SUMMER
2018

mygale
DEVELOPING TOMORROW'S TALENT

WOM N°75
WORLD OF MYGALE

EDITO

THE PARADOX OF 'AMATEURISM'

'Amateurism' has no place in motorsport. It is a fact. But it's also a challenge for emerging countries.

When I started in Formula Ford, I joined a team, and then almost immediately I created my own structure with the help of my father and Michel Tetu, a friend of the family. Then Michel persuaded me to build a Formula Ford. In short, everything was possible, especially making mistakes and starting again.

Over the years, I've seen friends who are team managers and constructors, decide that always more and always better was not acceptable... They have gradually disappeared, and yet some of them were among the best.

Everything is so optimised, so technical, so complex that the small professional teams are disappearing... so we almost forget that only a few years ago, a father could turn up with his son, a mechanic and the car on a trailer.

This is the paradox of our sport, because if in Europe or the United States, the place of the amateur is no longer acceptable, imagine the difficulty in emerging countries who have only a few years to implement what took us several decades to shape. They have no choice but are getting there gradually...

LE PARADOXE DE L'AMATEURISME

L'amateurisme n'a plus sa place. C'est un fait. Mais aussi un défi pour les pays émergeants.

Lorsque j'ai fait mes premières armes en Formule Ford, j'ai démarré dans un team puis rapidement j'ai créé ma propre structure avec l'aide de mon père et Michel Tetu, un ami de la famille. Puis Michel m'a convaincu de construire une Formule Ford. Bref, tout était possible, surtout de se tromper et de recommencer.

Au fil des années, j'ai vu des amis teams managers ou constructeurs décider que toujours plus, toujours mieux n'était pas acceptable...Ils ont disparu progressivement et pourtant certains d'entre eux étaient parmi les meilleurs.

Tout est tellement optimisé, technologique, complexe que les petits teams professionnels disparaissent... alors comment se rappeler qu'il y a quelques années, un père arrivait avec son fils, un mécanicien et la voiture sur la remorque.

C'est le paradoxe de notre sport, car si en Europe ou aux Etats-Unis, la place de l'amateur ne fait plus débat, imaginez la difficulté des pays émergents qui doivent mettre en place en quelques années ce que nous avons mis plusieurs décennies à façonner. Ils n'ont pas le choix et y arrivent progressivement...

Bertrand Decoster
Mygale
Chairman

SUMMARY/SOMMAIRE

P2/3 Report/Dossier
Do amateurs and older drivers still have their place in single-seater racing?
Les amateurs et les pilotes matures ont-ils toujours leur place en sport auto monoplace ?

P3 In Live with/En direct avec
Bertrand GODIN
Former single-seater driver
Ancien pilote monoplace

P4 Technical Report/
Dossier technique
The impact of the Halo on the place in the cockpit
L'impact du Halo sur la place dans l'habitacle

P4 News/Actualités
Mygale at FIA Sport Conference in Manila
Start-up of the autoclave
Démarrage de l'autoclave
Championship results F4 NACAM and SEA
Fin des championnats F4 NACAM et SEA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
région BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ
Nièvre CONSEIL DÉPARTEMENTAL
bpifrance
EVERSPEED Ever in motion
Magny-Cours INTERNATIONAL MOTORSPORT CENTER
ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

REPORT/DOSSIER

DO AMATEURS AND OLDER DRIVERS STILL HAVE THEIR PLACE IN SINGLE-SEATER RACING?

LES AMATEURS ET LES PILOTES MATURES ONT-ILS TOUJOURS LEUR PLACE EN SPORT AUTO MONOPLACE ?

> The model of the hyper-professional European F4 Championship, that requires extremely big budgets to race for several seasons, where we «invest» in young drivers hoping to see them climb the ladder to the Holy Grail of F1.
There is no longer room for father and son teams, both in terms of the budget and also the technical aspect. The current single-seaters need specialist knowledge, requiring a team of experienced engineers and mechanics: the car used to be set up based on the feelings of the driver, today it is the analysis of the on-board data that defines the settings made using electronics.

Le modèle de championnat européen de F4, hyper professionnalisé, requiert des budgets très élevés pour enchaîner plusieurs saisons, on « investit » sur de jeunes pilotes en espérant les voir gravir les échelons vers le Graal, la F1.
Il n'y a plus de place pour des teams type père-fils, tant au regard du budget que de l'aspect technique. Les monoplaces actuelles demandent des connaissances pointues, nécessitant une équipe de mécaniciens et d'ingénieurs expérimentés : si auparavant les réglages de la voiture se faisaient en fonction des ressentis du pilote, aujourd'hui c'est l'analyse des données embarquées qui définit les réglages effectués via l'électronique.

In addition, those who haven't been brought up with this are completely lost: for example it's not feasible for a 40 year-old driver to compete in this type of racing in Britain!
In fact, this helps towards the success of prototype and historic racing for those who are not within this group in terms of age and budget.
We want to sell the current European model to emerging countries (very young drivers / ultra professional teams), but we realise the difficulties encountered by introducing it to these countries as it is.
In the 70s-80s in Europe, there was a majority of 'amateur' teams, with older drivers. The current model with professional teams and drivers who start in single-seaters aged 14-15 has taken over 30 years to create.

Par ailleurs, ceux qui ne sont pas dans le moule ne s'y retrouvent plus : c'est par exemple un non-sens pour un pilote de 40 ans d'aller courir en Grande-Bretagne !
Cela fait d'ailleurs le succès du prototype et de l'historique pour ceux qui ne sont pas dans les clous en termes d'âge et de budget.
On voudrait vendre le modèle européen actuel aux pays émergents (pilotes très jeunes / teams ultra professionnels), mais l'on se rend compte de la difficulté de le transposer tel quel.
Dans les années 70-80 en Europe, il y avait une majorité de teams amateurs, des pilotes plus âgés. Le modèle actuel avec des teams professionnels et des pilotes qui commencent en monoplace à 14-15 ans a mis plus de 30 ans à se construire.

A good example of this 'translating' well in another country is Japan. This country has a very professional F4 Championship that gets more than 30 cars for each race. A real success because they were able to open their championship to more mature drivers and create a real attraction, with an average driver-age of 30 (7 drivers from 16 to 18 years old, 21 drivers from 19 to 30 and 12 drivers over 30).
As for the Chinese Championship, which, until recently, was only for younger drivers as in the European model and was struggling to take off. It relaxed its age rules and is already a success; the number of cars on the starting grid is increasing regularly (16 at the moment compared with 10 last season).
Perhaps that is the way to create interest.

Bon exemple de transposition et d'appropriation : le Japon. Ce pays possède un championnat F4 très professionnel qui aligne plus d'une trentaine de voitures à chaque course. Un vrai succès car ils ont su

ouvrir leur championnat à des pilotes plus matures et créer l'attrait avec une moyenne d'âge des pilotes de 30 ans (7 pilotes de 16 à 18 ans, 21 pilotes de 19 à 30 ans, 12 pilotes de 31 ans et plus).
Quant au championnat chinois, jusqu'à présent réservé aux jeunes pilotes sur le modèle européen et qui avait du mal à décoller, il vient d'assouplir ses règles en terme d'âge : c'est déjà un succès, le nombre de voitures sur la ligne de départ augmente régulièrement (16 actuellement contre 10 la saison dernière).
C'est peut-être là une façon de créer un engouement.

Allow time for the countries that do not yet have a motorsport culture to introduce it by not insisting they immediately copy the European model.
With the launch of the new FIA regional F3 championship in 2019, the FIA move on to a new stage in harmonising their single-seater championship pyramid. They have spent a lot of time over the years looking at the redefinition of the formulas acceding to F1.

The fact remains, however, that very few mature or amateur drivers will have the opportunity to become professional racing drivers at the highest level.

Laisser le temps aux pays qui n'ont pas encore la culture du sport automobile de se l'approprier en ne voulant pas calquer immédiatement le modèle européen.
Avec le lancement du nouveau championnat FIA de F3 Régionale en 2019, la FIA passe une nouvelle étape dans l'harmonisation de la pyramide de ses championnats monoplaces. Elle porte depuis des années une grande attention à la redéfinition des formules d'accès à la F1.

Il n'en reste pas moins que très peu de pilotes matures ou amateurs auront l'opportunité de devenir pilote professionnel au plus haut niveau.

IN LIVE WITH/EN DIRECT AVEC **Bertrand GODIN**

Former single-seater driver, instructor at the Quebec National Police School, indycar race analyst for TVA Sports, co-author of «Drive your future» (with Charles-André Marchand).
Ancien pilote monoplace, instructeur, à École Nationale de Police du Québec, analyste des courses Indycar, à TVA Sports, co-auteur de « Piloter son avenir » (avec Charles-André Marchand)

You began your career at the age of 25 with Mygale with $200 in your pocket. Do you think that you could still do this today?
Vous avez débuté votre carrière à 25 ans chez Mygale avec 200 $ en poche. Pensez-vous qu'un parcours comme le vôtre soit encore possible aujourd'hui ?

> To get into a well-known sport like F1 you have to be related to a family of billionaires or have a famous name, or like me, have been in the right place at the right time. I was pretty naive financially, when I first arrived in France in 1992. My greatest assets were the people that I had the chance to meet. But it is possible to make a career without having a lot of money, you have to surround yourself with good people.

> Pour faire du sport automobile de notoriété comme la F1 il faut être d'une famille de milliardaires ou avoir un nom célèbre ou comme moi, avoir été au bon endroit au bon moment. J'étais paumé financièrement quand je suis arrivé en France en 1992. Ma plus grande richesse, c'est les gens que j'ai eu la chance de rencontrer. Mais il est possible de faire une carrière sans avoir beaucoup d'argent, il faut s'entourer des bonnes personnes.

At the Canadian F1 Grand Prix you were back behind the wheel of a Mygale Formula Ford 1600, 25 years after your victory at Nogaro. Do you think this type of car is still suitable in the current market?
A l'occasion du Grand Prix de F1 du Canada vous avez repris le volant d'une Formule Ford 1600 Mygale, 25 ans après votre victoire à Nogaro. Ce type de voiture vous semble-t-il encore adapté au marché actuel ?

> Formula Ford is a necessary part of motor sport. There's no better way to learn to drive. But the F4, a carbon chassis with a downforce package, shows real progress especially in terms of safety.

> La Formule Ford est une étape incontournable du sport automobile. Il n'y a pas de meilleure façon pour apprendre à piloter. Mais la F4, châssis carbone avec appuis aéro, montre de réelles avancées notamment en termes de sécurité.

At the age of 50, can one still dream of racing single-seaters?
A 50 ans, peut-on encore rêver de participer à des courses monoplaces ?

> On the start grid we are all young, what makes the difference is our discipline of life. Racing for me is a great motivation for physical and psychological training even at 50. When I got behind the wheel of a Mygale in the Canadian GP FF1600 race, that was very emotional. The result didn't really matter to me, I had no pressure because I knew that no F1 team would offer me a drive. After 25 years in this discipline, I relished each lap as if it were the last.
You are getting too old when you don't enjoy racing any more. I swear to you that when I got out of my car after the Montreal race in June, I was 15 years old.

> Sur une grille de départ nous sommes tous jeunes, ce qui va faire la différence c'est la discipline de vie. La course est pour moi une motivation d'entraînement physique et psychologique, même à 50 ans. Quand j'ai repris le volant d'une Mygale dans le cadre du GP du Canada de F1600 ça m'a procuré de grandes émotions. Le résultat m'importait peu, je n'avais aucune pression car je savais qu'aucune équipe de F1 ne m'offrirait un volant. Après 25 ans dans cette discipline, j'ai savouré chaque tour de piste comme si c'était le dernier.
On devient trop vieux quand on n'éprouve plus de plaisir à piloter. Je peux vous confirmer qu'en sortant de ma voiture après la course de Montréal, au mois de juin, j'avais 15 ans.

TECHNICAL REPORT/ DOSSIER TECHNIQUE

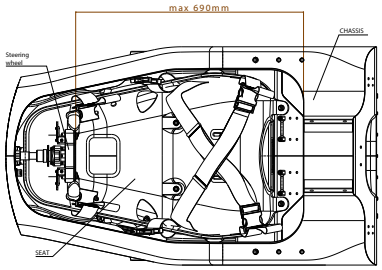
> THE IMPACT OF THE HALO ON THE PLACE IN THE COCKPIT.

The introduction of the Halo safety system on single-seater cars participating in upcoming FIA championships had a major impact on the design of the new cars by imposing safety standards previously unknown to categories below Formula 1.
In addition to the obvious impact on drivers visibility under certain conditions there was a direct impact on the driver position due to the new regulations requirements.
Because of the "Halo free volume" around the device, wanted to avoid any possible contact for the rider's helmet, the most advanced position of the steering wheel has been considerably set back, forcing the drivers to a more crouched position.
In the attached images it is possible to quantify the difference regarding distance between steering wheel and chassis for Formula 4 and new Formula 3 R.

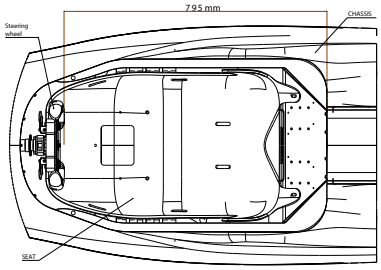
> L'IMPACT DU HALO SUR LA PLACE DANS L'HABITACLE.

L'introduction du système de sécurité Halo sur les monoplaces participant aux prochains championnats FIA a eu un impact majeur sur la conception des nouvelles voitures, imposant des normes de sécurité auparavant inconnues des catégories inférieures à la F1.
En plus de l'impact sur la visibilité des pilotes, il y a un impact direct sur la position de conduite. Un espace libre réglementaire a été introduit autour du casque pour éviter tout contact pilote-Halo, ce qui a conduit à reculer la position du volant plus près des pilotes les forçant à une posture plus repliée.
Dans les images ci-contre, il est possible de visualiser la différence de distance entre le volant et le châssis pour la F4 et la nouvelle F3R.

Formula 3 R - with Halo



Formula 4 - without Halo



NEWS/ACTUALITÉS

Mygale at FIA Sport Conference in Manila

> Together with their partners, Mygale launched the new XC Cross Car at the annual FIA conference which was held in Pasay City in the Philippines.

> Mygale a présenté son nouveau XC Cross Car à l'occasion de la conférence annuelle FIA à Pasay City aux Philippines, avec le support de ses partenaires.

Start-up of the autoclave / Démarrage de l'autoclave

> MYGALE is now equipped with an autoclave. This allows us to expand our capabilities for manufacturing composite parts.
This technology allows us to produce high performance parts with reduced porosity and an optimal fibre rate, applying uniform pressure to the part and controlling the temperature very precisely during curing. Therefore, it is possible to create parts that are more rigid, whilst being lighter and with an excellent surface quality.
The dimensions of our autoclave allow us to fabricate very large parts, such as flat undertrays and engine covers.

> MYGALE est maintenant équipé d'un autoclave. Ce qui nous permet d'élargir nos capacités pour la fabrication de pièces composite.
Cette technologie permet de réaliser des pièces hautes performances avec une porosité réduite et un taux de fibre maitrisés, en appliquant une pression uniforme sur la pièce et contrôlant précisément sa température lors de la cuisson. Il est donc possible d'obtenir des pièces plus rigides, tout en étant plus légères et présentant une excellente qualité de surface.
Les dimensions de notre autoclave permettent de réaliser des pièces de grandes dimensions, tels que des fonds plats ou des capots moteur.

Brake front air duct

Extractible seat

Championship results F4 NACAM and SEA / Fin des championnats F4 NACAM et SEA

F4 SEA 2017 Champion: Daniel Cao (BlackArts Racing)

F4 NACAM 2017-2018 Champion: Moisès de la Vara (Martiga EG Racing)

mygale
DEVELOPING TOMORROW'S TALENT

www.imprimerie-arts-graphiques.fr

World of Mygale n°75 - Summer 2018
Editor-in-chief: Bertrand DECOSTER
Editor: Estelle DECOSTER
Printing: Imprimerie Arts Graphiques
Graphic creation: Kyrriel
Photos: ©Jacob Ebrey Photography

Mygale - Technopole
58470 Magny-Cours - France
Tel. +33 (0)386 218 621
Fax. +33 (0)386 218 623
www.mygale.fr - email : info@mygale.fr