

Une rétrospective en images  
**1989 - 2014**  
*Mygale fête ses 25 ans*

**25**  
*ans*

THE WORLD OF MYGALE

**WOW**

*Edition Spéciale*

**EDITO**

**25 ANS DÉJÀ**

*ou pourquoi il faut croire en ses rêves*

Je reviens d'Australie où avec la CAMS (Fédération australienne) et la FIA nous venons de lancer le Championnat australien de Formule 4 FIA à l'occasion d'un tour du circuit de Melbourne en ouverture du Grand-Prix de Formule 1. C'est le début d'une nouvelle aventure pour Mygale qui a démarré il y a 25 ans déjà.

Croire en ses rêves, croire que c'est possible. C'est ce que je retiens de ces 25 années, même si je me rends compte avec le recul qu'il y avait au départ une bonne dose d'insouciance et de naïveté. Mais quelle récompense que plus de la moitié des pilotes de Formule 1 engagés à Melbourne ait commencé leurs carrières au volant d'une Mygale.

Lorsqu'étudiant à l'ESTACA, j'ai dit à mon père que j'aimerais faire du Sport Automobile ma vie, il m'a présenté à Michel Tetu, qui était le Directeur Technique de Ligier F1. Je voulais être pilote, Michel m'a convaincu de faire des voitures parce que ce serait plus facile.

25 ans après, avec Estelle, s'il y a bien une chose que nous avons appris, c'est que ce n'est pas facile, cela ne l'a jamais été pour notre équipe et pour nous. Pression des résultats, pression des délais, pression de la qualité et plus récemment pression économique.

Sans Michel et mon père, nous aurions sûrement renoncé, comme tant d'autres, et je répète souvent à mes collaborateurs et aux jeunes pilotes qu'il faut s'accrocher, travailler toujours plus, car c'est la seule façon que cela devienne possible. Un de mes rêves est de voir une Mygale au départ des 500 miles d'Indianapolis. On y était presque avec le projet Indylights. Ce n'est que partie remise, j'espère juste que cela ne prendra pas autant de temps.

Je suis heureux que Michel soit notre premier témoin de cette saga. C'est un peu une boucle qui se referme.



Bertrand Decoster  
 PDG Mygale - 1989

**SOMMAIRE**

Edito  
**25 ANS DÉJÀ**

En direct avec  
**MICHEL TETU**

Dossier  
**25 ANS DE MYGALE EN IMAGES**  
 Formule Ford SJ



Formule 4 FIA

Dossier Technique  
 Du **CHASSIS TUBULAIRE**  
 A LA **COQUE CARBONE**

News  
 & Résultats

**1992**





1989  
Formule Ford MTO1



1991  
Création de l'école  
de pilotage



1995  
Formule Ford SJ85  
P. Gay Champion de France



1995  
Formule Renault FR95  
C. Sauvage Ch. de France  
& Champion d'Europe



1998  
Formule Ford SJ98  
J. Button (ch. Monde F1 2009)  
Vainqueur Festival Formule Ford



1999  
Formule Renault  
K. Räikkönen (ch. Monde F1 2007)  
Champion Winter Series UK

## 25 ans de Mygale en images



2000  
Formule Ford  
US2000



2000  
Formule Renault Campus



2000  
Formule Novis  
Portugal



2004  
Formule BMW  
S. Vettel (Ch. Monde F1 2010 à 2013)  
Champion ADAC



2006  
Formule 3 M06-F3  
Royaume-Uni



2007  
Peugeot Spider THP



2011  
Formule Ford EcoBoost



2011  
NOAO, véhicule de  
pilotage électrique



2012  
Formule 3  
R. Agostini Champion d'Italie



2013  
LAMERA, Endurance



2013  
Formule Ford FF200  
Royaume-Uni



2014  
Formule 4 FIA

Imaginez-vous alors, que le Mygale de l'époque deviendrait le Mygale d'aujourd'hui ?

Souvent j'ai parlé avec Jacques des perspectives de l'aventure MYGALE, des difficultés à prendre en compte et surtout de ne rien sous-estimer dans la création de cette entreprise, destinée à concevoir, fabriquer et vendre des monoplaces de Formule Ford ..... en France !

Mais Bertrand et Estelle avaient toujours des solutions !

Petit à petit les choses ont évolué et MYGALE, l'équipe, le nombre de voitures à livrer se sont développés, nécessitant de plus en plus de place, impliquant des changements d'ateliers. J'en ai connu 4 autour de Vichy puis ils s'installèrent sur la Technopole de Magny-Cours, un endroit rêvé pour une telle activité, une vitrine exceptionnelle.

Mais Bertrand ne voulait pas se cantonner au marché national ! Sans état d'âme il s'attaqua aux marchés étrangers, en commençant par l'Angleterre.

La détermination et l'engagement total du couple Bertrand/Estelle me rassurait quant à leur avenir : Estelle a fortement contribué à la mise en place de toute la partie gestion et contrôle de l'affaire, Bertrand se concentrant surtout sur la partie stratégie commerciale, déléguant la partie technique à un staff de techniciens expérimentés dont il avait su s'entourer. Et très vite il a eu de grands moments, notamment des résultats exceptionnels au « Festival », plusieurs années de suite.

L'engagement de MYGALE par des équipes anglaises fut un constat de réussite.

Des pilotes qui, par la suite sont devenus des champions de F1, comme Jenson BUTTON ont contribué à la renommée de MYGALE.

La machine était en route, la confiance de BMW qui a reconnu en MYGALE son aptitude à réaliser des monoplaces dans un budget fixé, dans le respect de leurs critères de qualité extrême, démontre le niveau atteint au fil des années !

Toujours dans l'esprit de compétition et celui de gravir les échelons, Bertrand a voulu développer des Formule 3, discipline très pointue avec des concurrents très expérimentés et bien implantés sportivement et commercialement dans le domaine depuis de nombreuses années tel DALLARA.

Qu'importe, MYGALE a relevé le défi et de très bons résultats ont été obtenus par des équipes étrangères qui ont participé à différents championnats avec ses voitures.

Que pensez-vous de l'évolution des Formules de promotion et en particulier de la Formule 4, nouveau produit phare de Mygale ?

La mise en place d'une formule de promotion par la FIA est une très louable initiative.

Relever le défi pour MYGALE était une opportunité à ne pas laisser passer.

Les réalisations antérieures, telles que les Formules BMW, ont certainement contribué à crédibiliser MYGALE, rompue à la gestion de programmes internationaux avec un grand nombre de voitures fabriquées, dans un planning et un budget serrés avec acheminement rapide des pièces détachées à travers le monde. Avec l'implication de quelques entreprises de la technopole de Magny-Cours, chacune hautement performante dans un domaine bien spécifique, MYGALE regroupe toute l'expérience et le savoir-faire pour garantir la réussite de ce nouveau programme.

### EN DIRECT AVEC ... MICHEL TÉTU

Ancien ingénieur Ligier,  
Renault Sport, Larousse



Vous avez été présent dès les débuts de Mygale. Qu'est-ce qui vous a donné envie de vous lancer dans l'aventure ?

C'est à la demande de mon ami Jacques DECOSTER, Ingénieur rallye chez Michelin, que j'ai rencontré son fils Bertrand pour la première fois en 1988, encore étudiant à l'ESTACA (j'en étais sorti 25 ans auparavant!). Il pilotait une Formule Ford et je suis venu lui donner un coup de main. J'ai compris rapidement que ce garçon avait une volonté farouche d'entreprendre et d'organiser une équipe à sa façon, en n'étant plus dépendant d'une structure externe. Quelques mois plus tard il se lance dans la fabrication de Formules Ford et décide de s'installer dans un petit local dans la périphérie de Vichy. Suite au départ de LIGIER à Magny Cours, quelques techniciens n'avaient pas souhaité se déplacer et étaient donc disponibles, pour contribuer à la naissance de MYGALE et de sa première voiture en 1989. J'étais moi-même en transit de chez LIGIER pour une nouvelle équipe dirigée par Gérard LAROUSSE et je l'ai aidé et conseillé.

L'équipe travailla d'arrache pied et la première Formule Ford MYGALE (baptisée MT01 en mon honneur) a fait sa 1ère sortie à Montlhéry.

C'est là que j'ai vu œuvrer Bertrand, manager convaincant d'une équipe de copains bénévoles. Et pourtant tout cela était mené de main de maître, à l'instar de vrais professionnels, ce qui n'était pas courant à l'époque pour des jeunes débutant dans la vie active, surtout pour leur coup d'essai !

Il avait même réussi à faire piloter sa voiture par un champion de Formule Ford de l'année précédente, Christophe BOUCHUT, cela m'avait vraiment surpris qu'il réussisse cette opération médiatique.

J'avoue que j'avais été impressionné par le sérieux et la maturité de Bertrand et d'Estelle et tout concordait pour continuer à les aider sur des points techniques pour la suite de leur montée en puissance. Nous nous sommes côtoyés au fil des années, avec une implication de ma part très modeste, puisque Bertrand avait commencé à étoffer sa propre équipe avec des personnes expérimentées, dont Jean SILANI.



## Lancement International de la Formule 4 FIA Made in Magny-Cours au GP d'Australie

Le 15 mars 2014, devant des milliers de spectateurs, plusieurs personnalités du monde du sport automobile et les officiels de la Confederation of Australian Motorsport, la Mygale Formule 4 FIA a pu montrer tout son potentiel en ouverture du Grand Prix de F1 sur le circuit de l'Albert Park à Melbourne.

La CAMS a ensuite annoncé la création d'un Championnat Australien de Formule 4 FIA en 2015 et les accords passés avec Mygale pour la construction de 25 voitures.



**F4 FIA**  
FORMULA 4



**Mygale s'exporte au Canada :**  
Partenariat avec un nouveau fournisseur



Britain West Motorsport, l'un des leaders dans le milieu de la Formule Ford Canadienne, devient le fournisseur officiel des châssis Mygale au Canada, pour les 3 Championnats F1600, Formula Tour 1600, et Super Series. Et ce en partenariat avec Brian Herta Autosports, basé à Indianapolis, déjà propriétaire de Mygale North America, importateur officiel Mygale sur le continent Nord-Américain.

**Salon de Genève :**  
La Mygale FF200 EcoBoost en exposition

Grâce à ACD Motorsport, Mygale a pu être présent sur le 84ème Salon International de l'Automobile du 6 au 16 mars, en Suisse à Genève avec la Formule Ford FF200 EcoBoost.



**Premiers résultats 2014 :**  
Un brillant début pour Mygale dans le monde

### Formule 3 Australie

Pour la première manche du Championnat à Adélaïde, **Simon Hodge/BRM** s'est octroyé la pôle position en battant le record historique du circuit en 1'18"28, puis a réalisé un triplé historique en remportant les trois courses. Il prend donc la tête du championnat, qu'il conserve à l'issue de la seconde manche après avoir signé la pôle position et réalisé trois podiums, comme son coéquipier **John Magro**.



### Formule Ford Nouvelle-Zélande

**Jamie Conroy/Neale Motorsport** est sacré Champion de Formule Ford 2013-2014. Après avoir confirmé manche après manche sa suprématie dans le Championnat en remportant 16 courses sur 18, il réussit aussi l'exploit d'être l'un des rares élus à gagner lors de leur première année de compétition. **Aaron Marr** se classe troisième au Championnat, ce qui place les deux Mygale engagées sur le podium.



### Formule Ford Grande-Bretagne

Pour la première course du Championnat à Brands Hatch, 15 voitures ont pris le départ dont 13 Mygale. C'est le sud-africain **Jayde Kruger/JTR** qui prend la tête du championnat avec une pôle position et deux victoires sur trois courses, la seconde course étant remportée par le britannique **James Abbott/Radical**.



## Comparatif châssis tubulaire vs. monocoque carbone

Parmi les composantes d'un véhicule de compétition, le châssis en est un élément essentiel : les performances et la sécurité du pilote en dépendent fortement.

Mygale conçoit et fabrique des monoplaces utilisant les 2 types de châssis : châssis tubulaire en acier soudé et châssis monocoque carbone.

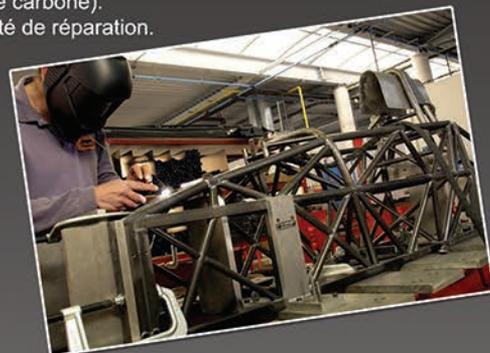
Historiquement, les formules junior utilisent des châssis mécano-soudés (comme la Formule Ford encore aujourd'hui), mais les monocoques carbone se sont fortement développées (Formule BMW, Formule 3 et maintenant Formule 4).

### Le châssis mécano-soudé :

C'est un assemblage de tubes en acier soudés (procédé TIG) Grande rigidité, très bonne résistance aux chocs en cas d'accident, il encaisse plus aisément les contraintes imposées par les suspensions.

D'un point de vue économique il est particulièrement adapté à une production en petite série (matière première moins chère que le carbone).

Facilité de réparation.



### Le châssis monocoque carbone :

Il est composé de fibres de carbone tissées superposées en couches plus ou moins épaisses selon les zones de contraintes, avec pour renforcer la rigidité, une couche en nid d'abeille aluminium au milieu.

Il sert à la fois de châssis et de coque extérieure. Il allie robustesse et légèreté (le carbone est 5 fois plus léger et 2 fois plus résistant que l'acier). Sa faible masse volumique permet un gain de poids de 10% par rapport à un châssis acier. Il rend possible la création de formes plus complexes, plus aérodynamiques, et d'un seul tenant.

Plus grande sécurité pour les pilotes : capacité d'absorption progressive d'énergie, amélioration de la résistance au crash. Pas de corrosion. Caractéristiques mécaniques équivalentes voire supérieures à l'acier (rigidité en torsion).

Par contre le coût de mise en oeuvre est plus élevé, car la matière première est plus chère et les investissements plus lourds (autoclave).



**World of Mygale n°66 - Printemps 2014**  
Directeur de la publication : Bertrand Decoster  
Rédaction : Estelle Decoster  
Impression : Les Arts Graphiques  
Crédits photos : Daniel DELIEN  
Conception : Mygale

Mygale - Technopole 58470 Magny-Cours - France  
Tel. +33 (0)386 218 621 - Fax. +33 (0)386 218 622  
www.mygale.fr - email : info@mygale.fr