

WOM

The World Of Mygale
Hiver 2011



EDITO

Le Sport Automobile n'est pas à abattre...



**Bertrand
Decoster**
P.D.G.
du Groupe
Mygale

Bien que la France soit une des plus grandes nations de l'automobile qui compte parmi son industrie des champions internationaux comme Renault, PSA, Total ou Michelin, la filière monoplace est en panne sèche.

La diabolisation politique de l'automobile a fortement contribué à ce paradoxe alors même que bon nombre de futures grandes nations jouent leur carte à fond avec l'organisation d'un Grand Prix de F1 comme l'Inde ou la Russie, après la Chine.

Des signes positifs nous laissent espérer des jours meilleurs comme l'arrivée de Jean Todt à la Présidence de la FIA, l'arrivée d'Eric Boullier chez Renault F1 ou l'action de Nicolas Todt auprès des jeunes pilotes.

A Magny-Cours, la perte du Grand Prix de France aurait pu être le début de la fin comme cela fût le cas dans de nombreux pays. C'est au contraire une nouvelle ère qui s'est ouverte avec la volonté politique des présidents Charmant (département) et Patriat (région) de renouer avec cette tradition de terre de Sport Automobile.

Contrairement aux habitudes françaises, c'est avec unité que la vision politique fédère tous les acteurs territoriaux et se projette dans le futur.

Ce fût tout d'abord l'arrivée de Guy Ligier - figure emblématique du Sport Automobile Français - au capital du circuit puis la desserte directe du circuit depuis Paris par l'autoroute A77 pour finir de le désenclaver.

Puis, en fédérant les énergies des entreprises et de l'enseignement supérieur, ils ont alors donné naissance au premier projet collaboratif made in Magny-Cours qui verra la réalisation d'un concept-car de compétition hybride rechargeable.

Fort de ce constat et suite à un appel à projet national de grappes d'entreprises, l'état emboîte le pas en labellisant le pôle de Magny-Cours en lui conférant une reconnaissance nationale. La dynamique positive est en marche.

A Magny-Cours, on aime le Sport Automobile !

Don't shoot Motor Sport...

Despite France having one of the largest automobile industries, which includes international champions such as Renault, PSA, Total and Michelin, the single-seater structure has totally broken down.

The political demonization of the motor car has strongly contributed to this absurdity even though a large number of future great nations such as India or Russia, after China, are heavily investing in the organization of a Formula One Grand Prix.

Positive signs leave us to hope that better days are coming, such as the arrival of Jean Todt as President of the FIA, the arrival of Eric Boullier at Renault F1 and the action of Nicolas Todt for young drivers.

The loss of the French Grand Prix for Magny-Cours could have been the beginning of the end, as has been the case in many countries. On the contrary - a new era has begun with the political determination of presidents Charmant (for the department) and Patriat (for the region) to revive this fundamental tradition of Motor Sport.

In contrast with the usual French behaviour, political vision is bringing together all the local actors to plan for the future.

This began with the arrival of Guy Ligier - emblematic figure of French Motor Sport - who joined the wealth of the circuit, and was followed by the completion of the A77 motorway which directly connects Paris to the circuit.

Then, using the joint energies of local businesses and higher education, they have initiated the first collaborative project of Magny-Cours which will see the production of a concept car using rechargeable hybrid technology.

Based on this and after an application to the national project of "grappes d'entreprises", the state responded by formally acknowledging the Technopole of Magny-Cours and according it national recognition. The wheels are now in motion.

In Magny-Cours, we love Motor Sport!



Diabolisation du sport automobile français

The disturbing state of French Motor Sport



Le sport automobile a pris la Loi Evin de plein fouet en 1993. En interdisant toute publicité directe ou indirecte en faveur du tabac, cette loi a entraîné des coupes sombres dans le sponsoring du sport automobile français (Gitanes s'est effacé des Formule 1 de Guy Ligier, Prost a du enlever ses broderies Marlboro), et européen (Rothmans pour Williams, West pour McLaren, Marlboro pour Ferrari...). Elle a entraîné également l'expatriation progressive de la Formule 1 dans les pays émergents avec des lois plus souples (la Malaisie en 1999, la Chine en 2001), la disparition de manifestations comme le Camel Trophy ou le Raid Gauloises, et ce n'est pas le Fonds Tabac, aide publique mise en place par le gouvernement sous la pression de la FFSA et qui n'aura duré que deux ans, qui a pu adoucir les effets dévastateurs de cette loi sur notre sport en France.

Les cigarettiers n'ont jamais vraiment été remplacés, et Elf se retirant de la filière monoplace à partir des années 2000, peu d'investisseurs misent sur nos pilotes. Les grands constructeurs ne jouent pas le jeu national (Renault en F1 par exemple) et se tournent vers des partenariats sportifs plus écologiques comme la voile (Audi avec la Med Cup, Toyota avec le team New Zealand, Renault avec Ellen MacArthur) ou plus populaires comme le foot (Citroën

partenaire d'Arsenal) quant à nos medias, pas un n'est capable de soutenir le sport automobile français.

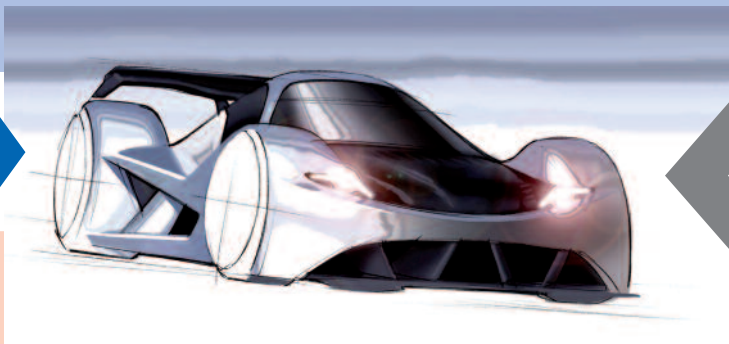
La crise financière puis économique qui a déferlé fin 2008 et qui a particulièrement impacté le marché européen de l'industrie automobile a aggravée la situation de nos équipes, de nos pilotes et de toutes les entreprises liées au sport automobile. La disparition d'une épreuve mythique le Grand Prix de France à Magny-Cours, alors que la France était le doyen des pays organisateurs (Le Mans en 1906) et le recordman du nombre de marques automobiles installées sur son territoire. L'absence totale de pilotes français en Formule 1 en 2010.

Rajouter à cela une culture du sport automobile qui se perd (ce qui n'est pas le cas en Allemagne, en Angleterre ou en Italie), il est difficile de faire rêver nos jeunes avec des voitures sobres, sécurisées, bridées, et l'absence de perspectives dans un sport où le talent n'a plus que peu d'importance au profit de la valeur marketing ou d'un carnet d'adresses bien rempli. Des lois répressives très dures imposées aux automobilistes depuis 2002 : présence de radars partout sur nos routes, tolérance zéro sur la vitesse, influence des lobbies écologiques. La disparition programmée

de circuits mythiques en raison de contraintes sécuritaires ou environnementales drastiques (Carole, Mas du Clos dans l'actualité et peut-être demain Spa-Francorchamps, Nürburgring...).

Aujourd'hui le sport automobile doit donner une nouvelle image, s'adapter et relever le défi énergétique notamment, avec de nouveaux challenges technologiques à remporter, dans le développement de l'hybride et de l'électrique. Cela passe par l'innovation bien sur, mais aussi par le rapprochement des savoir-faire de nos entreprises. Se battre seul n'est pas l'avenir, les projets doivent être étudiés de façon collective et organisée pour faire face à une concurrence mondialisée. C'est ce qu'ont réussi les entreprises du technopole de Magny-Cours regroupées dans le PPNMC : Pôle de la Performance de Nevers Magny-Cours, dont Bertrand DECOSTER est le président et qui vient de recevoir le label "Grappe d'entreprises" de la part du ministre français de l'aménagement du territoire Bruno LE MAIRE.

Un premier projet collaboratif est déjà lancé : un véhicule école pour circuit doté d'une chaîne de traction hybride électrique dont les premiers tours de roue auront lieu en juillet 2011, mais d'autres projets ambitieux sont à l'étude, soutenus par le département, la région, Oséo et l'état français.



Motor sport was first deeply affected by the "Loi Evin" in 1993. While banning any direct or indirect tobacco advertising, this law provoked huge cuts in French motor sport sponsorship ("Gitanes" disappeared from the Formula 1s of Guy Ligier, Prost had to remove his Marlboro badges), and in Europe (Rothmans for Williams, West for McLaren, Marlboro for Ferrari...). It also encouraged the progressive expatriation of Formula 1 to emerging countries with more flexible regulations (Malaysia in 1999, China in 2001), the disappearance of events such as the "Camel Trophy" and the "Raid Gauloises", and not even the "Fonds Tabac", a financial aid package set up by the government under the pressure of the FFSA that lasted for only two years, was able to soften the devastating effects of this law on our sport in France.

The tobacco manufacturers in fact were really never replaced, and Elf withdrew from single-seater funding from 2000, and there were few sponsors who invested in our racing drivers. The big constructors do not participate in the national game (Renault in F1 for example) and turn towards more ecological sporting partnerships such as sailing (Audi with the Med Cup, Toyota with team New Zealand, Renault with Ellen MacArthur) or more popular sports such as football (Citroën partner of Arsenal). And as for the media, not one is able to support French motor sport.

The financial crisis followed by the economical crisis that erupted at the end of 2008 and which has had a particular impact on the market of the European motor industry has done nothing to improve the position of our teams, of our drivers and of all the businesses linked to motor sport.

The disappearance of the prestigious French Grand Prix at Magny-Cours, while France had organized the first GP on the Le Mans circuit in 1906, and was the holder of the record of the most number of car manufacturers per country. The total absence of a French driver in Formula 1 in 2010.

Add to this, a culture of motor sport that has lost its way (which is not the case in Germany, in England or in Italy), it is difficult to inspire our young drivers with uninteresting, safe and controlled cars, and the absence of a future in a sport where talent has little importance against marketing value and a well filled address book. Repressive laws imposed on our motorists since 2002: the presence everywhere of speed cameras on our roads, zero tolerance on speeding, and the influence of ecological lobbies. The programmed closure of mythical circuits for security and environmental reasons (Carole, Mas du Clos in the foreseeable

future and perhaps tomorrow Spa-Francorchamps, Nürburgring...).

Today motor sport must demonstrate a new image, adapt and raise the energy challenge, notably with new technological goals to be attained in the development of hybrid and electric cars.

This depends on innovation of course, but also on our joint knowledge. The future lies not in working alone. Projects must be studied and organized together in order to face the global competition. It is this philosophy that will help the companies of the Technopole of Magny-Cours who have joined together to form the PPNMC: "Pôle de la Performance de Nevers Magny-Cours" of which Bertrand DECOSTER is the president and which has just received the label "Grappe d'entreprises" (Business Cluster) from the French Regional Development minister, Bruno LE MAIRE.

A first collaborative project has already been launched: a racing school vehicle equipped with an electric hybrid traction chain which be running in July 2011. But other ambitious projects are under discussion, supported by the department, the region, Oséo and the French state.

EN DIRECT LIVE WITH



**Henri
PESCAROLO**
Head of
Pescarolo
Team

WOM : Le nom Pescarolo fait véritablement parti de l'ADN du sport automobile français avec un palmarès hors du commun. En 2010 vous avez failli disparaître dans la plus complète indifférence. Quelles leçons tirez-vous aujourd'hui de cette expérience ?

Henri PESCAROLO : Quand on voit ce qui s'est passé au Mans dans le public, et quand on se rappelle la réaction unanime de la presse, déplorant la mise à mort de Pescarolo Sport par un investisseur totalement malhonnête et inconséquent, on ne peut pas réellement parler d'indifférence. Par contre il est exact que personne ne s'est réellement manifesté pour sauver l'une des meilleures écuries d'endurance. C'est vraiment le signe d'un très grand malaise dans le sport automobile. La crise n'est pas la seule explication de la difficulté qu'éprouve notre discipline, à trouver des partenaires. L'automobile a été tellement diabolisée, par le monde politique, "ça tue et ça pollue" que les grands sponsors français ou étrangers choisissent pour leur image, des supports plus "propres".

WOM : Que pensez-vous qu'il conviendrait de faire pour rendre le sport automobile à nouveau politiquement correct en France au XXIème siècle?

Henri PESCAROLO : Il faudrait tout simplement rappeler que l'automobile et ses sous traitants c'est 12% du PIB de la France. Reconnaître que sur 98% du territoire national, sans une automobile on ne peut pas se déplacer. Admettre que l'automobile fait toujours autant rêver les français. Comprendre que le sport automobile doit être l'un des derniers espaces de liberté afin de continuer, tout en faisant fantasmer les spectateurs, à faire progresser la technologie, sans carcan ni interdits. Enfin, cesser de marginaliser un sport qui sur le plan mondial, émet moins de carbone que deux ou trois Boeing entre Paris et New York.

WOM : En tant qu'ancien Champion de France de F2 et F3 et pilote de F1 à la fin des années 60, quel regard portez vous sur la filière monoplace en France ?

Henri PESCAROLO : Depuis le retrait de ELF, La filière monoplace n'existe plus en France. Tous les pilotes de F1 français ont été champions de France de F3. Il n'y a plus de course de monoplaces en France et Il n'y a plus de pilote français en F1, alors que les meilleures écuries sont françaises. L'Auto Sport Academy essaye tant bien que mal de garder la flamme avec la FFSA. La F4 va remplacer les Campus, mais pour quel débouché ? La Filière Elf menait les meilleurs pilotes jusqu'à la F1, maintenant c'est Red Bull, Ferrari, ou bientôt Lotus qui s'en chargeront. Il serait peut être temps d'oublier les "écologistes", de laisser évoluer les voitures électriques, en ville et de replacer le sport automobile, dans son domaine de prédilection, c'est-à-dire la liberté, le rêve, la vitesse, le spectacle et la technologie.

WOM : The name Pescarolo is part of the DNA of the French motor sport, with an exemplary record of achievement. In 2010 you almost disappeared without notice and with complete indifference. What lessons have you drawn from this experience?

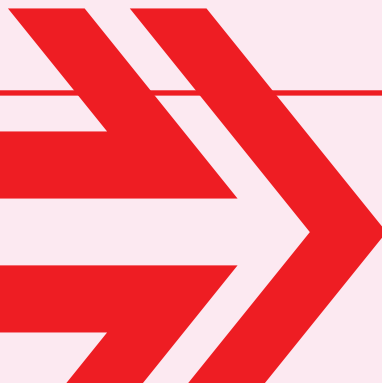
Henri PESCAROLO : When you see what happened at Le Mans with the public, and when you remember the unanimous reaction of the press, condemning the demise of Pescarolo Sport due to a totally dishonest and inconsistent investor, you cannot actually talk about indifference. On the other hand it is correct that no one actually came forward to save one of the best endurance racing teams. This is really the sign of a very big malaise in motor sport. The economic crisis is not the only explanation for the difficulty that we have in our sport, to find financial partners. The automobile has been so demonized, by politics, "it kills and it pollutes" that the big French or foreign sponsors choose "cleaner" subjects for their image.

WOM : What do you think that we must do to make motor sport "politically correct" in France in the twenty-first century?

Henri PESCAROLO : You must simply remember that the motor industry and its sub-contractors count for 12% of the GDP of France. Recognize that you cannot travel without a car on 98% of the country. Admit that the French will always fantasize about the motor car. Understand that motor sport must be one of the last free areas, where technology can progress, without restraint or inflexibility, whilst at the same time fulfilling the spectators' dream. And finally, stop marginalizing a sport that on the world-wide plan, emits less carbon than two or three Boeings between Paris and New York.

WOM : As a former Champion of France in F2 and F3 and a Formula One driver at the end of the sixties, what do you think of the single-seater structure in France?

Henri PESCAROLO : Since the departure of ELF, there is no single-seater structure in France. All the French F1 drivers were former French F3 Champions. There are no longer any single-seater races in France and there are no French drivers in F1, while the best teams are French. The Auto Sport Academy tries as well as can be expected to keep the enthusiasm with the FFSA. The F4 championship will replace the Campus, but for what purpose? The "Filière Elf" looked after the best drivers all the way up to F1, now it is Red Bull, Ferrari, or soon Lotus who do it. It is perhaps time to forget the ecologists, to let electric cars evolve in the city, and to give back to motor sport its liberty, its imagination, its speed, its spectacle and its technology.



RESULTATS RESULTS

Mygale around the World

Victories Podiums

60

2012

Formula BMW Pacific

4 - 5 September 2010 - Guangdong

Round 7 & 8 1 Richard Bradley (Eurasia Motorsport)

Round 9 1 Jordan Oon (E-Rain Racing)

Round 10 1 Richard Bradley (Eurasia Motorsport)

25 - 26 September 2010 - Singapore

Round 11 1 Daniel Kvyat (Eurointernational)

Round 12 1 Oscar Tunjo (Meritus)

30 - 31 October - Okayama

Round 13 1 Richard Bradley (Eurasia Motorsport)

Round 14 1 Calvin Wong (Petronas Mofaz racing)

20 - 21 November - Macau

Round 15 1 Carlos Sainz Jr (Eurointernational)

2010 Champion: **Richard Bradley (Eurasia Motorsports)**



Formula BMW Europe

11 - 12 September - Monza

Round 15 1 Robin Frijns (Josef Kaufmann Racing)

Round 16 1 Jack Harvey (Foretc Motorsports)

2010 Champion: **Robin Frijns (Josef Kaufmann Racing)**



Formula 3 Italy

25 - 26 September 2010 - Vallelunga

Race 1 4 Christopher Zanella (JD Motorsport)

Race 2 4 Gabriele Chaves (Eurointernational)

9 - 10 October - Mugello

Race 1 5 Gabriel Chaves (Eurointernational)

Race 2 7 Gabriele Chaves (Eurointernational)

23 - 24 October - Monza

Race 1 7 Gabriel Chaves (Eurointernational)

Race 2 5 Christopher Zanella (JD Motorsport)



Formula Ford U.K.

4 - 5 September 2010 - Brands Hatch

Round 18 1 Scott Pye (Jamun)

2 Emil Bernstorff (Jamun)

3 Josh Hill (Jamun)

Round 19 1 Josh Hill (Jamun)

2 Scott Pye (Jamun)

3 Antti Buri (Enigma)

Round 20 1 Scott Pye (Jamun)

2 Josh Hill (Jamun)

3 Emil Bernstorff (Jamun)

18 - 19 September 2010 - Donington

Round 21 1 Scott Pye (Jamun)

2 Daniel Cammish (JTR)

3 Tio Ellinas (JTR)

Round 22 1 Josh Hill (Jamun)

2 Tio Ellinas (JTR)

3 Scott Pye (Jamun)

Round 23 1 Daniel Cammish (JTR)

2 Jeroen Slaghekke (Jamun)

26 - 27 September 2010 - Brands Hatch

Round 24 1 Scott Pye (Jamun)

2 Dan de Zille (Minister)

3 Tio Ellinas (JTR)

Round 25 1 Tio Ellinas (JTR)

2 Scott Pye (Jamun)

2010 Champion: **Scott Pye (Jamun)**



Formula Ford Festival

17 - 18 October 2010 - Brands Hatch

Final 2 Scott Pye (Jamun)

3 Tio Ellinas (JTR)

ACTU NEWS

Emission de radio spéciale Mygale dans la rubrique envie d'entreprendre sur RCF le 16 décembre dernier
Special program about Mygale on the radio station RCF in a series about Succeeding in Business on December 16 2010



Les châssis Mygale représenteront 75% du plateau Formule Ford en Australie en 2011
The Mygale chassis will represent 75% of the Formula Ford grid in Australia in 2011



Ouverture du nouvel autoroute pour rejoindre directement Mygale depuis Paris, sortie 38 Circuit de Nevers Magny-Cours
The opening of the new dual-carriageway which completes the motorway from Paris to Mygale, exit 38 for Circuit of Nevers Magny-Cours



Formula Ford Australia

23 - 24 September 2010 - Gold coast

Round 6 2 Cameron Waters (Sonic)

3 Geoff Uhrhane (Sonic)

6 - 7 November 2010 - Symmons Plains

Round 7 1 Geoff Uhrhane (Sonic)

2 Nick Foster (Sonic)

3 Trent Harrison (Evans)

20 - 21 November 2010 - Sandown

Round 8 2 Geoff Uhrhane (Sonic)

2010 Vice Champion: **Geoff Uhrhane (Sonic)**



Formula Ford Danmark

14 - 15 August 2010 - Ring Djursland

Round 7 3 Elliot Winther (Copytec)

Formula Ford Finland

10 - 11 September 2010 - Ahvenisto

Round 10 1 Antti Buri (LMS Racing)

2010 Champion: **Antti Buri (LMS racing)**



Formula Ford Holland

16 - 17 July 2010 - Zolder

Race 1 1 Rogier Jongejans (Geva)

2 Nils Kristian Vestergard (Vestergard Racing)

Race 2 1 Rogier Jongejans (Geva)

3 Pieter Schorhorst (Geva)

18 - 19 September - Zandvoort

Race 1 1 Pieter Schorhorst (Geva)

2 Jack Swinkels (Geva)

Race 2 1 Michel Florie (Provilij racing)

2 Pieter Schorhorst (Geva)

3 Rogier Jongejans (Geva)

9 - 10 October - Zandvoort

Race 1 1 Pieter Schorhorst (Geva)

2 Rogier Jongejans (Geva)

3 Jack Swinkels (Geva)

Race 2 1 Rogier Jongejans (Geva)

2 Jack Swinkels (Geva)

3 Pieter Schorhorst (Geva)

2010 Champion: **Rogier Jongejans (Geva)**



Formula Ford New Zealand

6 - 7 November 2010 - Pukehoe

Round 1 1 Matt Williams

2 Aundre Heimgartner (Motorsport Solutions)

3 Stefan Webling (Motorsport Solutions)

27 - 28 November - Ruapuna

Round 2 1 Stefan Webling (Motorsport Solutions)

15 - 16 January 2011 - Teretonga

Round 3 1 Stefan Webling (Motorsport Solutions)



Peugeot THP Cup

17 - 18 juillet 2010 - Spa

Race 1 1 Gaël Castelli (RBA Sport)

Race 2 1 Steven Palette (Trajecontrol Vierzon Compet)

11 - 12 Septembre 2010 - Dijon

Race 1&2 1 Gaël Castelli (RBA Sport)

23 - 24 octobre 2010 - Nogaro

Race 1&2 1 Gaël Castelli (RBA Sport)

2010 Champion:

Gaël Castelli (RBA Sport)



mygale
RACING CAR CONSTRUCTOR

World of Mygale N°58 - Hiver 2011
Directeur de la publication : Bertrand Decoster
Rédaction : Estelle Decoster
Crédit photos : James Bearn - Jacques Florsch
Conception : Erebus Communication - Paris
Mygale - Technopole 58470 Magny-Cours - France
Tél.: 00 33(0)3 86 21 86 21 - Fax : 00 33(0)3 86 21 86 22
www.mygale.fr / e-mail : info@mygale.fr