

Tout savoir sur la Formule 1

Tout amateur de Formule 1, du débutant au plus aguerri, est passé par là : la complexité de ses termes et de ses règles. Comment fonctionne le classement, pourquoi il y a cinq types de pneus différents, que signifie DRS, nous allons tenter de répondre à toutes ces questions dans cet article.

Le déroulement du championnat

Le championnat se compose de 24 courses et se déroule sur une année civile. Il y a dix équipes composées chacune de deux pilotes. Chaque grand prix a lieu pendant le week-end. Le vendredi ont lieu les essais libres, qui permettent aux pilotes de tester leurs monoplaces sur le circuit. Le samedi ont lieu les qualifications qui détermineront la position des pilotes sur la grille de départ. La course a lieu le dimanche et dure entre 50 et 80 tours en fonction de la longueur du circuit.

Le classement

Il y a deux classements en Formule 1 : le classement des pilotes, et le classement des constructeurs qui détermine la meilleure équipe. À la fin de chaque course, des points sont attribués aux pilotes : 25 points pour le vainqueur, 18 points pour le deuxième, puis 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 et 1. Les pilotes au-delà de la dixième place ne reçoivent pas de points. À l'issue des 24 courses, le pilote ayant le plus de points et étant en tête du classement est sacré champion du monde de Formule 1. L'équipe ayant le plus de points remporte le championnat des constructeurs.

Les vainqueurs

L'équipe tenante du titre est l'écurie McLaren (champion 2024). Max Verstappen, coureur hollandais de l'équipe Redbull est le pilote tenant du titre. Il a remporté les championnats de 2021, 2022, 2023 et 2024. Les pilotes les plus titrés de l'histoire sont Lewis Hamilton et Micheal Schumacher (retraité) avec chacun sept titres de champion du monde. Lewis Hamilton est le coureur ayant remporté le plus de courses avec 105 victoires. Micheal Schumacher est deuxième avec 91 victoires, tandis que Max Verstappen est troisième avec 63 victoires. L'écurie la plus titrée est Ferrari avec 16 titres constructeur.

Les Pit-Stops

Les Pit-Stops permettent aux équipes de changer de pneus sur leurs voitures et de réparer d'éventuels dégâts. Lors d'une course, chaque pilote doit obligatoirement passer au moins

une fois dans les stands. Il est également obligatoire de changer au moins une fois de type de pneus. Il n'y a pas de nombre maximum de Pit-Stops. Une monoplace prend environ 30 secondes en moyenne par arrêt au stand, tandis que l'arrêt complet dure en général entre deux et trois secondes. Les écuries limitent un maximum le nombre d'arrêts pour éviter de perdre des positions et du temps sur la course.

Les pneus

Il existe cinq types de pneus différents : les wets, les intermédiaires, les softs, les mediums et les hards. Chaque pneu a ses spécificités, avantages et inconvénients. Les wets sont utilisés lorsqu'il pleut sur le circuit et qu'il est gorgé d'eau. Ils offrent une bonne adhérence mais réduisent la vitesse de la voiture. Les intermédiaires sont utilisés lorsqu'il a plu ou pleut légèrement. Ils offrent également une bonne adhérence, plus faible que les wets, et une plus grande vitesse que ces derniers. Ils s'usent cependant très rapidement une fois que la piste redevient sèche. Les softs sont les pneus qui offrent la vitesse la plus élevée à la monoplace. Ils sont lisses et sont utilisés par temps sec. Ils s'usent très rapidement et ont une durée de vie moyenne d'une quinzaine de tours. Les hards offrent une moins bonne vitesse que les softs. Ils ont cependant l'avantage d'avoir une très grande durabilité et pourraient tenir toute une course si la règle des changements de pneus obligatoires n'existait pas. Les médiums sont « un compromis » entre les softs et les hards. Ils offrent une meilleure vitesse que les hards et ont une durée de vie plus longue que les softs. Leur durée de vie est d'en moyenne 20 à 35 tours.

Le DRS et l'aspiration

Les monoplaces sont faites pour être les plus aérodynamiques possibles. En limitant la résistance de l'air, la vitesse de la voiture est augmentée. En course, le DRS et l'aspiration permettent de réduire cette résistance. Lorsqu'une voiture en suit une autre de très près, la monoplace de devant protège (involontairement) celle de derrière de la résistance de l'air et lui permet d'augmenter considérablement sa vitesse pour le dépassement : c'est l'aspiration. Le DRS (Drag Reduction System) permet lui aussi de réduire la résistance de l'air et d'augmenter la vitesse. C'est un système qui permet à l'aileron arrière de s'ouvrir, ce qui fait passer l'air à travers et augmente la vitesse et facilite les dépassements. Il ne peut cependant être activé que sous certaines conditions. Le pilote doit se trouver à moins d'une seconde de la voiture de devant et ne peut l'activer que dans certaines zones du circuit. Un circuit comporte entre une et trois zones de DRS.