

# Billy Ritchen, l'esprit de revanche L'Alsacien attend son heure

[cfm-challenge.com/billy-ritchen-lesprit-de-revanche/](http://cfm-challenge.com/billy-ritchen-lesprit-de-revanche/)

Post 2 of 262

27 janvier 2015 [cfm-challenge](#)



© Jean-Bernard DENIS

Billy Ritchen a montré un énorme potentiel au volant de sa Dallara.

S'il compte parmi les meilleurs pilotes évoluant sur le Championnat de France de la Montagne, Billy Ritchen n'est jamais vraiment parvenu à concrétiser par des titres les excellents résultats obtenus sur la piste. Victime d'une casse moteur à Bagnols-Sabran, Billy ne pouvait guère se faire d'illusion sur l'issue de la saison 2014. Mais une succession de belles performances sur la deuxième partie de saison, allait lui permettre de se mettre en valeur. Le pilote de Masevaux estime avoir pris sa revanche sur le destin. C'est finalement ce qu'il voulait...

Billy Ritchen n'a pas découvert la course de côte, elle fait partie intégrante de sa vie. Richard, son père, a roulé en côte pendant plus de vingt ans au volant d'une Alpine, avant d'acheter la Clio de Claude Pain, pour finalement terminer sa carrière en groupe N sur les épreuves de deuxième division.

Tout gamin, Billy suivait son père sur les épreuves. Et à trop côtoyer les Montagnards, il allait à son tour attraper le virus du sport automobile, dont le seul vaccin connu consiste à s'installer derrière un volant. C'est ce qu'il fera dès l'âge de 6 ans, en débutant dans la seule discipline qui lui était accessible, le karting.

L'ascension de Billy sera pour le moins fulgurante, puisqu'à tout juste 10 ans il abordait les épreuves du Championnat de France, pour accrocher en 2001 la troisième marche du podium dans la catégorie cadet. Une troisième place obtenue derrière de sacrés pointures, puisque devant Billy on retrouvait

Kevin Estre, aujourd'hui pilote McLaren en GT, et Mathieu Arzeno qui fera par la suite une belle carrière tant en circuit qu'en rallye. Cette année 2001 fut un excellent cru, à la quatrième place, dans le sillage de Billy, on retrouvait Nelson Panciatici qui évoluera par la suite en GP2 avant de se tourner vers l'Endurance.

Ses excellents résultats poussaient Billy Ritchen à aller se confronter aux jeunes espoirs européens dans la catégorie ICA. Là encore, le pilote alsacien se mettait en valeur, en terminant troisième Français et septième au général lors des qualifications du Championnat d'Europe.

### **Débuts en CFM au volant d'une Formule Renault**

Après avoir arpenté les circuits européens en Karting, Billy décidait de suivre ce qui lui semblait être la progression logique, à savoir la monoplace :

« A cette période là, Christian Grosjean, le père de Romain, voulait m'apporter son soutien. Nous souhaitions partir en Formule Renault 1600 avant d'évoluer vers le 2 Litres. Malheureusement, nous ne sommes pas parvenus à boucler de budget, et le projet est tombé à l'eau », regrette Billy.

L'impossibilité de pouvoir évoluer en circuit, allait inciter Billy à suivre la voie tracée par son père, et à bifurquer vers la course de côte. A 18 ans à peine, à l'issue d'une année sabbatique, Billy faisait l'acquisition d'une Formule Renault avec l'intention de disputer le Championnat de France de la Montagne. Et c'est à Abreschviller que le pilote de Masevaux fera sa première apparition en championnat.

« J'ai couru deux ans avec cette voiture, et en 2007, à l'issue de la deuxième année, j'ai remporté le Challenge Open Espoirs », se souvient Billy, qui délaissait alors sa Formule Renault pour une Formule 3000. « J'ai pu bénéficier du soutien de Liqui Moly ce qui me permettait de faire l'apprentissage de la Lola 99/51 à moteur Cosworth dans les meilleures conditions. »

Durant la saison 2010, Billy Ritchen plaçait régulièrement sa F3000 dans le top 5 sur les épreuves du championnat. On le retrouvera quatrième au Mont-Dore et à Turckheim, et sur le podium de la dernière confrontation de la saison à Limonest. Une succession de bons résultats qui lui permettait de se classer à la neuvième place du championnat :

« Malgré tout ce fut pour moi une saison difficile. Nous ne disposions pas d'un très bon châssis, et il nous a fallu énormément travailler pour essayer de signer de bons chronos », confie Billy.

### **Après la côte, le rallye...**

En 2011, le Masopolitain s'attaquait au Championnat d'Europe de la Montagne pour finalement accrocher la douzième place finale. Mais conscient que la F3000 ne correspondait pas à ses attentes, Billy faisait en fin d'année le choix de mettre un coup d'arrêt à son investissement en course de côte, pour se tourner vers le rallye.

« J'étais conscient qu'il me serait difficile de me mettre en valeur avec cette auto et dans cette discipline », analyse-t-il. « J'ai fait le choix d'acheter la Clio R3 avec laquelle Jean-Michel Raoux a remporté le titre 2 Roues Motrices en IRC. J'ai donc récupéré l'ensemble de son stock à l'issue du Rallye de Chypre, et j'ai débuté la saison 2012 avec cette auto. »

Au programme de Billy, un calendrier sur lequel on retrouvait des épreuves régionales, nationales et quelques manches du Championnat de France des Rallyes. Un programme concocté en collaboration avec un team-manager de renom, en la personne de Julien Nicolas, qui a rapidement cerné le potentiel du jeune alsacien.

« Nous avons débuté la saison sur la Ronde du Jura, deux jours seulement après avoir fait les premiers essais. Je découvrais l'auto, le maniement d'une traction, et pour corser le tout nous avons eu de la neige », se souvient Billy. « Mais au final ça c'est vraiment bien passé, puisque nous terminons le rallye à la dixième place du général, premier des deux roues motrices, après avoir signé

un deuxième temps scratch sur la dernière spéciale. »



© J.B. DENIS

Billy affiche de réelles ambitions pour l'avenir.

Une première en rallye qui ne pouvait qu'enthousiasmer l'Alsacien, ce dernier savourait pleinement sa performance :

« C'était énorme ! Après la première spéciale, on pointait à la 90ème place, et nous avons fait une superbe remontée. »

Par la suite, Billy disputait deux épreuves régionales sur lesquelles il plaçait à deux reprises sa Clio au quatrième rang, remportant par la même occasion le groupe et la classe. Mais à Baccarat, sur le Rallye du Cristal, il allait connaître une énorme déconvenue :

« Je fais une énorme sortie, ce qui a mis un coup d'arrêt à ma saison. C'était d'autant plus rageant que Julien Nicolas croyait en moi, qu'il avait motivé des partenaires prêts à me suivre, et que cet accident remettait tout en cause. »



Avant de venir au rallye, Billy a couru durant 5 ans au volant d'une F3000.

Sans aucune perspective pour la suite, Billy n'a d'autre objectif que de remonter la Clio. Il faudra attendre le début de saison 2013 pour voir la Renault au départ d'une nouvelle épreuve :

« Julien ne m'a pas lâché, et je partais à nouveau avec l'espoir de me mettre en valeur. Sur les trois premiers rallyes de la saison, je m'impose dans le groupe et termine parmi les trois ou quatre premiers », poursuit-il. « Mais j'ai eu à ce moment là l'opportunité de vendre la voiture, et n'ayant pas énormément de perspectives, j'ai cédé la Clio. »

En fin de saison 2013, venait le temps de la remise en question, alors que Billy sait pouvoir compter sur le soutien d'un partenaire prêt à la suivre en course de côte :

« Nous avons longuement réfléchi et tout remis à plat. Le rallye nous demandait un énorme investissement financier, sans certitude de récolter les fruits de notre implication, car faute de budget conséquent, nous n'étions pas en mesure de disputer un vrai championnat. Bosch était prêt à nous aider sur un programme en course de côte, nous avons donc décidé de revenir sur le Championnat de France de la Montagne », explique Billy.

### **2014, l'année des records**

Pour disputer la saison 2014, le pilote de Masevaux décidait de se tourner initialement vers une F3000. Mais n'ayant aucune certitude sur la pérennité de ces autos en course de côte, il préférerait porter son dévolu sur une Dallara F3 :

« Je connaissais la voiture de Vincent Crenault, j'estimais qu'elle était saine, ce qui n'est pas toujours le cas des F3 que l'on trouve sur le marché. J'ai donc acheté cette voiture », confie Billy.

L'Alsacien débutait alors sa saison sur la première manche du championnat, à Bagnols-Sabran :

« Ca ne pouvait pas être pire comme début, puisque mon moteur me lâche dès la première course », se désole-t-il. « A Bagnols, j'espérais vraiment pouvoir démontrer que j'étais encore un sérieux client. Mais je n'ai rien pu montrer du tout, le moteur a rendu l'âme dès la première montée d'essais. »

« Il nous faudra trois mois avant que AMG me trouve un moteur. Là encore, avant de finaliser l'achat et la livraison du moteur, il faudra que je patiente trois semaines supplémentaires », explique Billy. « Nous avons alors beaucoup travaillé sur la voiture, révisé et contrôlé tous les éléments. »

C'est au volant d'une Dallara bien mieux affûtée que, le week-end précédent le Mont-Dore, Billy

prenait part à la Course de Côte du Mont de Fourche :

« En fait nous avons reçu le moteur le vendredi matin, nous l'avons monté dans l'après-midi, et le samedi matin nous étions au départ », précise Billy. Cette participation aura pour effet de booster son moral, car non seulement Billy s'impose devant Ludovic Cholley, Yannick Poinsignon et Kevin Durot, mais il signe par la même occasion un nouveau record sur ce tracé. « C'est vraiment une belle perf, car au départ nous ne pensions pas



Billy Ritchen a enchaîné les records en fin de saison.

jouer la gagne. Nous avançons crescendo en apportant des modifications sur la voiture au fil des montées. Sur la dernière, on tente un truc qui s'est avéré payant. »

C'est un Billy Ritchen gonflé à bloc qui se présentait le week-end suivant au départ du Mont-Dore. Là encore, il allait particulièrement s'illustrer :

« Les CN + étaient à trois secondes du record du tracé, et moi je suis seulement à six dixièmes du record des F3 », confie-t-il alors qu'il signe dans le Massif du Sancy un large succès. « Nous devançons Raynald (Thomas) et Marcel (Sapin), ce qui pour un retour est plutôt enthousiasmant. Nous finissons huitième au scratch, juste dans le sillage des F3000. De quoi être vraiment satisfaits. »

Fort de cette victoire, Billy a alors pour objectif d'obtenir son ticket d'entrée pour les FIA Hill Climb Masters disputés à Eschdorf. N'étant plus en mesure de terminer parmi les premiers du championnat, il sait qu'il lui faut impérativement faire parler de lui pour accrocher une wild-card :

« En fait, j'avais le choix de faire une épreuve régionale pour tenter de me qualifier pour la Finale de la Coupe de France, ou de prendre part aux Rangiers pour une éventuelle qualification à Eschdorf. Il me semblait que pour mes partenaires, les Masters représentaient un événement suscitant plus d'engouement. Je me suis donc engagé aux Rangiers. »

Même s'il avait terminé quatrième au scratch lors de sa dernière participation à l'épreuve suisse, c'est sans réelle prétention que Billy abordait cette épreuve inscrite au calendrier du Championnat d'Europe :

« Au final, nous battons le record des F3 qui datait de 2004. Depuis cette époque, aucune F3 n'était descendue sous les deux minutes, et je signe un temps en 1'56"2. On colle plus de trois secondes au deuxième et je termine à la dixième place, juste derrière les F3000. C'était vraiment top et, grâce à cela, nous avons eu beaucoup d'échos positifs. »

Des obligations professionnelles empêchaient Billy d'être présent à Chamrousse, c'est donc à Turckheim qu'il allait conclure sa saison dans le cadre du Championnat de France. Une dernière épreuve qui se concluait par une nouvelle victoire :

« Là je suis à la maison, sur une course magnifique que j'apprécie énormément », avoue-t-il. « Nous étions plus de vingt F3 au départ, avec un niveau très relevé. Je suis parvenu à battre le record détenu en F3 par Hauser, ce qui pour moi était l'objectif du week-end. Au fil des montées, je voyais que nous n'étions pas trop mal et je me suis dit qu'il fallait que j'aille chercher ce record. J'y suis parvenu, et c'est

pour moi la plus belle performance de ma saison », estime Billy.

Rien d'étonnant à ce que Billy Ritchen se soit vu proposer une wild-card pour les FIA Hill Climb Masters. Sur l'épreuve luxembourgeoise, il faisait une nouvelle fois étalage de son talent, en battant le record établi en F3 par Hauser :

« Je suis toutefois un peu déçu parce que j'ai battu le record avec les pneus des essais, et que je misais beaucoup sur la dernière montée qui a été annulée. Mais pour le reste, je suis ravi de mon week-end, même si je suis resté un peu sur ma faim. »



Le Proto V8 c'est pour plus tard, en 2015 Billy repart au volant de sa Dallara.

À l'heure de faire le bilan de cette saison 2014, Billy Ritchen ne cache pas sa réelle satisfaction :

« Même si je n'ai pas pu, suite à la casse du moteur à Bagnols, réaliser mon souhait qui était de faire le championnat et d'être classé en fin de saison, je tire un bilan positif de cette saison », reconnaît Billy. « J'ai pu montrer à tout le monde que ce n'était pas un hasard si j'étais vite en Formule Renault. La F3000 ne m'a pas permis de concrétiser, mais je crois avoir prouvé cette saison que je ne suis pas fini, contrairement à ce que j'ai pu entendre. Sur la fin de saison, j'estime que j'ai pu prendre une revanche, que même si je prends de l'âge, je ne suis pas "garé", que j'ai encore des choses à dire. »

Pas une once de rancœur dans la voie du pilote alsacien. Billy n'a jamais douté de lui, il voulait juste prouver aux autres, qu'en ce qui le concerne, le doute n'était pas permis. Malgré tout, Billy Ritchen se doit de reconnaître que, par moment, la confiance était un tant soit peu émoussée. Une confiance retrouvée en partie à l'issue du Mont de Fourche, et qui sera totale après les Rangiers.

Seul petit regret pour Billy, celui de ne pas avoir été en mesure de se confronter directement avec celui qui cette saison encore s'impose en F3, David Guillaumard :

« Je pense que nous pouvons aujourd'hui comparer nos chronos, mais j'aurais bien aimé me battre contre lui, sans présumer bien évidemment de celui de nous deux qui l'aurait emporté. »

### **Le Proto V8... C'est pour plus tard !**

Les rumeurs sont fondées... Il est vrai qu'à l'issue des Masters, Billy a entamé des pourparlers avec Norbert Santos pour faire l'acquisition d'une Norma CN+ :

« J'ai entendu dire que certains pensaient que j'avais déjà le Proto V8 dans le garage », sourit Billy. « J'aurais bien voulu, mais je ne suis pas parvenu à réunir le budget. Du coup, n'ayant pas fait ma saison en F3, je repars cette année avec la Dallara, et nous verrons l'an prochain si je fais l'acquisition d'un Proto V8. »

Cette année 2015, Billy animera donc les épreuves du Championnat de France de la Montagne au volant de sa Dallara, avec comme objectif avoué de s'imposer dans la catégorie :

« Mon but est évidemment de remporter l'Open F3, et d'essayer de me qualifier pour la Finale de la Coupe de France. A priori, je devrais être au départ de huit manches du championnat et deux ou trois épreuves régionales » confie le Masopolitain qui ne désespère pas de jouer les premiers rôles dans les

années à venir : « Il est clair que mon but est de jouer devant. Je suis venu en F3000 pour jouer la gagne, mais un mauvais choix de voiture m'a fait galérer pendant cinq ans. Le principe du CN+ me plaît bien, même si je ne suis pas fan du moteur 4 Litres qui ne peut rouler qu'en France. Mais il est évident, que si je peux, je viendrai en CN+. »

Billy Ritchen n'est pas seul dans l'aventure. Pour jouer les premiers rôles, il sait pouvoir compter sur des partenaires qui lui sont fidèles :

« En premier lieu Bosch, qui depuis de nombreuses années me soutien par l'intermédiaire de sa filiale LCI Group. Un grand merci également aux Huiles Seven et à Urma, société de tournage-fraisage située à Senheim, qui m'aident beaucoup dans la réalisation de pièces ou dans le montage de mon moteur. Et bien évidemment je ne peux pas oublier mes parents, mes mécanos et tous ceux qui me suivent durant la saison. C'est vraiment important pour moi d'être entouré par ceux qui gravitent autour de moi, et dont le soutien a toujours été indéfectible, notamment durant les années de galère », conclut Billy.

**Propos recueillis par Bruno Valette**

© cfm-challenge

