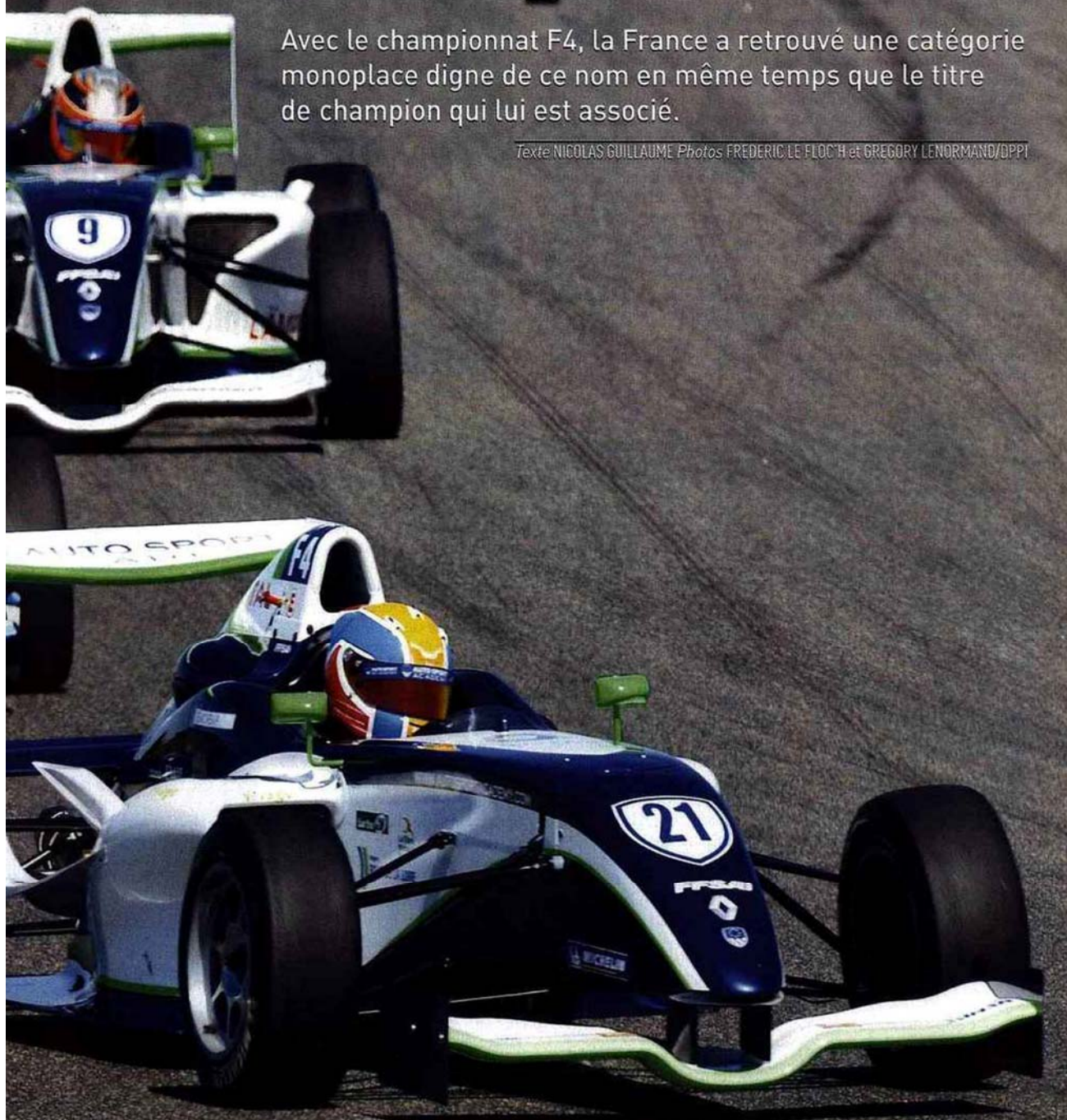




# Place à la *monoplace*

Avec le championnat F4, la France a retrouvé une catégorie monoplace digne de ce nom en même temps que le titre de champion qui lui est associé.

*Texte* NICOLAS GUILLAUME *Photos* FREDERIC LE FLOC'H et GREGORY LENORMAND/DPPI



**E**lle était attendue comme le Messie. La monoplace a fait son « come-back » sur la scène nationale à l'occasion de la manche d'ouverture du GT Tour. Un retour que n'a pas manqué Nicolas Deschaux, président de la FFSA, présent samedi sur la colline gardoise : « Nous avons souhaité remettre en visibilité un titre de champion de France à travers une catégorie monotype tournée vers les jeunes. » Le choix du championnat F4 tombait donc à point nommé. Ce dernier représente le volet sportif des enseignements dispensés aux aspirants pilotes qui ont intégré l'Auto Sport Academy, le centre de formation fédéral basé au Mans, lequel propose également à ses élèves des formations de mécaniciens et de moniteurs de pilotage. La promotion 2011 se compose de 21 pilotes, représentant pas moins de dix nationalités, dont pour la première fois un Indien, un Polonais et un Andorran. Son calendrier intègre une majorité d'épreuves courues dans le cadre du GT Tour. Au regard du premier rendez-vous de la saison, le niveau général semble élevé.

De bon augure pour la suite du championnat.

### Néant en 2010

Ce retour sur des tracés majoritairement hexagonaux – à l'exception de Spa-Francorchamps – fait suite à une période d'exil de trois ans, de 2008 à 2010. Un pas vers l'international avait été franchi à cette époque quand la Formule Academy Euro Series, sa nouvelle appellation du moment, avait visé presque exclusivement des circuits étrangers. Un moyen pour elle de réunir une promotion suffisamment étoffée dans un contexte de crise économique peu propice au recrutement sur le seul territoire français. En 2007, déjà, la redéfinition de la Filière FFSA en Auto Sport Academy avait été un premier signe de ce virage. La discipline partie sous d'autres cieux, la France a été privée d'un championnat monoplace en 2010, d'autant que le manque d'engagés avait parallèlement mis un terme à la West European Cup (WEC ou Coupe d'Europe de l'Ouest). Cette série avait été lancée en 2008 dans un contexte d'appau-



André Pizzitola, déjà très rapide en karting, s'est illustré dans la course dominicale disputée à domicile.

## La France a été privée d'un championnat monoplace en 2010



**NICOLAS DESCHAUX**  
Président de la FFSA

### ? TROIS QUESTIONS A...

#### Pourquoi avoir choisi le championnat F4 pour relancer la monoplace en France ?

Il était urgent de retrouver une catégorie monoplace et un titre national depuis l'arrêt du championnat de Formule Renault 2.0. Dans sa réflexion, la FFSA avait la main et s'est donc naturellement tournée vers l'Auto Sport Academy dont elle est le patron. Ce choix était non seulement bon pour la promotion des jeunes pilotes, mais aussi pour les circuits qui retrouvent ainsi le plateau qui manquait à leurs affiches. La fédération disposait de sa propre catégorie monoplace, mais celle-ci avait tendance à trop évoluer à l'étranger. Une situation un peu paradoxale et difficile à assumer. Ce retour sur des tracés hexagonaux a enfin permis de réduire les coûts d'accès, ce qui n'est pas négligeable en cette période économiquement difficile.

#### En quoi la présence d'une catégorie monoplace est-elle si importante pour la FFSA ?

Dans les parcours d'excellence que l'on dessine en circuit, la monoplace se positionne juste

après le karting qui représente la première marche. La remettre au cœur du système était fondamental pour donner les moyens à de jeunes pilotes de se faire remarquer. Je suis convaincu qu'elle est une clé, valorisée par une couronne nationale, qui permet d'ouvrir des portes vers le niveau supérieur à ses meilleurs représentants.

#### Avez-vous des contacts avec Renault pour relancer un championnat de Formule Renault 2.0 ?

Nous sommes en phase de réflexion sur une catégorie monoplace d'un degré supérieur à la F4, mais rien de concret n'a encore été défini. La multiplication des disciplines ces dernières années a rendu tortueux le chemin qui conduit au haut niveau. Définir une série après la F4 demande donc une mûre réflexion pour éviter de tomber dans certains pièges. Il faut surtout veiller à ce que les différentes séries ne se marchent pas sur les pieds. Il en va de la pérennité du système dans sa globalité.

Depuis 2008, les monoplaces sont construites par Signatech Automobiles selon le cahier des charges établi par l'Auto Sport Academy.

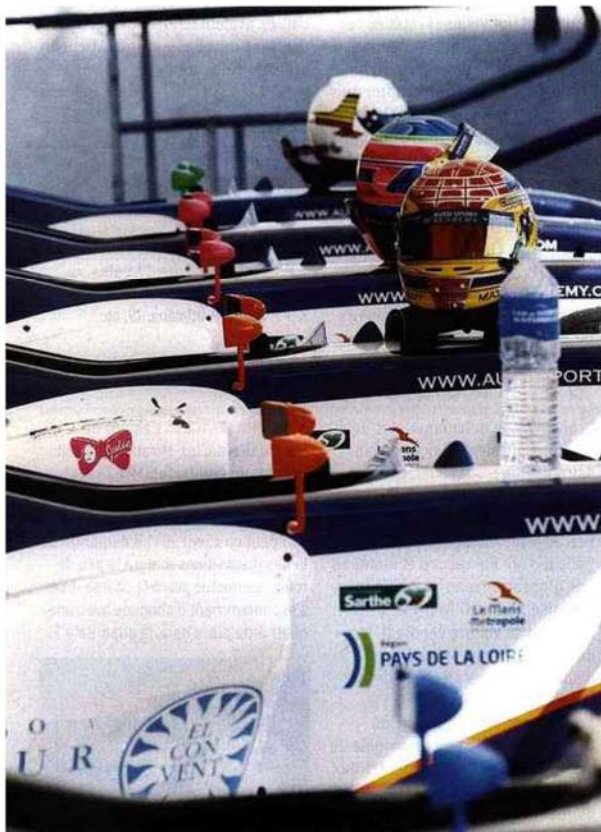




Vingt et un pilotes composent une promotion 2011 résolument jeune, motivée et rapide.

vrissement du plateau tricolore. Un classement spécifique, réservé aux pilotes français, assurait un titre de champion de France à son meilleur représentant. C'est Nathanaël Berthon qui décrocha en 2009 la dernière couronne en date en Formule Renault 2.0. Le fait de recruter des pilotes ibériques avait temporairement assuré la pérennité de la discipline. L'effet fut plus

que bénéfique la première année. En 2009, en revanche, elle fut marquée par un net recul du nombre des inscrits. La WEC n'y a pas survécu et avec elle le championnat de France de Formule Renault 2.0. Aujourd'hui, avec la F4, la France dispose à nouveau d'une première marche vers les sommets de la pyramide monoplace représentée par la sacro-sainte Formule 1. ■



## CHAMPIONNAT DE FRANCE F4



## Grandes premières

Une vingtaine de monoplaces au départ, dont une quinzaine regroupée dans la même seconde à l'issue des essais qualificatifs, la présente promotion fait preuve d'une belle homogénéité. Samedi, Cyril Raymond, poleman, s'est imposé en signant le meilleur tour en course, décrochant au passage son premier podium en sport automobile. Le lendemain, sous un chaud soleil, Andréa Pizzitola a vaincu à domicile à l'issue d'une course dominée de la tête et des épaules. Le régional de l'étape devançait deux redoublants dans la discipline, Pierre Sancinena et Alexandre Mantovani. Et le vainqueur de la course dominicale d'expliquer: « Il n'était pas question de gérer, mais d'attaquer. Mon avance m'a toutefois permis de rester calme. Je ne m'attendais pas à un tel résultat. Il s'agit de ma première victoire en sport automobile. »

N.6

### LE CHAMPIONNAT

1. A. Pizzitola, 27 pts - 2. C. Raymond, 19 - 3. P. Sancinena, 18, etc.

### Classement

Lédenon/9-10 avril.

COURSE 1. 1. C. Raymond, 16 t. en 23'33"828 - 2. A. Pizzitola - 3. M. Vaxivière - 4. V. Colomé - 5. P. Sancinena - 6. A. Loan Ventura - 7. F.-J. Suarez - 8. A. Panis - 9. K. Balthazar - 10. T. Krzeminski - 11. T. Papavoine - 12. J. Perroy - 13. P. Petit - 14. J. Fielding - 15. M. Baus-Coppens - 16. P. Ghorpade - 17. A. Boquet - 18. A. Mantovani - 19. P. Gasly - 20. J. Antunes - 21. P. Kujala.  
Meilleur tour : C. Raymond, 1'27'316 (129,90 km/h).  
COURSE 2. 1. A. Pizzitola, 16 t. en 23'23"535 -

2. P. Sancinena à 3'156 - 3. A. Mantovani à 3'782 - 4. P. Kujala à 3'997 - 5. M. Vaxivière à 4'179 - 6. J. Perroy à 9'634 - 7. V. Colomé à 15'301 - 8. K. Balthazar à 19'465 - 9. F.-J. Suarez à 21'560 - 10. J. Fielding à 21'610 - 11. T. Krzeminski à 21'863 - 12. C. Raymond à 21'939 - 13. P. Ghorpade à 35'777 - 14. J. Antunes à 55'586 - 15. M. Baus-Coppens à 1'07'426 - 16. A. Boquet à 1'08'914 - 17. T. Papavoine à 1'11' - 18. A. Panis à 4 t. - 19. A. Loan Ventura à 5 t. - 20. P. Gasly à 10 t. - 21. P. Petit à 16 t.  
Meilleur tour : C. Raymond, 1'26'066 (131,80 km/h).