1 <sup>ère</sup> Course	Classement 2 <sup>e</sup> Course	Classement Général
 Nogaro	4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
 Pau	3 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>
 Spa-Francorchamps	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>
 Dijon	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
 Magny-Cours	7 <sup>e</sup>	27 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
 Paul Ricard	2 <sup>e</sup>	21 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>

## DORIAN

Circuits	Classement 1 <sup>ère</sup> Course	Classement 2 <sup>e</sup> Course	Classement Général
 Nogaro	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>
 Pau	6 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
 Spa-Francorchamps	8 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
 Dijon	5 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>
 Magny-Cours	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>
 Paul Ricard	26 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>

## BENOIT

Circuits	Précédent au classement général	Benoît CASTAGNÉ	Suivant au classement général
 Nogaro	1 <sup>er</sup> BOSSY 90 pts	2 <sup>e</sup> 68 pts	3 <sup>e</sup> GULDENFELS 62 pts
 Pau		1 <sup>er</sup> 145 pts	2 <sup>e</sup> BOSSY 130 pts
 Spa-Francorchamps		1 <sup>er</sup> 228 pts	2 <sup>e</sup> GUILLOT 195 pts
 Val de Vienne	1 <sup>er</sup> GUILLOT 285 pts	2 <sup>e</sup> 284 pts	3 <sup>e</sup> BOSSY 234 pts
 Magny-Cours	1 <sup>er</sup> GUILLOT 350 pts	2 <sup>e</sup> 302 pts	3 <sup>e</sup> MILAN 290 pts
 Paul Ricard	2 <sup>e</sup> MILAN 380 pts	3 <sup>e</sup> 343 pts	4 <sup>e</sup> SAHRY 324 pts

## DORIAN

Circuits	Précédent au classement général	Dorian GULDENFELS	Suivant au classement général
 Nogaro	2 <sup>e</sup> CASTAGNE 68 pts	3 <sup>e</sup> 62 pts	4 <sup>e</sup> CURTY 62 pts
 Pau	3 <sup>e</sup> GUILLOT 118 pts	4 <sup>e</sup> 106 pts	5 <sup>e</sup> SARHY 100 pts
 Spa-Francorchamps	4 <sup>e</sup> BOSSY 170 pts	5 <sup>e</sup> 142 pts	6 <sup>e</sup> MILAN 125 pts
 Val de Vienne	5 <sup>e</sup> SARHY 194 pts	6 <sup>e</sup> 190 pts	7 <sup>e</sup> CURTY 125 pts
 Magny-Cours	5 <sup>e</sup> SAHRY 258 pts	6 <sup>e</sup> 232 pts	7 <sup>e</sup> CURTY 149 pts
 Paul Ricard	5 <sup>e</sup> BOSSY 276 pts	6 <sup>e</sup> 272 pts	7 <sup>e</sup> CURTY 165 pts

**Classement final écurie: 2<sup>e</sup> sur 17**

14 au 17 AVRIL 2017:

### Course de Nogaro

## JOYEUSES PAQUES !

(similitude du titre avec Benoît sans concertation !)

Nous retrouvons la tradition, non pas avec le chocolat, mais avec les Coupes de Pâques qui ouvrent notre saison en compétition.

Vendredi, vol en direction de Toulouse où un membre de l'équipe me récupère pour m'emmener au circuit. Les pilotes y sont déjà à pied d'œuvre depuis jeudi pour la journée de roulage spéciale Clio. Puis essais libres vendredi, 1<sup>ère</sup> séance qualificative samedi (Q1), course 1 dimanche, et enfin Q2 et course 2 lundi. Nogaro est toujours un week-end hors normes puisqu'il mobilise l'équipe sur 5 jours, sans parler des 2 jours de trajet pour ceux qui viennent de loin.

Nous avons le plaisir de retrouver le Championnat de France GT, pourtant mort-né dès le 1<sup>er</sup> meeting 2016, mais relancé avec succès par SRO, et réunissant un beau plateau d'une trentaine de voitures parmi lesquelles Porsche Cayman, Ginetta, Aston Martin, Maserati et BMW. D'autres marques dont Mercedes et Audi devraient également faire leur apparition. Le passage du GT3 au GT4 avec des coûts bien plus modérés a permis cette résurrection.

Saluons aussi la présence du nouveau championnat Peugeot 308 dans lequel nous retrouvons quelques ex pointures de la Clio Cup comme Milan, Pouget ou les frères Claret.

Toutes les séances d'essais libres se sont bien déroulées pour nous, ce qui laisse théoriquement augurer d'un bon meeting. Mais en sport auto, un aléa est vite arrivé...

## Joyeuses Pâques !

Traditionnellement les coupes de Pâques de Nogaro ouvrent la saison du championnat de France des circuits. Un public toujours nombreux et connaisseur, des voitures bichonnées durant tout l'hiver et des pilotes pressés d'en découdre assurent le spectacle.

La nouveauté au Raiwoit Racing, c'est l'arrivée d'un second pilote. Dorian Guldenfels, 19ans. C'est le vainqueur sortant du classement junior en RCZ racing cup.

Après un hiver studieux, que nous avons mis à profit en organisant 2 séances d'essais à Nogaro nous sommes fin prêts pour attaquer cette nouvelle saison. Plus de 30 concurrents sont au départ de la Clio cup, ce qui en fait une fois encore la discipline la plus disputée en France.

Dès les essais libres, le Raiwoit Racing est aux avant postes, les 2 voitures sont dans le top 3. De bon augure pour la suite. Il faut apprivoiser les nouveaux pneus Michelin qui équipent la Coupe cette saison. Légèrement plus efficaces que les Dunlop utilisés jusqu'ici, ils rendent aussi la voiture plus instable, notamment lorsqu'ils ne sont pas à température optimale.

La séance qualificative est déterminante. Nous choisissons de rouler « en équipe » avec Dorian. Peu habitué à ce fonctionnement, je me fais piéger en revenant trop près de Dorian dans mon tour qualif, laissant échapper quelques centièmes. Dorian lui réalise le tour parfait et signe la pole position. Je suis 7<sup>ème</sup>, à 0.15s de la pole. 17 pilotes sont dans la même seconde !

La course 1 donne le ton, la saison 2017 de la Clio cup sera très disputée. Dès le départ Guillot qui partait 3<sup>ème</sup>, part à la faute, semant le grabuge dans le peloton. Je me fais harponner par l'Espagnol Palomeras et passe le virage de Caupenne « par les portes », ce qui n'est pas l'idéal pour entamer une remontée. A l'issue de ce premier tour je suis 7<sup>ème</sup>.

Il faut remonter vite avant que les leaders ne prennent le large. Je dépasse rapidement Palomeras, puis remonte sur Bernardi et porte une première attaque en bout de ligne droite. Parti de loin, c'est très chaud au freinage. On se touche et dans le choc le train arrière est tordu. Pas grave, il faut continuer à attaquer car les 4 premiers ont déjà quelques longueurs d'avance. En alignant les tours qualif je parviens à refaire petit à petit mon retard et remonte sur Sarhy, 4<sup>ème</sup>. Durant 2 tours, nous bataillons dur. Sarhy défend sa position, et je tente de trouver l'ouverture. Finalement, ça passe mais dans notre bataille nous avons perdu un temps précieux. Je m'applique de nouveau à rattraper les leaders mais la course touche à sa fin. Devant, Bossy et Curty se disputent la victoire, mais sans vraiment s'attaquer. Dorian réalise une solide prestation et occupe la 3<sup>ème</sup> place. Dans les 2 derniers tours je fais la jonction, mais trop tard pour porter une attaque. Les 2 autos du Raiwoit Racing terminent donc aux 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> places.

Le lendemain la 2<sup>ème</sup> séance qualificative se passe mieux que la première. Avec un train arrière remis en état et en tirant les leçons de la veille je parviens à tirer le meilleur de la voiture pour réaliser la pôle position (et nouveau record du circuit !). Dorian complète la première ligne 100% Raiwoit Racing !

Le départ de la course 2 est capital, il nous faut profiter de nos bonnes positions sur la grille pour prendre la poudre d'escampette. Je réalise un bon envol et me met à l'abri des attaques pendant le premier tour. Bossy a pris le meilleur sur Dorian et se montre très rapide. Je ferme la porte à plusieurs reprises, ce qui favorise la bagarre derrière moi. Je parviens à prendre un peu d'air jusqu'à la mi-course. Mais Bossy est très rapide et revient comme un boulet de canon, emmenant avec lui un groupe composé de Guillot, Dorian et Jeremy Curty. Il trouve l'ouverture à 6 minutes de la fin de course, au bout de la ligne droite. Pour ne pas risquer l'accrochage et perdre plusieurs positions, je ne résiste pas outre mesure et me cale dans la roue du leader. Une fois devant, son rythme baisse car il n'est plus « tiré ». Je suis plus rapide dans les portions rapides mais il est mieux dans les portions lentes qui favorisent la longue ligne droite. Je cherche à trouver l'ouverture dans le gauche de « La Ferme » à 2 reprises. Un drapeau jaune est déployé, empêchant toute attaque jusqu'à l'avant dernier tour. Il reste donc 2 tentatives, mais Bossy a compris la manœuvre et ferme bien la porte. C'est donc en deuxième position que je passe la ligne d'arrivée. Dorian quand à lui termine 4<sup>ème</sup>.

Le bilan de ce premier weekend est très positif. J'occupe la 2<sup>ème</sup> place du championnat derrière Bossy et Dorian est 3<sup>ème</sup> ex-aequo avec Jeremy Curty. Au classement teams, le Raiwoit Racing occupe la première place !

Rendez-vous à Pau les 20 et 21 mai pour tenter de continuer sur cette bonne dynamique !

A bientôt !

Benoît Castagné

## Une rentrée des classes plus que satisfaisante !

La rentrée des classes de la Clio Cup France s'est déroulée comme souvent sur le circuit de Nogaro, avec les fameuses coupes de Pâques.

Un entraînement en amont sur le circuit nous a mis en confiance vu les temps réalisés. Nous partons donc pour le premier meeting assez confiants, mais avec du recul puisque je suis nouveau dans la discipline.

Les essais organisés par Renault sport le jeudi confirmeront que nous sommes bien présents dans le peloton de tête puisque que nous réalisons le meilleur temps de la journée. Les réglages châssis définis et trouvés pendant les essais que nous avons effectué en amont sont payants.

Je me suis senti très à l'aise le jeudi avec une bonne voiture. Le partage des informations avec le Team Raiwoit racing et mon nouveau coéquipier Benoît Castagne a été très prolifique et nous a permis de travailler beaucoup plus vite à deux. Nous attendons avec impatience les essais tests officiels du vendredi pour concrétiser tout cela.

### Quand les ennuis commencent...

Les essais officiels commencent. Nous chaussons de nouvelles balles (pneus) comme la plupart des concurrents. Mais tout ne se passe pas comme prévu puisque, quand je décide de m'élancer dans mon tour rapide, un problème de pompe à essence survient.

Je rentre au stand un peu énervé en espérant que l'on puisse arranger la situation pour le second et dernier test de cette journée. Après quelques heures à chercher la panne exacte, nous avons pu réparer et partir pour le dernier test.

Cette séance a été bénéfique puisque que nous réalisons le second temps à moins de 1/10<sup>ème</sup> du premier.

Les réglages testés sont bons, je me sens très bien dans la voiture, donc tout est réuni pour les essais qualificatifs du samedi.

### Quand la joie se mêle au stress.

La première séance de qualification arrive et le stress commence à se faire ressentir. Après quelques derniers préparatifs, nous allons nous installer sur la prégrille.

Après quelques tours, le verdict tombe puisque que je réalise le meilleur tour et donc la pôle position !

Je rentre au stand avec beaucoup de stress en attendant la fin de séance.

La séance se termine et la joie se fait sentir : meilleures premières qualifications, pôle position et meilleur junior (j'ai moins de 28 ans et pas d'expérience dans la catégorie).

Vu le weekend très long, la course est seulement le dimanche et après vérifications de la voiture nous sommes prêts.

Nous y sommes, la première course est bientôt lancée. Je m'installe sur la grille de départ, les feux sont allumés. Très stressant pour moi puisque que je n'ai jamais effectué de départ dans cette catégorie. Après un départ moyen, je sors du premier virage en troisième position ; un groupe s'est formé et nous prenons le large sur nos concurrents.

Je reste derrière Jérémy Curty pour essayer et préparer une attaque. Mais les choses ne se déroulent pas très bien jusqu'à l'avant dernier tour où je commets une faute dans le virage du bout de ligne droite, ce qui me fait perdre mes chances d'attaquer Jérémy dans le dernier tour .

Je finis en troisième position et de ce fait, meilleur junior. Du jamais vu dans l'histoire de Renault Sport.

Content de ce dimanche, nous attendons les essais qualificatifs du lundi qui permettront de définir la grille de départ de la seconde course de l'après midi .

Le lundi matin, tout est en place, nous partons pour la seconde manche qualificative.

Après une lutte acharnée avec mon coéquipier Benoît Castagné, j'obtiens le deuxième place qui pour nous est très satisfaisante puisque nous débutons dans la catégorie .

Après le partage d'informations dans notre structure, nous partons pour la dernière course du weekend. Et là, même scénario que pour la première course : un départ moyen. L'entrée du premier virage approche et je suis au milieu de deux concurrents : à ma droite, Thibault Bossy, vainqueur de la première course du dimanche et Jordi Palomeras champion d'Espagne à ma gauche. Après quelques touchettes, je sors 3<sup>ème</sup> du premier virage. Un groupe de 4 se forme et la lutte commence !

Je me fais passer par Marc Guillot, double champion de la Clio Cup, mais je reste au contact. Je l'attaque dans le dernier tour sans succès, mais je finis tout de même 4<sup>ème</sup> et meilleur junior.

Ce weekend à été tres enrichissant et nous espérons faire de même et même mieux à la seconde manche qui se déroulera à Pau, circuit atypique puisque la course se déroulera en pleine ville et non sur un circuit.

Rendez vous donc fin Mai pour la seconde manche du championnat de France Clio Cup..

A bientôt

Dorian Guldenfels

.....

Que pouvait-on espérer de mieux ??? La victoire bien sûr ! Au vu de ces résultats, on est en droit d'y croire sur une prochaine course. Mais toute l'équipe aurait signé des 2 mains si on nous avait pronostiqué un tel week-end.

2 pôles positions, une 1<sup>ère</sup> ligne monopolisée par le team en 2<sup>ème</sup> course, 2 podiums, Benoît Castagné 2<sup>ème</sup> et Dorian Guldenfels 3<sup>ème</sup> au général et 1<sup>er</sup> Junior, le Raiwoit Racing en tête des écuries. Du jamais vu pour notre petite formation ! Cela en a d'ailleurs étonné plus d'un dans le paddock !  
Ne nous emballons pas pour autant, la saison est encore longue ! Mais c'est un formidable encouragement pour la suite.

Un grand bravo à toute l'équipe, et un grand merci à tous nos partenaires qui voient ainsi leur soutien récompensé !

Rendez-vous dans les rues de Pau du 19 au 21 mai.



19 au 21 MAI 2017:

## Course de Pau

### UN TICKET POUR PAU.

Afin de descendre à Pau, pour nous alsaciens, mieux vaut ne pas tomber sur Régis Laspalès ! Car même en prenant le chemin le plus rapide, c'est un long périple qui nous attend ! De plus, avec l'appréhension de revenir avec un zéro pointé tant les risques sont bien plus élevés que sur un circuit traditionnel. Si cela s'est une nouvelle fois confirmé pour nombre de concurrents, vous savez déjà que nous y avons échappé.

### EN MARCHÉ...pour viser le titre !

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. Ce circuit atypique ne laisse personne indifférent, ici il faut un gros cœur mais aussi une bonne dose de sang froid pour tutoyer les rails... sans dépasser la limite.

La stratégie ce week-end, c'est la prudence. Interdiction de toucher les rails, notre budget ne nous permet aucun écart.

Les essais libres se passent plutôt bien, en dépit d'une météo typiquement Béarnaise et d'un choix de pneus conservateur (nous préférons ne pas mettre de pneus neufs en première séance). Les résultats sont donc un ton en dessous (7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup>). Le comportement de l'auto ne me satisfait pas : est-ce l'auto qui est mal réglée, ou simplement la réaction des pneus usés ? Dorian réalise de bons essais ; avec de bonnes gommes, il est très performant. Cela me conforte dans nos choix techniques. Nous travaillons le setup des 2 autos pour l'adapter à nos styles de pilotages, légèrement différents.

La première qualif est capitale. Elle détermine la grille de la course nocturne du samedi soir. Il faut impérativement partir devant pour éviter les embuches. Cette séance se passe correctement, nous sommes en bataille pour la première ligne, même si en fin de séance nos adversaires améliorent un peu. Dorian signe le 3<sup>ème</sup> temps et moi le 5<sup>ème</sup>, nous sommes dans le rythme de nos adversaires directs au championnat.

Samedi soir, le public est chauffé à blanc. Il est 22h30 lorsque la meute des Clio est lancée. Je réalise un bon départ ce qui me permet de passer Dorian et de me porter à hauteur de Nicolas Milan, mais je préfère jouer la prudence et éviter de passer à 3 dans le premier virage ! Je me cale donc derrière Milan. Le safety car est déployé suite à un accrochage au départ. Au restart, Milan est manifestement très rapide, et attaque Bossy, le leader du championnat, qui ne résiste pas. En tête, le hollandais Bleeckmolen donne le ton devant Milan. Ces deux-là n'ont rien à perdre puisqu'ils ne disputent pas le championnat complet. Milan attaque le leader et passe au prix d'un dépassement osé. Je marque Bossy à la culotte, mais il ne craque pas. Après quelques tours, le traditionnel carambolage palois a lieu dans la montée du pont Oscar. La piste est bouchée, drapeau rouge. Heureusement les 2 autos du team sont intactes ! Après une longue interruption pour dégager la dizaine d'autos accidentées, nous reprenons la course pour 4 tours, durant lesquels les positions n'évolueront pas. Je termine donc 4<sup>ème</sup>, et Dorian 7<sup>ème</sup>.

Après une soirée agitée et une nuit courte (il faut préparer les autos pour le lendemain, après la course, soit à partir de minuit...). Nous attaquons la seconde qualif. Le rythme est bon là aussi. Après un bon tour qui me place en tête, je suis battu par Bleeckmolen et Guillot. Je décide de rentrer pour économiser les pneus et dans les derniers instants, Sahry améliore et me chipe la 3<sup>ème</sup> place. Dorian est rapide, un temps 4<sup>ème</sup> il commet une légère faute sanctionnée d'une touchette et doit donc mettre un terme à sa séance, qu'il termine au 5<sup>ème</sup> rang. Heureusement il n'y a pas de gros dégâts sur l'auto.

La course 2 a lieu en fin d'après midi. Je sais que le départ est capital, et je parviens à dépasser Sahry d'entrée de jeu. Je me retrouve donc 3<sup>ème</sup> et mets la pression sur Bleeckmolen et Guillot. Profitant d'un léger souci de pompe à essence de Guillot, nous le dépassons à l'entame du 3<sup>ème</sup> tour. Le dilemme est cruel : dois-je attaquer Bleeckmolen pour la victoire, ou assurer une place devant nos adversaires directs au championnat ? Guillot me colle aux basques, ce qui ne me laisse pas le loisir de réfléchir trop longtemps. D'un autre côté, dès que je me retrouve en position d'attaquer Bleeckmolen, le moteur chauffe (le refroidissement est perturbé à Pau, car les rails sont hauts et... très proches de la piste !). Nous passons la totalité de la course à jouer au chat et à la souris, mais ce hollandais est un client (ancien pilote de Porsche Supercup, plusieurs fois champion dans son pays) et il ne craque pas.

Nous terminons donc dans cet ordre, mais ce nouveau podium est la bonne opération du jour. En effet, Bossy s'est accroché dans le peloton et ne marque pas de points. Dorian termine 6<sup>ème</sup>.

Nous voilà donc en tête du championnat ! Bossy et Guillot ne sont pas loin et sont de sérieux clients, il ne faut donc rien lâcher et faire tous les efforts nécessaires pour espérer gagner le titre. Nous avons décidé de mettre toute notre énergie dans la bataille, quitte à hypothéquer la fin de saison avec une grosse campagne de révision sur l'auto pour changer toutes les pièces qui impactent la performance. Nous verrons si l'avenir nous donne raison !

En attendant, notre objectif sur les prochaines épreuves sera de continuer à capitaliser de gros points, sans faire d'erreur.

Pour compléter ce beau tableau, Dorian est en tête du classement réservé aux juniors et le Raiwoit Racing est en tête du classement team !

Rendez-vous sur le plus beau circuit du monde (c'est un avis personnel !), à Spa le weekend du 10 et 11 juin pour la suite de la saison.

A bientôt

Benoît Castagné

### GP PAU \*UNE COURSE DANS LA VILLE \*

L'arrivée sur ce magnifique circuit s'est faite sans encombre. Nous sommes vendredi et les essais privés commencent. Premier essai concluant dans le top 5 pour la découverte et la mise en jambe sur le tracé de Pau ville.

Les réglages effectués en amont pour ce circuit ont l'air d'être corrects. Nous partons pour les seconds essais libres avec de bons chronos, mais je me plains de problème de freins, sans y trouver de réelles solutions.

Nous sommes samedi après midi et nous attaquons les essais qualificatifs pour la fameuse course nocturne. Une séance difficile mais qui se termine bien puisque nous avons effectué le 3<sup>e</sup> temps. Une chose nous inquiète cependant : le problème de freins rencontré aux essais privés 2 n'est toujours pas réglé...

22h30 : la course est lancée ! Ayant pris un mauvais départ, nous sommes pointés 7<sup>es</sup> après le premier tour. Après 2 safety-car, la course est relancée et mon problème de freins persiste. Nous terminons toutefois 7<sup>es</sup> et 1<sup>ers</sup> juniors.

Il est 9h30 ce dimanche et l'essai qualificatif pour la seconde course est lancé. Nous effectuons le 5<sup>e</sup> temps, la voiture est bien réglée et je suis confiant. Mais une erreur de ma part me fait atterrir dans le rail au bout de la ligne droite, dans le virage de la gare.

Les réparations commencent et notre problème de freins n'est toujours pas résolu.

La course 2 commence. Après un bon départ, je suis 5<sup>e</sup> mais, au bout de 2 tours, mon problème de freins se fait à nouveau ressentir ! Je reste 5<sup>e</sup> jusque dans les derniers tours avant de me faire dépasser par un concurrent. Me voilà donc 6<sup>e</sup> et toujours premier junior, mon objectif principal pour 2017.

1<sup>er</sup> junior avec 50 points d'avance et 4<sup>e</sup> au classement général, me voici d'autant plus satisfait qu'à la fin de cette course, nous avons enfin trouvé la solution à notre récurrent problème de freins. S'il nous a empêché de nous battre aux avant-postes, nous avons emmagasiné de l'expérience qui nous aidera pour la course de Spa Francorchamps.

Sportivement.

Dorian Guldenfels

Non seulement nous ramenons les 2 autos quasi-intactes, mais avec de brillants résultats qui nous permettent d'engranger des points et de pointer 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> au championnat pilotes et 1<sup>er</sup> des teams. Situation nouvelle pour les membres du Raiwoit Racing !

Nous conservons cependant les pieds sur terre : nous n'en sommes qu'à la 2<sup>ème</sup> manche, et les retournements de situation sont monnaie courante en sport auto. Mais nous sommes tous hyper motivés pour aller glaner de nouveaux points chez nos amis belges dès le week-end prochain !

9 au 11 JUIN 2017:

Course de Spa-Francorchamps

## AVIS DE BEAU TEMPS SUR SPA

Ceux qui connaissent ce coin charmant des Ardennes belges et ses particularités climatiques comprendront la motivation du titre. En effet, hormis un violent orage à la frontière allemande, nous avons vécu 2 jours de temps très agréable dans cette verte contrée réputée pour ses précipitations.

Mais c'eût été un peu facile de ne faire référence qu'à la météo régionale pour cet intitulé. Car le beau temps rayonne également sur les résultats du team !

Prenons place aux côtés de Dorian dans la Clio N°47.

## LE MYTHIQUE CIRCUIT DE SPA

A l'arrivée sur le circuit, nous sommes heureux et impressionnés de se dire que nous allons rouler sur ce fabuleux circuit.

Vendredi, les premiers essais libres sont lancés sous des trombes d'eau, pour une première sur piste détrempée avec la Clio .

Des essais qui nous placent 12èmes sur 58 puisque nous roulons avec la Clio Cup Central Europe . La voiture était très bien réglée et j'étais en confiance dans l'auto.

La seconde séance s'effectuait sur une piste grasse mais séchante. Je n'étais pas en confiance dans la voiture et les réglages n'étaient pas au top . Ce qui nous rétrograde 13ème au général.

Nous espérons faire mieux le lendemain aux essais qualificatifs.

Départ des essais qualificatifs du samedi : je suis en confiance mais je manque un peu de rythme en début de séance car nous avons une voiture très survireuse jusqu'à trois tours de la fin de séance.

Pour la course, nous démarrons de la 7ème position. Un départ qui se passe bien, mais des bagarres se font ressentir. Je suis alors 5ème , je prends l'aspiration dans la ligne droite et essaie de faire le frein pour la troisième position. Mais je touche un de mes adversaires, ce qui engendrera une casse mécanique (un pivot de direction) et me rétrogradera à la 8ème position, et second junior.

Dimanche matin, essais qualificatifs 2. Nous sommes très vite dans le coup, j'aide comme prévu mon coéquipier pour l'aspiration au bout de ligne droite. Nous avons une bonne voiture, je suis à l'aise dans l'auto, mais un manque de compréhension avec mon coéquipier me fait partir de la 9ème place sur la grille.

Le départ est lancé. Je suis dans le peloton de tête et je remonte sur mes adversaires. Je suis alors 6<sup>e</sup> quand un contact sans gravité entre plusieurs adversaires me fait recoller au peloton de tête. Après une faute de mes concurrents, je suis alors 3<sup>ème</sup>. Après avoir effectué plus des trois quarts du circuit, un drapeau rouge intervient. Je suis un peu énervé car cela signifie que c'est le classement du tour précédent qui sera retenu... Me voici donc 6<sup>e</sup> au général et 1<sup>er</sup> junior, mais heureux pour mon coéquipier qui gagne la course.

## PLEIN GAZ A SPA !

Le magnifique circuit de Spa Francorchamps était le théâtre de la 3<sup>ème</sup> épreuve de la Clio Cup France 2017.

C'est un circuit que j'affectionne particulièrement car il est ultra rapide, et très vallonné. Les sensations sont au rendez-vous et le « gros cœur » est nécessaire. Nous courons ce weekend avec la Clio Cup Central Europe, ce qui donne un plateau de 60 voitures.

Les essais libres sont compliqués. Une première séance sous la pluie durant laquelle nous ne parvenons pas à exploiter le pneu Michelin de manière optimale et une seconde séance sur piste séchante durant laquelle nous ne parvenons à faire que 3 tours. Ce sera notre seul galop d'essai.

La première séance qualificative se passe plutôt bien, il faut parvenir à jouer avec le phénomène de l'aspiration. Je me classe 4<sup>ème</sup> derrière Sahry, Guillot et Milan.

Au départ je parviens rapidement à passer 3<sup>ème</sup> en débordant Sahry. Guillot mène et Milan, son coéquipier joue le rôle d'ange gardien. Un safety car est déployé, ce qui regroupe les groupes Clio cup France et Central Europe. Nous repartons derrière le peloton central Europe. Au restart Milan joue le jeu de Guillot et laisse celui-ci prendre le large, je parviens à le dépasser, mais Guillot est déjà loin, la course se termine dans cet ordre.

Le lendemain la seconde séance qualificative est à l'image de la première, l'important est de réussir le jeu de l'aspiration. Avec Dorian, nous n'avons pas une grande habitude de cet exercice et nous nous gênons un peu. Je réalise malgré tout le 2<sup>ème</sup> temps mais Dorian ne peut finir son tour rapide et perd quelques positions sur la grille.

Je prends un bon départ et dépasse rapidement le leader Sahry. La voiture fonctionne à merveille, et me permet de gérer les attaques de mes poursuivants durant toute la course. Dans le dernier tour, Sahry et Guillot s'attaquent et me percutent au freinage de la source. Cela sème la zizanie dans le groupe de tête. Pouget en profite et passe en tête mais pars à la faute au virage suivant en ayant sali ses pneus. La course est stoppée au drapeau rouge. Le classement est donc celui du tour précédent et entérine donc notre première victoire de la saison !

Le bilan du weekend est excellent. En terminant 2<sup>nd</sup> et 1<sup>er</sup> des 2 courses, nous accentuons notre avance en tête du championnat.

Par contre une grosse séance de mécanique s'impose avant la prochaine course car Renault Sport a prélevé notre moteur pour expertise et il faut remplacer le train arrière abimé dans l'accrochage de la course 2.

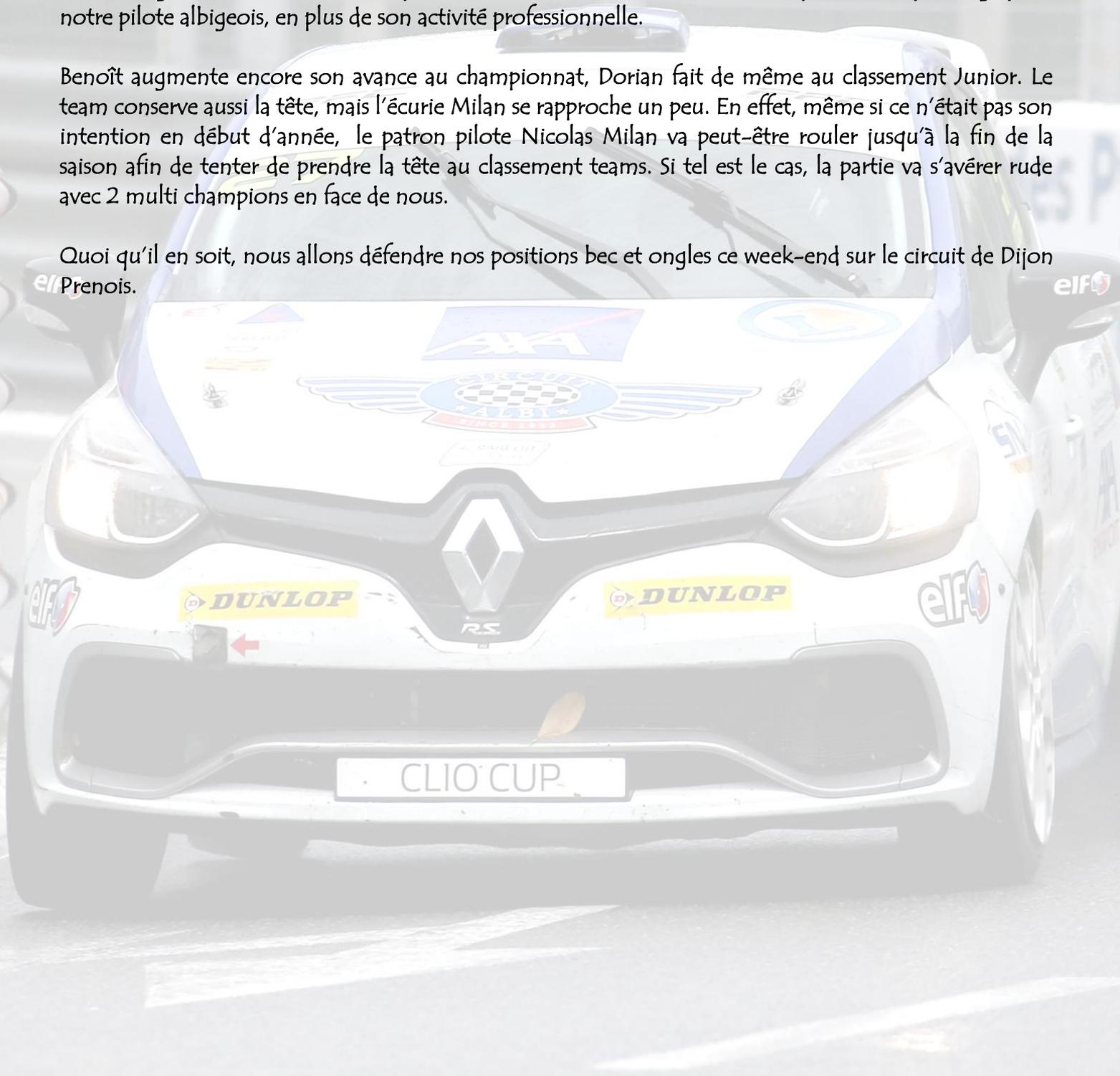
Rendez-vous début juillet sur le circuit de Dijon, sur les terres de Guillot, second au championnat. Il faut continuer à attaquer et marquer de gros points sans faire de faute.

Sportivement  
Benoît Castagné

Le compte-rendu de Benoît s'est fait un peu attendre, et pour cause. La victoire a un prix : à l'issue de la course 2, Renault Sport nous a demandé de démonter le moteur pour vérification, opération lourde mais classique en de telles circonstances. Il a donc fallu attendre le retour du moteur, le remonter, et aussi changer le train arrière torqué après le choc d'un concurrent. Bref, un emploi du temps chargé pour notre pilote albigeois, en plus de son activité professionnelle.

Benoît augmente encore son avance au championnat, Dorian fait de même au classement Junior. Le team conserve aussi la tête, mais l'écurie Milan se rapproche un peu. En effet, même si ce n'était pas son intention en début d'année, le patron pilote Nicolas Milan va peut-être rouler jusqu'à la fin de la saison afin de tenter de prendre la tête au classement teams. Si tel est le cas, la partie va s'avérer rude avec 2 multi champions en face de nous.

Quoi qu'il en soit, nous allons défendre nos positions bec et ongles ce week-end sur le circuit de Dijon Prenois.



## 30 JUIN au 2 JUILLET 2017:

### Course de Dijon

#### AU PIED DU PODIUM...

Heureusement que nos pilotes sont plus rapides en piste que pour la remise des devoirs de vacances ! Nos excuses pour ce compte-rendu...tardif.

On pourrait dire que c'est la course à domicile pour nous, les alsaciens, tant le circuit de Dijon Prenois est proche par rapport aux autres. Nous avons d'ailleurs eu le plaisir d'accueillir Eric Antony, notre nouveau sponsor, ainsi que d'autres supporters du coin. Oui, mais voilà ! S'il y en a un qui peut se targuer de courir à domicile, c'est bien Marc Guillot puisqu'il vit en Côte d'Or. Et comme il s'agit de l'un des plus sérieux candidats au titre (qu'il a déjà remporté 2 fois) , nous savions que nous aurions fort à faire avec cet oiseau !

#### Le Show et le froid à Dijon...

La 4<sup>ème</sup> épreuve de la Clio Cup France s'est disputée sur le circuit de Dijon, les 1<sup>er</sup> et 2 juillet dernier. Cette course sonnait la fin d'une période assez intense. Suite à notre victoire à Spa, notre moteur a été prélevé pour contrôle, ce qui a ajouté une charge de travail non négligeable sur le mois de juin... Heureusement, nous avons quand même trouvé le temps de valider le remontage sur le circuit d'Albi, la veille du départ pour Dijon. Nous arrivions donc fin prêt !

Cela faisait 4 ans que je n'avais pas roulé sur ce circuit. Certains de nos adversaires s'étaient entraînés pendant 2 jours au début du mois mais nous avons préféré faire l'impasse pour préserver du budget et ne pas risquer une panne, quelques jours avant l'épreuve de Spa.

Le temps de reprendre mes marques et de trouver le bon set up, le vendredi a été compliqué. La première séance sur le sec se conclut au 9<sup>ème</sup> rang, et la seconde sous la pluie au 16<sup>ème</sup> ! Certes, nous n'avons pas mis de pneus neufs contrairement à la plupart des candidats au titre, mais ces conditions de piste changeantes ne nous ont pas aidés pour mettre au point la voiture et rattraper notre retard sur nos adversaires.

Le samedi, la première séance qualif se passe mieux, tout le monde est dans les mêmes conditions, en pneus neufs.... Mais des gouttes de pluie font leur apparition lorsque nous prenons la piste, tout le monde s'arrête pour chauffer les pneus pluies. Dans ces conditions il faut absolument réussir les 2 premiers tours, pendant lesquels les pneus neufs sont les plus efficaces. Je me retrouve 4<sup>ème</sup>. En fin de séance, 2 pilotes chaussent un second train de pneus neufs (les pneus pluies sont illimités...) et améliorent. Je termine donc au 6<sup>ème</sup> rang.

Le départ de la course 1 est plutôt chaud, nous partons en slicks sur une piste humide. Je prends un bon envol mais dans le premier tour, Curty et Guillot s'accrochent, Guillot fait un 360 devant moi, je dois piler pour l'éviter et perds les 2 positions que j'avais gagnées. Je parviens rapidement à repasser Savoldeli pour le gain de la 5<sup>ème</sup> place. En tête, Milan fait le trou pendant qu'un groupe se forme pour la 2<sup>ème</sup> place. Dorian, bien parti, emmène ce groupe composé également de Bossy, Guillot et moi. Guillot est très rapide en milieu de course et passe tout le groupe. Je double à mon tour Dorian pour le gain de la

4<sup>ème</sup> place. Devant, le leader Milan « attend » son coéquipier Guillot pour l'emmener dans un fauteuil vers la victoire. Avec Dorian, nous tentons aussi de faire la course d'équipe. Nous parvenons à mettre la pression sur Bossy pour me permettre de l'attaquer dans les derniers tours mais il résiste bien. Nous terminons donc 4 et 5 avec Dorian.

Le lendemain pour la qualif 2, notre niveau de performance monte encore d'un cran. Nous nous classons 4 pour moi et 5 pour Dorian, à 0.1s de la première ligne.

La course 2 va être disputée. Le départ se passe sans encombre, même si les premiers enchaînements sont un peu chauds. Au deuxième tour, je dépasse Bossy pour le gain de la 3<sup>ème</sup> place. Je tente alors de mettre la pression sur le duo de tête, Milan/Guillot. A plusieurs reprises je peux porter une attaque sur Milan qui protège bien Guillot mais je ne trouve pas l'ouverture. Leur entente est parfaite et je dois sortir la grosse attaque pour rester menaçant. Je paye cash cette attaque en fin de course lorsque Bossy, qui avait laissé un peu de distance, revient sur nous. Je n'ai plus de pneus. Je ferme la porte énergiquement pendant deux tours avant que celui-ci ne trouve l'ouverture. Jusqu'au dernier tour, nous sommes côte à côte, allant même au contact avant la courbe de Pouas mais je ne parviens pas à repasser. Je termine donc 4<sup>ème</sup>...rageant.

Avec deux victoires, Guillot fait le plein de points et me prend la tête du championnat...pour 1 point. Nous payons cash un weekend moins préparé que les autres, d'autant que Guillot évoluait à domicile. Nous ne lâchons pas l'affaire pour autant, avec 1 seul point d'écart à 2 meetings de la fin, la lutte s'annonce serrée jusqu'au bout. Avec une 4<sup>ème</sup> place comme plus mauvais résultat et comme seuls les 11 meilleurs résultats sur 12 sont comptabilisés, la stratégie est claire : full attack !!!

En attendant nous avons 2 mois de pause estivale qui vont permettre de recharger les batteries et de travailler sur l'auto plus sereinement. Cerise sur le gâteau, nous avons eu la chance d'être invités par Renault sport au Grand Prix F1 de Hongrie à Budapest. L'occasion d'observer ce monde si particulier mais dont les problématiques sont au fond bien similaires aux nôtres...

Rendez vous à Magny-Cours pour la rentrée des classes les 09 et 10 septembre.

Benoît Castagné

Nous sommes arrivés le jeudi pour se mettre en jambe : monter la structure et préparer la voiture.

Le vendredi, après des 1ers essais libres concluants, nous sommes dans le top5. Nous adoptons quelques réglages différents entre les 2 essais libres et nous choisissons le réglage que nous pensons le plus efficace.

Samedi matin, essais qualification 1 : une météo changeante sur la grille de départ. Pneus pluie ou slick : le choix a été déterminant 2 minutes avant de partir au vu des grosses averses.

Pas trop confiant puisque ça sera la première en pluie pour ma part, mais me sentant très à l'aise, je réalise le 3<sup>e</sup> temps.

La course va débuter. C'est parti, je réalise un très bon départ et ressort second après des bagarres conséquentes. Je joue la stratégie de l'équipe, laisse passer Benoit et essaye de le pousser pour doubler.

Dimanche matin, seconds essais qualificatifs qui se passeront plus ou moins bien, vu que j'ai laissé beaucoup d'aspiration à mon coéquipier.

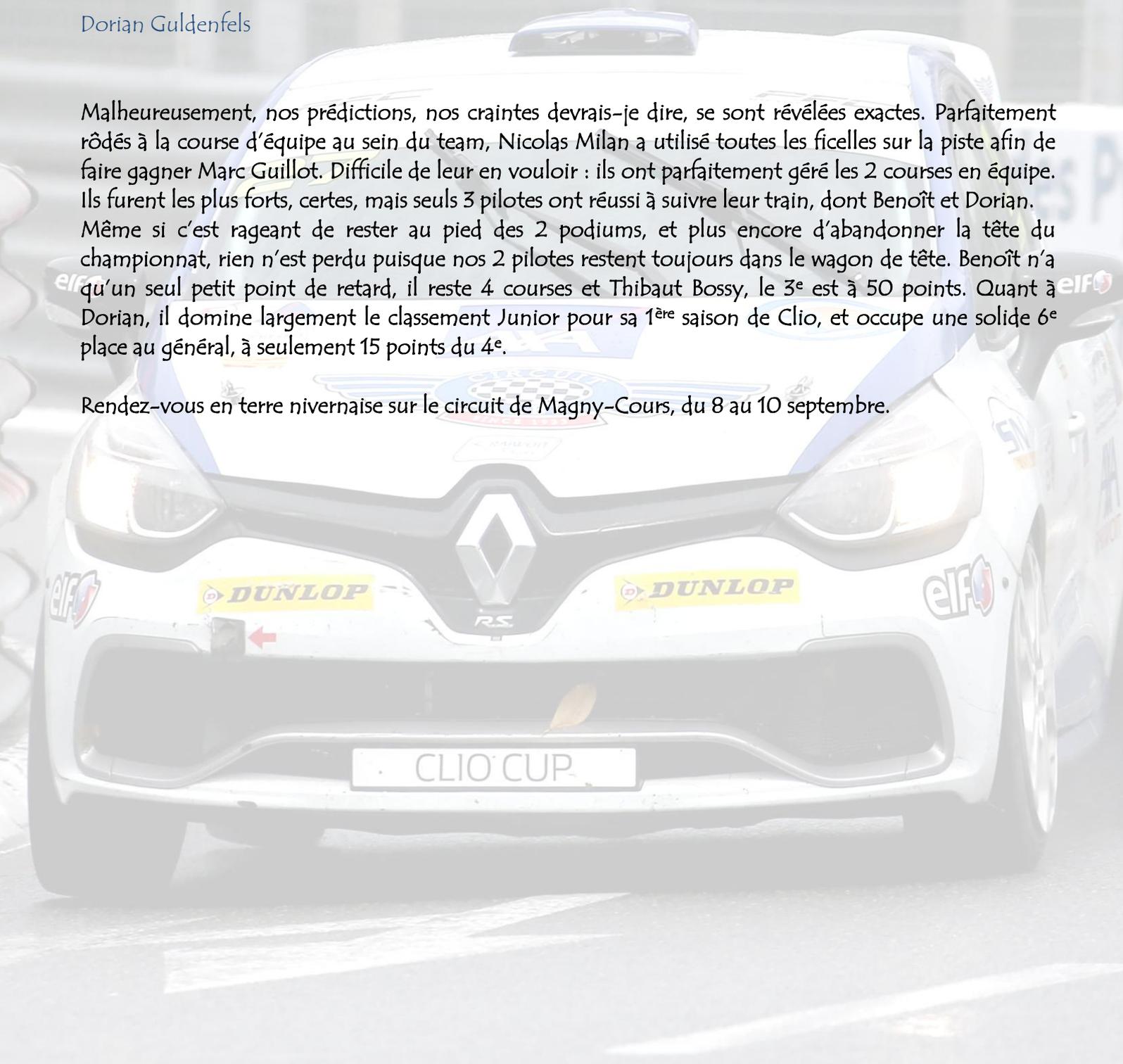
La 2<sup>e</sup> course est lancée. Bon départ, je ressors 3<sup>e</sup> des bagarres puis me retrouve 5<sup>e</sup> à l'affût. En 2 tours, nous avons creusé un écart conséquent comparé aux autres concurrents. Mais après quelques tours, je ressens le déjaugage déjà observé pendant les essais qualificatifs. L'écart s'agrandit de plus en plus et les espérances de podium avec. Je finis quand même 5<sup>e</sup> et une seconde victoire en junior.

Bilan du week-end positif. Nous avons la vitesse pour se battre avec les meilleurs. C'est notre première année, elle est faite pour apprendre et prendre de l'expérience.

Dorian Guldenfels

Malheureusement, nos prédictions, nos craintes devrais-je dire, se sont révélées exactes. Parfaitement rôdés à la course d'équipe au sein du team, Nicolas Milan a utilisé toutes les ficelles sur la piste afin de faire gagner Marc Guillot. Difficile de leur en vouloir : ils ont parfaitement géré les 2 courses en équipe. Ils furent les plus forts, certes, mais seuls 3 pilotes ont réussi à suivre leur train, dont Benoît et Dorian. Même si c'est rageant de rester au pied des 2 podiums, et plus encore d'abandonner la tête du championnat, rien n'est perdu puisque nos 2 pilotes restent toujours dans le wagon de tête. Benoît n'a qu'un seul petit point de retard, il reste 4 courses et Thibaut Bossy, le 3<sup>e</sup> est à 50 points. Quant à Dorian, il domine largement le classement Junior pour sa 1<sup>ère</sup> saison de Clio, et occupe une solide 6<sup>e</sup> place au général, à seulement 15 points du 4<sup>e</sup>.

Rendez-vous en terre nivernaise sur le circuit de Magny-Cours, du 8 au 10 septembre.



8 au 10 SEPTEMBRE 2017:

Course de Magny-Cours

## UN TRAVAIL MAL RECOMPENSE.

C'est la rentrée pour les furieux de la CLIO CUP France. Et même pour quelques nouveaux puisque la piste de Magny-Cours accueille 34 autos ! Une belle bagarre en perspective !

C'est avec un réel plaisir que nous accueillons à nouveau l'un de nos soutiens, Eric Antony, entouré de ses proches. L'expérience dijonnaise semble les avoir séduits ! De vrais fans du Raiwoit Racing !

Nous vous avons laissés à l'aube des vacances avec la CLIO N°27 de Benoît qui ne délivrait pas tout son potentiel depuis que Renault Sport nous avait prélevé le moteur pour contrôle. Qu'en est-il sur le circuit nivernais ???

### Coup dur !

La rentrée des classes de la Clio cup France avait lieu les 9 et 10 Septembre sur le circuit de Magny Cours.

Nous arrivions en bonne position au championnat puisque seulement 1 point nous séparait du nouveau leader Marc Guillot.

Dès les essais libres, je remarque un manque de performance, pour lequel nous mettons du temps à trouver la cause. Le comportement châssis est bon mais il manque environ 0.7s au tour.

Nous jouons la course d'équipe en qualif mais je ne parviens pas à aider Dorian car je manque de vitesse sur les relances. Il se débrouille très bien tout seul puisqu'il réalise la pôle. Je ne peux faire mieux que 6<sup>ème</sup>.

La course 1 est catastrophique. Je prends un bon départ et me retrouve dans la malle de Marc Guillot au premier virage. Malheureusement, la vitesse en ligne droite fait clairement défaut et je dois sans cesse zigzaguer pour défendre ma position. La course est ponctuée de safety car, qui me permettent de souffler. Des relances agressives me permettent de regagner une position que je perds le tour suivant dans la ligne droite. Le calvaire prend fin en 7<sup>ème</sup> position, mais si la course s'était déroulée sans safety, le résultat aurait pu être bien pire.

Nous décidons de remplacer le moteur dans la nuit de samedi à dimanche. La différence se fait sentir d'entrée de jeu, même si le moteur que nous installons (moteur de location) est 100% neuf. En théorie il faut quelques centaines de km pour qu'il se « libère » et donne sa pleine puissance.

La qualif 2 se passe mieux : je réalise le 3<sup>ème</sup> temps même si en raison des nombreuses interruptions nous ne pouvons faire qu'un seul tour chrono, ce qui empêche Dorian de faire un bon résultat.

La course 2 démarre sur les chapeaux de roues. Guillot prend la tête bien aidé par Milan qui joue le garde du corps. Je garde ma 3<sup>ème</sup> position, et j'essaie de faire sauter le verrou Milan. Malgré plusieurs tentatives, je ne trouve pas l'ouverture mais je suis prêt à profiter de la moindre erreur de mes adversaires jusqu'à ce qu'un problème électrique stoppe net la Clio n°27, à 2 tours de l'arrivée.

Le bilan du weekend est mauvais puisque nous perdons des points précieux. C'est d'autant plus rageant que ce résultat est dû à des problèmes mécaniques... mais la course auto est ainsi faite. Dorian amène un peu de baume au cœur à l'équipe puisqu'il a décroché le titre junior ! Nous occupons toujours la deuxième place du championnat, avec désormais 48 points de retard, sur 90 restant à distribuer. Nous abordons la finale du Castelet gonflés à bloc, et prêts à nous battre jusqu'au bout.

Sportivement  
Benoît Castagné

---

*TOUT COMMENCE JEUDI APRES-MIDI POUR LE MONTAGE DE LA STRUCTURE . MAIS APRES TOUT CELA, NOUS AVONS ENCORE DU TRAVAIL.*

*LORS D'UNE SEANCE D'ESSAIS PRIVES QUI A EU LIEU QUELQUES JOURS PLUS TOT, UN CONCURRENT M'A PERCUTE APRES SEULEMENT 20 MINUTES DE ROULAGE ! UNE JOURNEE ANEANTIE ET UN TRAIN ARRIERE A CHANGER.*

*APRES AVOIR PRIS QUELQUE MESURES, NOUS PRENONS LA DECISION DE LAISSER LE TRAIN ARRIERE ET DE RATTRAPER LA DIFFERENCE AVEC DES CALES .*

*VENDREDI, LES PREMIERS ESSAIS LIBRES COMMENCENT ET SE PASSENT BIEN PUISQUE NOUS REALISONS LA POLE POSITION.*

*MAIS APRES VERIFICATION DU TRAIN ARRIERE, NOUS CONSTATONS QU'IL A BOUGE ET NOUS N'AVONS D'AUTRE CHOIX QUE DE LE CHANGER . C'EST UN LONG TRAVAIL METICULEUX.*

*APRES PLUSIEURS HEURES, IL EST ENFIN CHANGE ET NOUS PARTONS POUR LES SECONDS ESSAIS PRIVES QUI S'AVERENT MOYENS. NOUS REALISONS LE 4<sup>E</sup> TEMPS MAIS SANS VRAIMENT DE TOUR CLAIR. JE RESTE NEANMOINS CONFIANT POUR LES ESSAIS QUALIFICATIFS DU SAMEDI .*

*DE LA JOIE A LA DECEPTION*

*LES ESSAIS QUALIFICATIFS SONT LANCES. LES PREMIERS TOURS SONT DIFFICILES, LA VOITURE EST CHAUDE ET JE PENSE QUE CA VA MARCHER, MAIS MALHEUREUSEMENT , 2 FULL YELLOW (drapeaux jaunes sur tout le circuit) SONT MIS EN PLACE .*

*AU RESTART, LE TEMPS EST BIENTOT ECOULE. JE REGARDE LA MONTRE DU CIRCUIT QUI INDIQUE 4 MINUTES , SOIT ENCORE 2 TOURS. C'EST PARTI , JE DONNE TOUT !*

*1<sup>ER</sup> TOUR MOYEN, MAIS LE CHRONO TOMBE DANS LE 2<sup>Eme</sup> : POLE POSITION REALISEE SEUL ET SANS ASPIRATION .*

*LA COURSE ARRIVE. JE PARS CONFIANT ET JE FAIS UN BON DEPART. APRES UNE GROSSE BAGARRE, JE SUIS SECOND, MAIS JE SENS DANS LA VOITURE UN PROBLEME DE FREINS.*

*JE TIRE 2 FOIS TOUT DROIT ET JE PASSE 6<sup>Eme</sup> , MAIS JE REPASSE MON CONCURRENT DANS LE DERNIER VIRAGE AVANT UN LONG SAFETY CAR. LA COURSE SE TERMINE SOUS DRAPEAU JAUNE. DECU CAR NOUS AVIONS LA VITESSE. APRES VERIFICATION UN CARDAN ETAIT DESSERRE...*

*JE REPARS MOTIVE POUR LES SECONDS ESSAIS QUALIFICATIFS DU DIMANCHE OU JE REALISE LE 5EME TEMPS.*

*DECU, MAIS REGONFLE A BLOC POUR LA COURSE, JE REALISE UN BON DEPART ET GARDE MA PLACE, PUIS PASSE 2 CONCURRENTS. ME VOICI 4<sup>ème</sup> .*

*JE PRESERVE LES PNEUS POUR LA FIN DE COURSE. JE VOIS MON COEQUIPIER S'ARRETER POUR UN PROBLEME MECANIQUE. IL RESTE ALORS 2 TOURS ET PLUSIEURS SECONDES DE DIFFERENCE ENTRE JEREMY SAHRY ACTUELLEMENT 3<sup>ème</sup>, ET MOI. JE DONNE TOUT ET LE RATTRAPE TRES VITE. LE CHOIX A ETE PAYANT DE GARDER LES PNEUS POUR LA FIN DE COURSE, MAIS ARRIVE DANS SON PARE-CHOC DANS LE DERNIER TOUR, JE NE PEUX LE PASSER... JE TERMINE DONC 4<sup>ème</sup> ET GAGNE LES 2 COURSES JUNIORS, AVEC A LA CLE LE TITRE DE CHAMPION DE FRANCE POUR LA TROISIEME FOIS DE SUITE DANS TROIS CATEGORIES DIFFERENTES.*

*JE SUIS CONFIANT ET PRET POUR LA DERNIERE COURSE QUI SE PASSE AU CASTELLET MI OCTOBRE .*

*Dorian GULDENFELS*

Nous arrivions à Magny-Cours avec l'objectif de jouer le titre, un seul petit point nous séparant de Marc Guillot. Nous repartons avec un déficit de 48 points (en prenant en considération le décompte du plus mauvais résultat). Extrêmement déçus par cet abandon sur problème mécanique malgré le travail considérable fourni par les membres de l'équipe. Finalement, la victoire de SPA nous a pénalisés, ce qui est quand même un comble !!! Mais nous repartons avec le titre de champion JUNIOR de Dorian GULDENFELS, 2 courses avant la fin, ce qui constitue une belle consolation.

Ce n'est pas pour autant que nous allons baisser les bras pour le dernier meeting ! Après tout, une avarie peut aussi arriver au leader actuel. A défaut, nous défendrons bec et ongles notre 2<sup>ème</sup> place, ce qui resterait un résultat plus qu'honorable pour notre petite structure.

Nous vous donnons rendez-vous du 13 au 15 octobre sur... le futur circuit de F1, j'ai nommé le Paul Ricard.

13 au 15 OCTOBRE 2017:

Course du Paul Ricard

ON PREND LES MEMES ET ON RECOMMENCE... HELAS !

C'est l'été indien qui nous attend sur le circuit du Castellet, futur théâtre du prochain Grand Prix de France de F1.

Si notre sponsor, Eric ANTONY s'est fait représenter par sa fille, toujours aussi passionnée, c'est cette fois Denis MULLER que nous avons le plaisir d'accueillir pour la grande finale du dimanche.

Même si mathématiquement, le titre est encore jouable pour Benoît, nous sommes conscients qu'il faudrait un sacré concours de circonstances pour concrétiser...

Retrouvons nos pilotes dans le haut de la grille de départ de la 1<sup>ère</sup> course.

Finale à Suspense !

La finale de la Clio Cup France s'est tenue les 14 et 15 Octobre sur le circuit Paul Ricard.

Nous arrivions en seconde position au championnat. Mathématiquement le titre était jouable, mais nous avons besoin d'une défaillance du leader Guillot sur une des 2 courses.

Dès les essais libres, nous donnons le ton. Meilleurs temps avec 1,2s d'avance. Nous allons vendre chèrement notre peau. Le 3<sup>ème</sup> chrono dans la seconde séance confirme que la performance est bien là. Nous parvenons à rouler de concert avec Dorian afin de profiter du phénomène d'aspiration, très marqué dans la longue ligne droite du circuit Paul Ricard.

La première séance qualificative se passe bien. La performance est là. Je manque la pole position pour 0.02s, et Dorian réalise le 3<sup>ème</sup> chrono. Nous sommes donc en position idéale pour la course 1. Guillot et Milan sont en seconde et 3<sup>ème</sup> ligne.

Le départ se passe bien et je vire en tête au premier virage. J'attaque au maximum pendant les premiers tours pour tenter de prendre de l'avance sur le peloton. Le phénomène d'aspiration m'empêche de m'échapper et mes rivaux restent au contact. Milan est remonté en seconde position. Au prix d'une attaque plutôt musclée, qui m'éjecte en dehors de la trajectoire, il prend la tête. Je perds 2 positions d'un coup et manque même de partir en tête à queue. Je pense un temps que Milan sera pénalisé, mais l'action est jugée comme un fait de course. Je me retrouve donc 3<sup>ème</sup> derrière Milan et Sahry. Je tempore pendant quelques tours pour préserver mes pneus, que j'avais sollicités en début de course. Lorsque je sens que la performance revient, j'attaque Sahry, qui se défend bien. Nous faisons 1/2 tour côte à côte, sans contact et je parviens à prendre la 2<sup>ème</sup> place. Du coup Milan a pris une légère avance qui sera suffisante. Bien que nous soyons légèrement plus rapides, nous n'avons pas le temps de revenir, d'autant que Sahry contre-attaque dans le dernier tour. Nous croisons le fer à nouveau mais je parviens à garder la 2<sup>ème</sup> place sur la ligne. Guillot finit 4<sup>ème</sup>. Nous reprenons donc des points mais Milan revient également.

Le podium final de ce championnat 2017 se joue donc lors de la dernière course de la saison. Guillot fait la bonne opération en signant la pole position. Je réalise le 2<sup>ème</sup> temps lors de ma dernière tentative, Dorian est à nouveau 3<sup>ème</sup>. Le calcul est simple, si je termine devant Milan je reste devant au championnat. Pour le titre, il faut gagner la course et que Guillot ne marque pas de points. Je pars donc avec pour objectif de gagner la course coûte que coûte.

Je réussis de nouveau un bon départ et vire en tête. Comme la veille, l'aspiration ne me permet pas de m'échapper et je reste sous la menace de Guillot, Dorian et Milan. Je mène la moitié de la course avant que Guillot ne tente une attaque. La course d'équipe est clairement la stratégie chez Milan compétition, quitte à aller au contact. Le freinage de la chicane est plutôt viril, nous sommes à 4 de front avec Guillot, Dorian et Milan. Milan ressort en tête alors que je me « fais les portes » avec Guillot. Je parviens à ressortir second, et repars à la chasse.

Si Milan reste devant, il me passe devant au championnat, il faut donc tenter quelque chose. Je parviens à le rejoindre à 2 minutes de la fin de course. Dans le dernier virage, il commet une petite faute et sors large. Je décide de plonger à la corde. Milan braque et le contact est inévitable. Le choc est assez violent mais je ressorts en tête. Malheureusement, dans le choc, ma direction s'est tordue. La voiture n'avance plus en ligne droite et tire à gauche. Cela n'a pas grande importance puisque je me retrouve pénalisé de 30s suite à ce contact... Je suis donc classé au-delà de la 20<sup>ème</sup> place.

Ainsi se termine donc la saison 2017, sur une note amère et avec la 3<sup>ème</sup> place au championnat.

Nous aurions préféré finir sur une bonne note, mais dans l'ensemble la saison 2017 reste un excellent cru. En lutte pour le titre jusqu'à la dernière épreuve, nous avons été en mesure de jouer la victoire sur tous les circuits.

Un grand merci à l'ensemble des partenaires qui nous permettent de vivre cette aventure ainsi qu'à tout le staff technique (100% bénévole il faut le rappeler).

Sportivement  
Benoît Castagné

### Un podium pour terminer.

Quant à Dorian, après avoir réalisé deux magnifiques qualifications en 3<sup>ème</sup> position, il s'est vu malheureusement infliger, lui aussi, une pénalité de 30 secondes le reléguant au tréfonds du classement en course 1.

Mais il a su prendre sa revanche le lendemain en s'octroyant la 2<sup>ème</sup> place, avec une auto pourtant fatiguée.

Retenons surtout qu'il a littéralement écrasé le championnat JUNIOR pour sa 1<sup>ère</sup> année en Clio Cup.

Ainsi s'achève notre saison 2017, la 9<sup>ème</sup> du RAIWOIT RACING. Sur une note amère comme le souligne Benoît, d'autant que nous estimons avoir été victimes du « 2 poids, 2 mesures » par la direction de course. En 1<sup>ère</sup> course, Benoît se fait pousser par Milan et perd 2 places : incident de course. Et quand c'est Benoît qui va au contact dans la course 2, on le pénalise lourdement alors que Milan a conservé sa position... Nous n'étions pas les seuls à partager ce point de vue dans le paddock, mais le staff de direction est souverain !

Alors, oui, frustrés que Benoît ne soit « que » 3<sup>ème</sup> après un début d'année flamboyant, mais quelle belle saison cependant ! Avec l'un des plus petits budgets de la Clio Cup, nos pilotes terminent aux 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> rangs sur une trentaine d'engagés permanents, Dorian décroche le titre Junior haut la main, et l'équipe s'inscrit à la 2<sup>ème</sup> place du classement teams, avec 180 points d'avance sur le suivant.

C'est sans aucune honte que je me répète chaque fin d'année, parce qu'empreint d'une totale sincérité : MERCI à vous tous qui nous apportez votre soutien, bien souvent depuis plusieurs années et, pour certains, depuis la création du team.

Ces résultats 2017, nous vous les dédions, parce que vous y êtes chacun pour quelque chose. MERCI, et à l'année prochaine !

Bonnes fêtes de fin d'année.

