

Formule initiatique

Etablie officiellement en 2014 par la FIA comme une discipline d'apprentissage à faible coût, la Formule 4 ne tient pas toujours ses promesses sur le plan budgétaire, à part en France.

La nouvelle génération, qui met l'accent sur une sécurité accrue, ne devrait pas changer cette préoccupante situation. Dommage...

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron



accès au sport automobile a longtemps donné lieu à des initiatives dispersées et très variables selon les pays. La France s'est souvent distinguée dans ce domaine en mettant en place d'efficaces tremplins pour former et promouvoir les jeunes talents. C'est ainsi qu'à partir de 1964, les Volants financés par Shell, puis surtout Elf, ont permis à des générations de pilotes d'atteindre le sommet, via la Formule Renault. Grâce à

cela, on a pu compter jusqu'à sept pilotes français en Formule 1 certaines saisons au début des années 1980. De quoi rendre jaloux bien des pays ! En 1993, Elf remplaçait le système des Volants par la Formule Campus, un championnat de monoplaces monotypes au prix plancher réservé à des apprentis pilotes inscrits à un « sport-études » unique au monde. Toutes ces Campus étaient entretenues et exploitées par une seule et même structure montée en partenariat avec la Fédération française du sport automobile, qui a bientôt assumé seule cette opération sous l'appellation Auto Sport Academy et désormais FFSA Academy (depuis 2016). Si la Formule Campus a été remplacée par la Formul'Academy en 2008 et par la Formule 4 en 2010, l'esprit est resté le même : proposer une Formule d'apprentissage abordable.

Des disparités entre les championnats

Le succès de ce championnat a d'ailleurs directement inspiré la Fédération internationale de l'automobile lorsqu'elle a souhaité mettre en place une pyramide plus lisible dans le domaine de la monoplace. Sous l'impulsion de Gerhard Berger (alors président de la Commission monoplace de la FIA), la Formule 4 FIA a donc été créée pour la saison 2014 avec de nobles ambitions : « *L'auto de F4 a été conçue pour maintenir des coûts bas tout en étant un outil d'apprentissage idéal pour les jeunes pilotes qui n'ont jamais piloté de voiture* », ●●●



Le Halo est la nouveauté la plus visible de la génération 2. Par ailleurs, les nouvelles F4 sont les premières monoplaces à bénéficier de l'intégration des baquets dans le cockpit avec des mousses entre le siège et la coque ainsi que des sangles (en jaune) facilitant l'extraction.



STUDIO Mygale M21 Formule 4 (2022)

explique le site Internet de la FIA. Un règlement technique est alors édité. Il plafonne le prix des monoplaces, du moteur et même des pièces détachées. De quoi éviter les dérives budgétaires. Enfin, a priori... Les constructeurs intéressés sont alors libres de proposer une Formule 4 répondant à ce règlement, sachant que les fédérations concernées choisissent un seul package technique pour tous les concurrents de leurs championnats. Deux constructeurs se sont partagé l'essentiel de ce marché : le français Mygale et l'italien Tatuus, qui ont vendu environ 250 voitures chacun. Jusqu'à cette saison, ce dernier fournissait les championnats italien, allemand, espagnol, ainsi que le championnat hivernal des Emirats arabes unis alors que Mygale équipait les compétitions française, britannique, argentine, danoise, asiatique, mexicaine et chinoise. Chaque pays est aussi libre de choisir la manière de réglementer sa compétition. Si la France est restée fidèle à son format mono-opérateur, les autres pays ont opté pour un championnat « ouvert » à des équipes privées. Un choix qui a l'avantage de faire vivre un tissu d'équipes nationales, mais qui n'est pas sans conséquence sur les budgets d'exploitation, comme l'explique Bertrand Decoster, le P.-D.G. de Mygale : « Une participation au championnat de France de Formule 4 nécessite un budget compris entre 100 000 et 150 000 €, alors que les équipes de pointe en Italie demandent près de 400 000 € ! » Près d'un demi-million d'euros pour faire débiter des « gamins » de 14 à 17 ans dans le championnat le plus coté ? Oui, oui, vous avez bien lu ! En fait, seuls les prix des châssis, des moteurs et des pièces détachées sont plafonnés par la FIA. En revanche, il n'y a pas de limite claire pour les budgets d'exploitation. « Il y a un déphasage entre les contraintes qui sont imposées aux constructeurs et la liberté qui est laissée aux équipes d'exploitation, qui peuvent dépenser des sommes folles, regrette Bertrand Decoster. Je pense que le modèle mono-opérateur à budget contrôlé de la FFSA devrait être obligatoire en Formule 4... » L'espoir de la Formule 2, Théo Pourchaire, qui a couru en championnat de France en 2018 et en championnat allemand en 2019, est bien placé pour évoquer les disparités entre les championnats. Plus qu'une histoire

de budget, il est question d'une différence d'approche : « Je trouve que le système de la FFSA Academy est exceptionnel. Pour des pilotes en première année, c'est incontestablement le meilleur championnat. C'est une certitude. On apprend toutes les bases de la monoplace. En revanche, je crois qu'il est indispensable de passer par l'Italie ou l'Allemagne avant de monter en Formule 3. La F4 allemande est plus professionnelle, par exemple. On se rapproche de ce qui se pratique en Formule 3. Par ailleurs, sur la génération 1, la Tatuus était plus performante que la Mygale utilisée en France. En plus, les écuries qui exploitent les voitures optimisent les set-ups pour essayer de faire la différence, alors que la FFSA Academy reste sur des set-ups de base, car cela garantit une équité entre les concurrents. En France, les pilotes se battent à armes égales. Ils peuvent juste modifier les barres antiroulis et les ailerons, c'est tout. »

Vive l'exception française !

Malgré ses budgets délirants, le championnat transalpin – le premier à avoir adopté la F4 FIA dès 2014 – s'est vite imposé comme la compétition la plus relevée. « Le promoteur de ce championnat est le même que celui des championnats de karting WSK, analyse Bertrand Decoster. Il draine naturellement tous les espoirs du karting et de grosses équipes de sport auto, telle Prema. Ce sont des structures très professionnelles qui disposent d'un staff important. » De nombreux pays ont opté pour le même package technique que les Italiens (Tatuus-Abarth) dans l'espoir que des équipes italiennes viennent courir aussi dans leur championnat en parallèle, afin de grossir les listes d'engagés. A part en Italie, les organisateurs ont en effet toutes les peines du monde à remplir leurs grilles de départ. La F4 allemande a ainsi connu cette saison des courses avec seulement neuf voitures... La nouvelle génération de F4, dont l'entrée en matière sera étalée entre 2022 et 2024 selon les pays, ne devrait pas réduire ces budgets. Elle se distingue surtout par une sécurité renforcée. Le signe le plus visible de cette approche est bien sûr l'adoption du Halo, à l'instar de la F1, la F2 et la F3. « Nous fabriquons le Halo nous-mêmes, précise Bertrand Decoster. Il est en acier et pèse

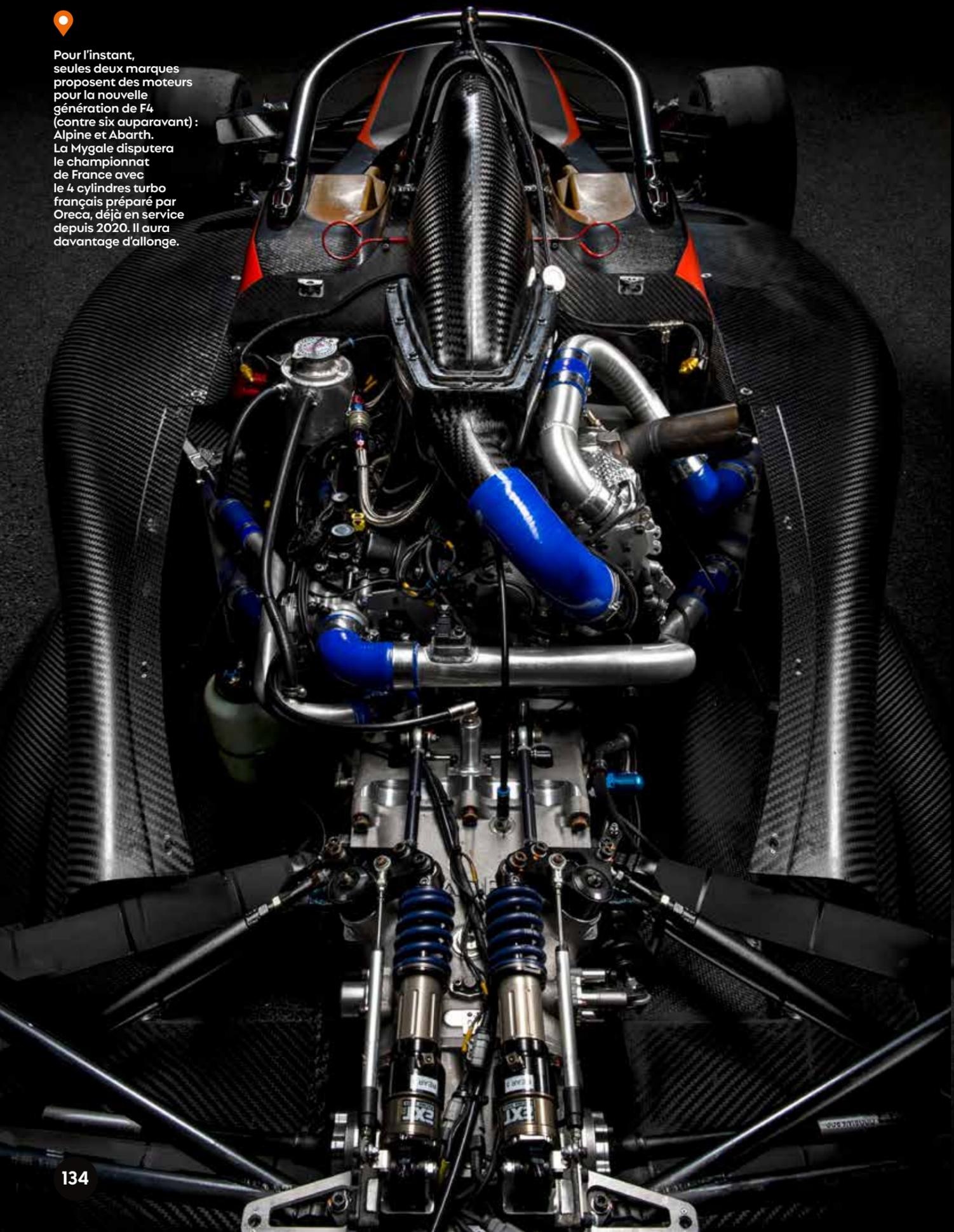
“IL EST AUJOURD'HUI DIX FOIS PLUS COMPLIQUÉ DE PASSER AVEC SUCCÈS LES CRASH-TESTS OBLIGATOIRES. ENTRE LA GÉNÉRATION 1 ET LA GÉNÉRATION 2, LE PRIX DE LA COQUE A DOUBLÉ.”

Bertrand Decoster, P.D.G. de Mygale





Pour l'instant, seules deux marques proposent des moteurs pour la nouvelle génération de F4 (contre six auparavant) : Alpine et Abarth. La Mygale disputera le championnat de France avec le 4 cylindres turbo français préparé par Oreca, déjà en service depuis 2020. Il aura davantage d'allonge.



STUDIO Mygale M21 Formule 4 (2022)

13 kg, mais surtout, il doit pouvoir supporter une charge de 12 tonnes. Ce serait impossible de l'installer sur un châssis qui n'aurait pas été dessiné spécifiquement pour cela. »
D'autres nouveautés permettent de booster la sécurité de la Mygale M21. « La commission technique monoplace de la FIA réalise un boulot extraordinaire, confirme Bertrand Decoster. Elle analyse en permanence tous les accidents et modifie régulièrement le règlement pour éviter que certaines situations ne se répètent. A la suite de l'accident de (Billy) Monger, la longueur des voitures a été augmentée et des surfaces anti-intrusion ont été ajoutées à l'avant. Après l'accident d'Antoine Hubert, l'intégration des sièges baquets dans les monoplaces a été revue, alors que la zone entourant le réservoir d'essence a été changée après l'accident de Romain Grosjean. Les nouvelles F4 sont les premières monoplaces, en dehors de la F1, à introduire ces nouveaux éléments. Conséquence : il est aujourd'hui dix fois plus compliqué de passer avec succès les crash-tests obligatoires ! Il faut souvent plus d'une dizaine d'itérations pour y parvenir. Entre la génération 1 et la génération 2 de Formule 4, le prix de la coque est d'ailleurs passé du simple au double. »

Plus légère, malgré le Halo !

Toujours dans cette croisade sécuritaire, la FIA a autorisé in extremis les constructeurs à adapter une nouvelle façon de fabriquer la coque : « Auparavant, la coque était composée de deux "demi-baignoires" assemblées et sur les côtés desquelles étaient greffés des panneaux anti-intrusion. Désormais, il est possible de concevoir une monocoque monobloc permettant de se passer de ces lourds panneaux latéraux. Nous avons opté pour cette configuration, ce que n'a pas fait Tatuus, précise Bertrand Decoster. Cela nous fait gagner une trentaine de kilos. En tout, notre Mygale M21 est allégée de 51 kg par rapport à la génération 1, malgré l'ajout du Halo ! »

Sans surprise, cette situation implique deux conséquences. Conformément à la réglementation de la FIA, le prix du châssis est

passé de 40 000 à 62 000 € H.T. (les moteurs restant à 14 000 € H.T.). En parallèle, les performances de la Mygale se sont améliorées. « Nous avons dessiné cette voiture comme si nous étions engagés dans une compétition ouverte, affirme le P.-D.G. de Mygale. Sur la première génération, nous nous étions focalisés sur la maîtrise des coûts, mais nous nous sommes rendu compte que c'était une erreur : le marché attend une voiture ultime. »
Champion de France Junior de Formule 4 en 2018, Théo Pourchaire a été sollicité pour tester la Mygale deuxième génération au Mans et au Paul Ricard : « Elle offre des sensations de pilotage similaires. Elle va plus vite en ligne droite d'une bonne quinzaine de kilomètres-heure, et elle freine un peu mieux. » Selon les premiers chronos enregistrés lors de ces essais, la nouvelle Mygale va 1 à 2" plus vite par rapport à sa devancière. De quoi prodiguer quelques sensations fortes aux pilotes qui disputeront le championnat de France de Formule 4 en 2022. Il leur faudra déboursier 115 000 H.T., soit seulement 5 500 € de plus que la saison dernière. Une augmentation modique comparée aux sommes qu'il faut verser dans les autres championnats. Des montants délirants qui posent un vrai problème d'accessibilité au sport automobile... ●

"JE TROUVE QUE LE SYSTÈME DE LA FFSA ACADEMY EST EXCEPTIONNEL. POUR DES PILOTES EN PREMIÈRE ANNÉE, C'EST INCONTESTABLEMENT LE MEILLEUR CHAMPIONNAT."

Théo Pourchaire, pilote de Formule 2



TECHNIQUE

Moteur : Alpine Renault 1.3 TCe préparé par Oreca Type : 4 cyl. 16 S, turbo Injection : directe Cylindrée : 1 330 cm³ Puissance : 160 à 180 ch
Châssis/coque : monocoque carbone avec panneaux anti-intrusion intégrés avant et latéraux, surmontée d'un système Halo et équipée d'un siège extractible Suspensions AV/AR : double triangle et poussant, amortisseur réglable 2 voies (compression et détente). Barres antiroulis avant et arrière Freins AV/AR : disques ventilés, étriers monoblocs à 4 pistons
Roues AV/AR : EVO Corse, 8" x 13"/10" x 13" Boîte de vitesses : SADEV séquentielle à 6 rapports + marche arrière, commande par palettes au volant
L - l - h : 4 870 - 1733 - 1 044 mm Poids : 570 kg