

ABU DHABI (1)
Yas Marina

ARGENTINE (1)
Buenos Aires

AUSTRALIE (2)
Adelaide
Melbourne

AUTRICHE (2)
Spielberg
Zeltweg

AZERBAÏDJAN (1)
Bakou

BARHEÏN (1)
Sakhir

BELGIQUE (3)
Nivelles
Spa
Zolder

BRÉSIL (2)
Rio
São Paulo

CANADA (3)
Mont-Tremblant
Montréal
Mosport

CHINE (1)
Shanghai

FRANCE (7)
Clermont-Ferrand
Dijon
Le Castellet
Le Mans
Magny-Cours
Reims
Rouen

ALLEMAGNE (3)
Berlin
Hockenheim
Nürburgring

ANGLETERRE (4)
Aintree
Brands Hatch
Donington
Silverstone

HONGRIE (1)
Budapest

INDE (1)
Greater Noida

ITALIE (4)
Imola
Monza
Mugello
Pescara

JAPON (3)
Aida
Fuji
Suzuka

CORÉE DU SUD (1)
Mokpo

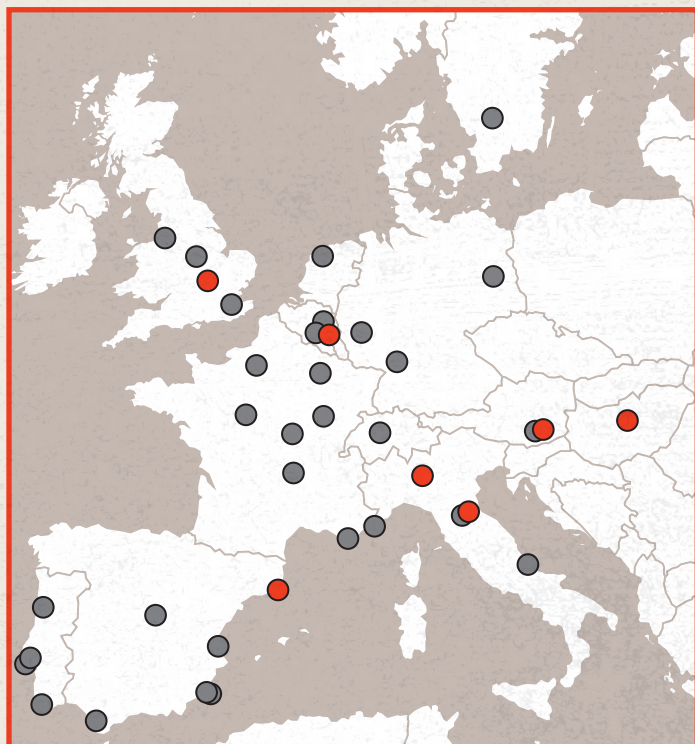
MALAISIE (1)
Kuala Lumpur

MEXIQUE (1)
Mexico

OÙ SE PASSENT LES COURSES DE FORMULE 1 ?

En plus de soixante-dix ans d'existence, la Formule 1 a concouru partout dans le monde. Aujourd'hui, le calendrier des courses comprend plus de vingt événements dans vingt nations différentes. Certains circuits sont toujours sur le calendrier, depuis la toute première saison en 1950 qui ne comptait que sept courses. Sur les cartes sont indiqués tous les lieux ayant accueilli une course de F1... jusqu'à maintenant !

● Circuit Actif ● Circuit Inactif



MONACO (1)
Monte-Carlo

MAROC (1)
Casablanca

PAYS-BAS (1)
Zandvoort

PORTUGAL (4)
Estoril
Lisbonne
Portimão
Porto

QATAR (1)
Losail

RUSSIE (1)
Sochi

ARABIE SAOUDITE (1)
Jeddah

SINGAPOUR (1)
Singapour

**AFRIQUE
DU SUD** (2)
East London
Johannesburg

ESPAGNE (6)
Barcelone
Jarama
Jerez
Montjuïc
Pedralbes
Valence

SUÈDE (1)
Anderstorp

SUISSE (1)
Berne

TURQUIE (1)
Istanbul

ÉTATS-UNIS (11)
Austin
Dallas
Detroit
Glen Watkins
Indianapolis
Las Vegas
Long Beach
Miami
Phoenix
Riverside
Sebring



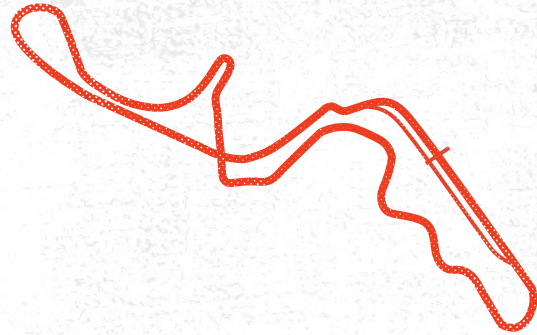
QU'EST-CE QUE LA FORMULE 1 ?

LES CIRCUITS LÉGENDAIRES DE LA FORMULE 1

On peut compter plus d'endroits où se sont déroulés des Grands Prix que d'années d'existence du championnat. Mais bien que chaque circuit ait grandement contribué à l'histoire de la Formule 1, certains sont devenus légendaires et chacune de leurs chicanes et de leurs courbes est étroitement liée au sport lui-même.

MONACO

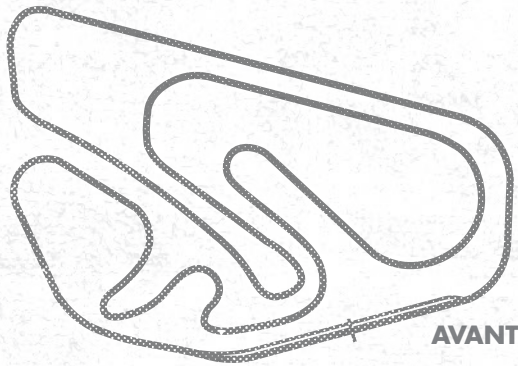
Considéré par beaucoup comme étant l'ultime circuit urbain et l'une des plus prestigieuses courses du monde, encadré d'un côté par des montagnes et de l'autre par les eaux azurées et cristallines de la Méditerranée, le Grand Prix de Monaco se dispute dans les rues de Monte-Carlo depuis 1929. Si quelqu'un venait à proposer de nos jours le Grand Prix de Monaco tel qu'il est, il serait la risée du monde du sport automobile. Les vitesses sont excessives, le circuit, trop exigü, et l'idée de fermer l'un des réseaux routiers les plus importants d'une petite principauté pour une course automobile serait considérée comme étant à la limite de la démente. Cependant, cette course reste sur le calendrier comme un bijou scintillant sur la couronne de la Formule 1. Il n'y a pas de plus grand défi, pas de circuit plus exigeant, ni de plus éprouvant. Canalisé entre les rails de protection, ce circuit de 3,3 kilomètres compte dix-neuf virages serrés et se parcourt en à peu près une minute et dix secondes, d'après le meilleur chrono de qualification. Les pilotes décrivent la course comme étant presque hypnotique, un peu comme une transe, alors que leurs sens s'habituent à attaquer les rues étroites. Un petit manque de concentration, une erreur minuscule et la course est perdue. Il n'y a pas de deuxième chance. Aucun autre circuit n'exige autant de talent. Aucune autre victoire n'a autant de valeur. Cela a toujours été et le sera à tout jamais.



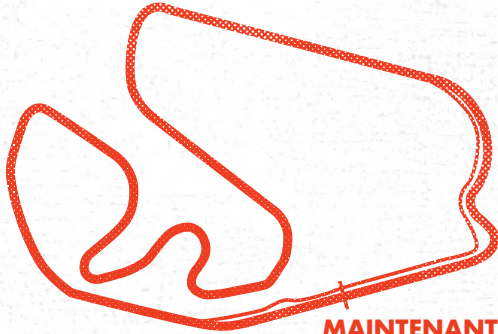
MAINTENANT

SUZUKA

Vers la fin des années 1950, Soichiro Honda a pris la décision de faire construire un circuit permanent à côté de sa nouvelle usine de construction d'automobile à Suzuka, au Japon. Deux ans après l'ouverture de l'usine, en 1960, son circuit est devenu une réalité. Vingt-cinq ans passent, cependant, avant que Suzuka n'accueille une course de Formule 1, mais à partir de ce moment-là, Suzuka est rapidement devenu le circuit de choix pour le Grand Prix du Japon et un des plus admirés. Ce circuit est unique dans le monde de la Formule 1 car c'est le seul conçu en forme de huit. Sa combinaison de changements de cap rapides, ses virages en dévers et ses ondulations en font un défi phénoménal tant pour la monoplace que pour le pilote. Chacun de ses virages est un challenge distinct, du virage double et complexe à droite de Degner au long virage à gauche de Spoon et à la célèbre et fulgurante courbe 130R. Ajoutez cela aux caprices météorologiques et à l'imprévisible pluie, comme c'est souvent le cas, et vous obtiendrez un spectacle épique. Peu de circuits sont aussi appréciés par les pilotes que Suzuka, car la maîtrise de ses défis complexes reste la vraie mesure du savoir-faire du pilote.



AVANT



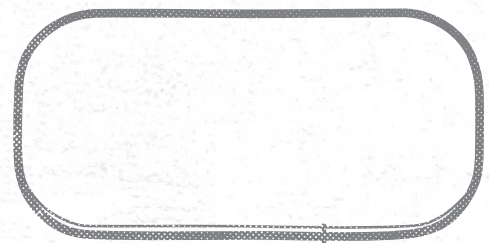
MAINTENANT

INTERLAGOS

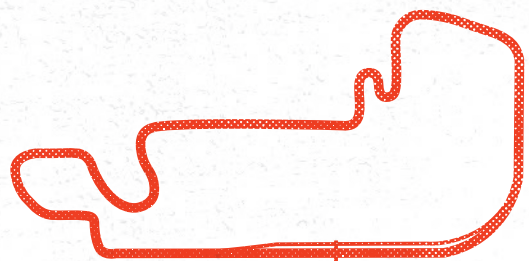
Construit en 1940, Interlagos a accueilli le Grand Prix du Brésil de manière intermittente pendant les années 1970 et 1980, puis de 1990 à nos jours. Dans sa configuration d'origine, il fait presque 8 kilomètres de longueur, commençant avec une paire de virages inclinés à plat à gauche, là où se trouvent maintenant les tribunes. De là, il forme une boucle et retourne sur la montée de Curva del Sol qui fait toujours partie du circuit mais à contresens, avant de revenir au tronçon final du circuit tel qu'on le connaît de nos jours. Il a été remanié en 1990 et n'a guère changé depuis. Il a servi de toile de fond à plusieurs courses classiques qui ont marqué maintes saisons du Grand Prix et engendré des victoires décisives pour le Championnat. Le circuit est célèbre pour ses dénivellés extrêmement importants, en particulier la rude montée sortant de Junção qui ramène les pilotes à la ligne de départ, ainsi que pour sa fluidité qui se prête si naturellement à des courses intenses, serrées et compétitives. Depuis longtemps, ce circuit est l'un des préférés des pilotes et l'ambiance y est électrique, grâce à la passion profonde pour le sport exhibée par les fans qui affluent sur le circuit et s'entassent dans les tribunes.

INDIANAPOLIS

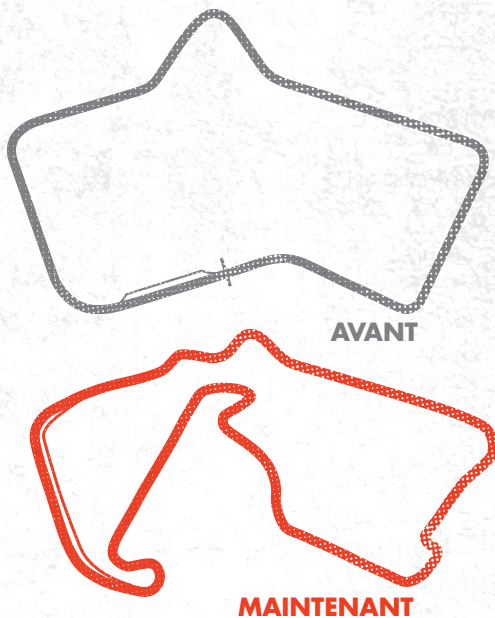
Le Motor Speedway d'Indianapolis, l'un des plus célèbres circuits du monde, a eu deux configurations très distinctes tout au long de son histoire avec la Formule 1. Pendant la première décennie de Championnats du monde, l'Indy 500 a compté comme faisant partie du Championnat, bien qu'aucune voiture de course de Formule 1 n'ait jamais concouru sur ce circuit. Cette compétition unique, avec ses deux cents tours de circuit, sur une distance de 805 kilomètres (500 miles), a donc créé une anomalie pérenne chez les statisticiens. Alors que les gagnants de l'Indy 500 entre 1950 et 1960 ne pouvaient pas être considérés comme vainqueurs du Grand Prix, car la course ne suivait pas les règles de la F1, ils étaient néanmoins toujours considérés comme vainqueurs d'une des courses du Championnat du monde de Formule 1. L'Indy 500 n'a plus compté pour le Championnat après 1960, mais la Formule 1 est retournée sur ce circuit en tant que lieu officiel du Grand Prix des États-Unis de 2000 à 2007 sur un circuit conçu spécialement à l'intérieur du célèbre ovale et qui se prend à contresens autour d'un tiers du circuit original. De nos jours, il est utilisé par les IndyCars dans le Grand Prix Indy qui marque en mai le début des festivités et des courses qui accompagnent l'Indy 500.



AVANT



MAINTENANT

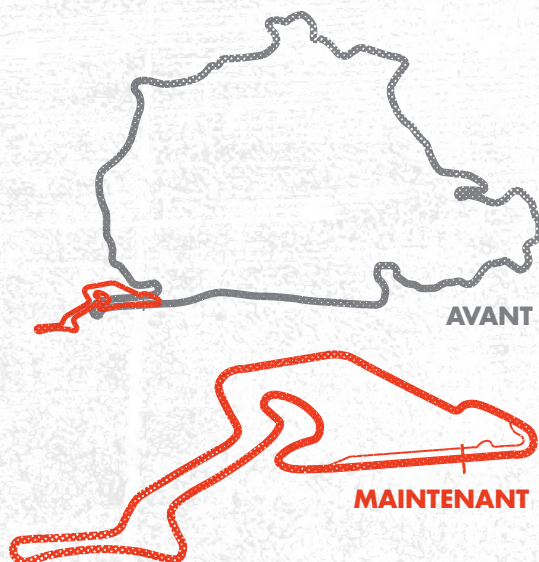


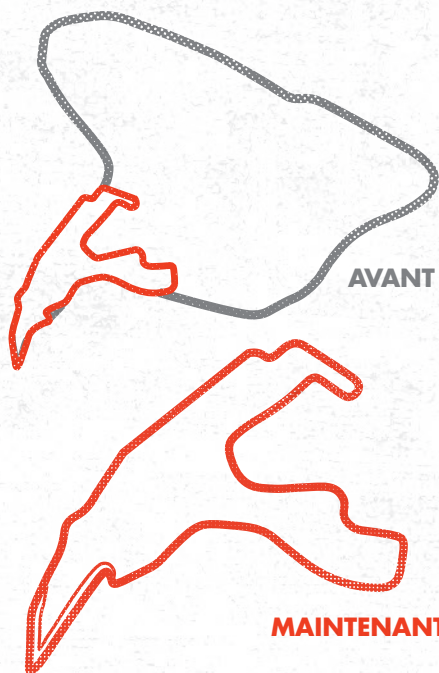
SILVERSTONE

La toute première course du Championnat du monde est réalisée en 1950 sur la rocade extérieure d'un terrain d'aviation militaire de la Seconde Guerre mondiale, au cœur du Royaume-Uni. Au départ, c'est un circuit rapide et fluide comprenant seulement huit virages, et il s'est avéré être l'un des préférés des pilotes. Il a fait partie du calendrier des courses de Formule 1 durant la majorité de l'histoire du sport, et a bénéficié de plusieurs remodelages. Le plus grand remaniement a été effectué au début des années 1990, quand les tristement célèbres virages de Maggots et Becketts sont rajoutés au circuit. C'est une séquence de courbes incroyablement épineuses qui alternent gauche et droite sur une crête en aveugle. De légères modifications ont suivi jusqu'à ce qu'un important réaménagement en 2010 inclue un déplacement de la voie des stands et de la ligne de départ, ainsi qu'une toute nouvelle séquence de virages qui allonge le circuit de ses 4,6 kilomètres originels à 5,8 kilomètres. (2,9 à 3,6 miles). Toujours vénéré comme l'un des circuits favoris des pilotes, Silverstone combine aujourd'hui plusieurs endroits propices aux dépassements avec des portions rapides et fluides, ponctuées par des contre-braquages plus lents. Et peu importe si le temps britannique décide d'apporter un magnifique soleil d'été ou un déluge, une rivalité féroce est toujours la caractéristique principale de ce circuit et des courses qui y prennent place. Tout ceci, avec, de surcroît, des fans totalement dévoués qui viennent en très grand nombre depuis le tout premier Grand Prix, en fait un des hauts lieux de la Formule 1.

NÜRBURGRING

Peu de circuits automobiles sur notre planète ont suscité autant de mysticisme et de craintes que le Nürburgring. Construit en 1927, le premier circuit complet, qui s'appelait Gesamtstrecke, était fort de 187 virages sur 28 kilomètres (17,4 miles) dans une configuration chaotique qui serpentait à travers la forêt au pied du massif de l'Eifel en Allemagne. Quand les courses de Formule 1 commencent en 1951, le circuit est raccourci et devient le légendaire Nordschleife avec une distance plus modeste de 22 kilomètres (13,7 miles) et seulement 160 virages. Il était notoirement traître et presque impossible à sécuriser, à tel point qu'il a été surnommé « l'Enfer vert ». Même l'ajout de barrières de sécurité sur toute sa longueur et maintes modifications pour éliminer les célèbres sauts n'ont pu le rendre moins redoutable. Il est tout simplement si long que si un accident survient, les secours ne peuvent l'atteindre à temps. Il a été finalement enlevé du Championnat du monde vers la fin des années 1970. Puis, dans les années 1980, un nouveau circuit de Grand Prix est construit au sud de la tristement célèbre Boucle du Nord. La longueur du GP-Strecke est beaucoup plus raisonnable, 4,5 kilomètres (2,8 miles), et plus en accord avec les tendances modernes, mais la surface vallonnée est quand même maintenue pour conserver au moins un élément, si modeste soit-il, de son apparence d'autrefois. En tout, vingt-deux courses sont organisées sur le Nordschleife et dix-neuf sur le GP-Strecke, mais à mesure que le calendrier s'est étendu hors de l'Europe, les finances du circuit se sont effondrées et il a été retiré du programme en 2010. Toutefois, le charisme de ce circuit et les défis effroyables de sa configuration d'origine font de lui l'un des plus impressionnants circuits de l'histoire de la Formule 1.





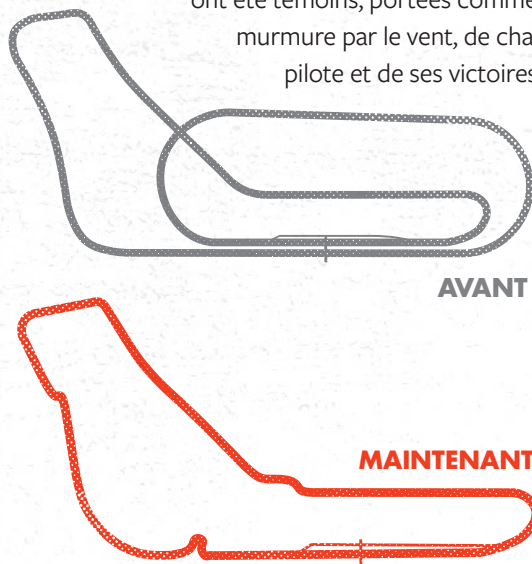
SPA-FRANCORCHAMPS

En 1920, deux amis ont estimé que les routes de campagne autour des villes belges de Francorchamps, Malmedy et Stavelot étaient tellement agréables pour conduire qu'ils ont tracé un itinéraire et créé un circuit de course. C'est ainsi que Francorchamps naquit. Avec près de 15 kilomètres (9,3 miles), c'est un défi extraordinaire, comprenant des différences de dénivelé impressionnantes et des passages d'une rapidité extrême qui traversent la campagne. Pendant la Seconde Guerre mondiale, la bataille des Ardennes se déroule en ces lieux, c'est la dernière poussée en force des Allemands et la bataille la plus importante de tout le conflit dans laquelle ont combattu les forces américaines. Quand les courses reprennent après la guerre, le circuit est raccourci et ne fait plus que 14 kilomètres (8,7 miles), mais est reconnu comme étant toujours un des plus difficiles du nouveau calendrier des Championnats du monde. L'effrayant Masta Kink est déclaré comme étant l'un des virages les plus coriaces que l'on connaisse. Il est devenu si périlleux, avec les avancées dans la vitesse des bolides, que la course est boycottée en 1969. Les modifications survenues une décennie plus tard l'ont raccourci à nouveau pour atteindre la configuration actuelle de 7 kilomètres (4,3 miles). Plutôt que de disparaître dans la campagne, le circuit tourne maintenant à droite à Malmedy, s'enroule autour de la colline et rejoint l'ancien tracé au bas de la colline pour remonter vers la ligne de départ. C'est toujours l'un des plus longs circuits de la Formule 1 et l'un de ses défis les plus purs.

MONZA

Le parc royal de Monza, situé près de la capitale italienne de la mode, Milan, a accueilli un Grand Prix à chaque saison du Championnat du monde, excepté en 1980. C'est le territoire des fidèles fans de Ferrari, les Tifosi, ce qui lui donne une ambiance inégalée par les autres Grands Prix, car les Italiens passionnés grimpent sur les toits des maisons et sur les arbres pour obtenir la meilleure vue possible de l'action sur le circuit. Construit en 1922, le circuit à l'origine fait 10 kilomètres (6,2 miles) de longueur, et est composé d'un circuit sur route de 5,5 kilomètres (3,4 miles) et d'un ovale de 4,5 kilomètres (2,8 miles). Le circuit sur route est resté pratiquement inchangé depuis sa conception, sa configuration ne comprend que des virages à droite, à part un à gauche qui ramène les pilotes vers la ligne droite. Le circuit complet de 10 kilomètres (6,2 miles) n'a été utilisé que peu de fois, et ce, dans les années 1960, pour les Grands Prix, car les pilotes devaient compléter le circuit sur route avant de se précipiter sur l'ovale puis de retourner sur le circuit routier, en utilisant une ligne droite de départ-arrivée divisée. Le circuit de route est utilisé dans sa forme la plus pure de circuit à haute vitesse, pour la dernière fois en 1971. À partir de cette date, de multiples chicanes ont été produites pour ralentir les vitesses sur ses impressionnantes lignes droites. Malgré cela, il reste l'un des circuits les plus fulgurants du calendrier, et la durée totale de la course est quasiment toujours moindre que sur les autres circuits, à cause des vitesses colossales atteintes par les pilotes. Aimé par tous, Monza dégage une atmosphère magique qui est impossible à définir, et les arbres centenaires racontent les anecdotes dont ils ont été témoins, portées comme un

murmure par le vent, de chaque pilote et de ses victoires.



LES BASES DE LA FORMULE 1

Être un excellent pilote n'est pas suffisant pour réussir dans la Formule 1. Si vous voulez gagner des courses, il vous faut courir pour la meilleure écurie, et conduire la meilleure monoplace. Bien que ce soient les pilotes qui sont admirés comme des héros, la Formule 1 est un sport d'équipe. De nos jours, la F1 est composée de dix équipes, qui sont aussi appelées « constructeurs ». D'après les règles, chaque équipe doit concevoir et fabriquer ses propres voitures, et deux d'entre elles doivent être inscrites pour chaque course du Championnat du monde. Alors qu'autrefois les équipes se voyaient attribuer un numéro de course, aujourd'hui les pilotes choisissent leur numéro personnel, et le champion a le droit de prendre le numéro 1.

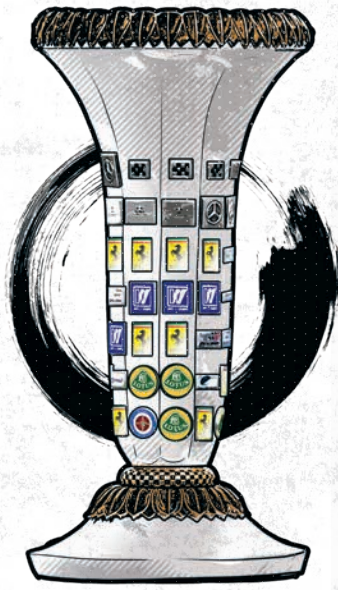
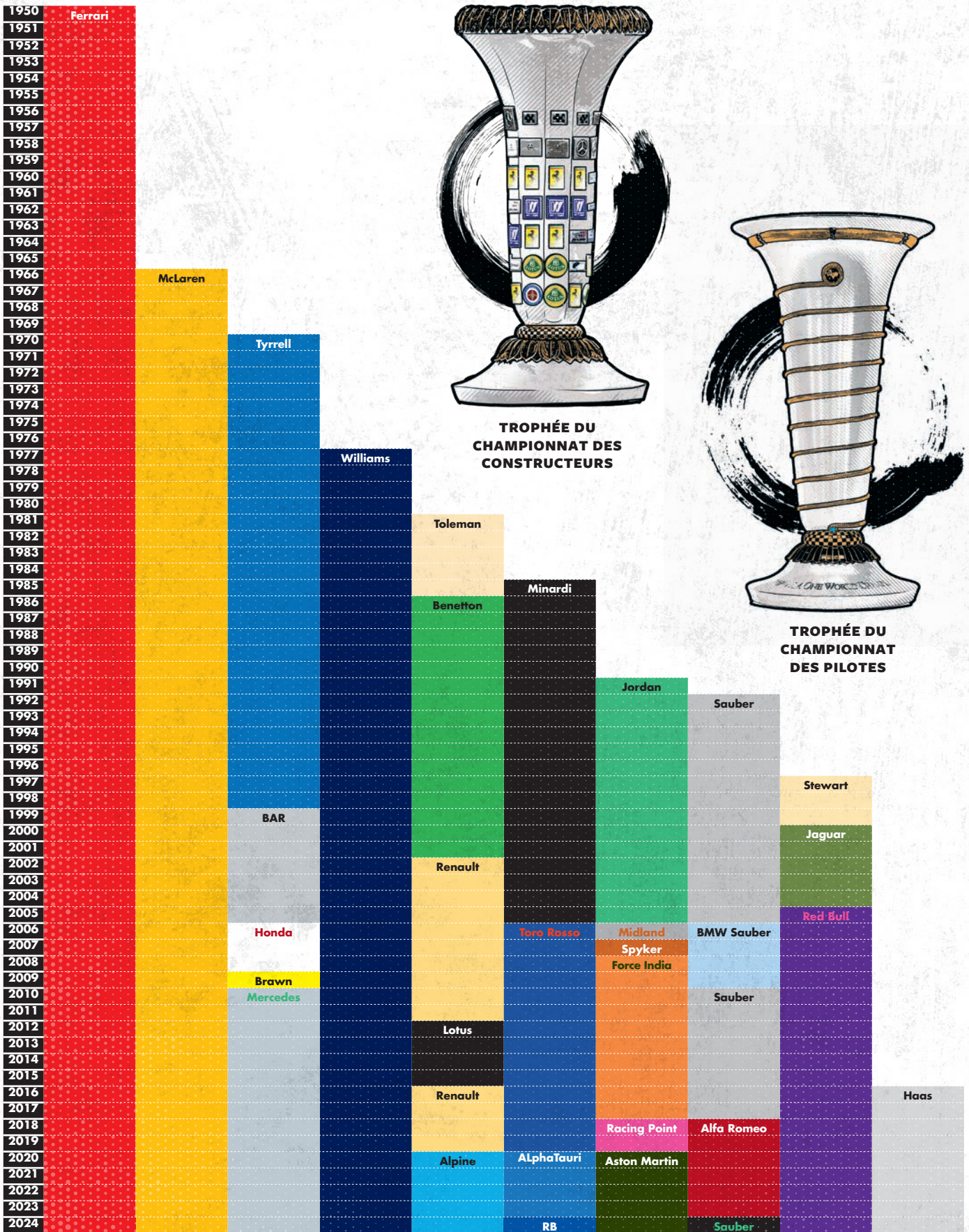
Chaque année, un maximum de vingt-quatre courses sont organisées dans le monde, et chaque équipe inscrit deux pilotes. Leur position en fin de course est récompensée par des points attribués au pilote et à l'équipe. À la fin de la saison, le pilote ayant acquis le plus de points est nommé champion du monde, et l'équipe dont les pilotes ont décroché le plus de points est nommée championne du monde des constructeurs. La Formule 1 possède un système de points assez complexe : les pilotes d'une même écurie font en sorte d'accumuler le plus de points possibles pour l'équipe, tout en luttant l'un contre l'autre dans un duel où le meilleur remporte le titre individuel de champion.

Ferrari est l'écurie la plus ancienne et la plus couronnée de succès du sport. C'est la seule équipe à avoir participé à toutes les saisons de F1, et elle domine tous les championnats avec 16 Prix des constructeurs. Williams a gagné neuf Prix des constructeurs et McLaren et Mercedes sont *exaequo* avec huit. Ferrari a mené un pilote au Championnat du monde quinze fois, McLaren a réussi douze fois et Mercedes, neuf. Sir Lewis Hamilton et Michael Schumacher sont *exaequo* avec le plus de titres de champion du monde, sept chacun, devançant Juan Manuel Fangio qui en a obtenu cinq. Les pilotes sont salariés de leur écurie et de surcroît touchent des primes de performance complexes qui sont incluses dans leurs contrats et dépendantes des points, des podiums, des victoires et des palmarès. Les équipes sont payées par l'organisation Formula One qui reçoit un pourcentage des revenus de marketing, un prix monétaire à la fin

de chaque saison, dont le montant dépend de son palmarès sur le tableau des championnats, et d'autres paiements de sources variées qui sont déterminés par la performance globale et le pedigree de l'équipe. Finalement, les équipes peuvent aussi profiter de sponsoring.

Ces sponsorings influent souvent sur la livrée des monoplaces. Alors que certaines équipes gardent les couleurs traditionnelles d'une écurie de course, Ferrari, par exemple, a toujours concouru sous la livrée rouge italienne, d'autres changent chaque année suivant les désirs du sponsor. Les règles stipulent que les deux voitures d'une même équipe doivent avoir la même livrée afin d'être plus facilement identifiées. Cependant, les équipes ont le droit d'avoir des livrées différentes de la normale sur leurs deux voitures pour une occasion spéciale, comme un anniversaire ou le lancement d'un nouveau sponsor. Plus de 170 écuries ont concouru dans toute l'histoire de la Formule 1. De nos jours, le nombre d'équipes autorisées à s'inscrire pour une course est limité à douze. Une nouvelle équipe qui souhaite rejoindre la F1 aujourd'hui doit suivre un processus d'approbation long et compliqué et payer un prix d'entrée de 100 millions de dollars. Un permis de participation est alors délivré. Les nouveaux venus peuvent éviter ces obstacles en rachetant une équipe existante, ce qui s'est souvent produit au cours de l'histoire.

Par exemple, Mercedes, une écurie célèbre dans les années 1950, s'est retirée vers le milieu de la décennie. Désirant retourner à ce sport, plusieurs dizaines d'années plus tard, elle ne pouvait pas simplement reprendre sa place, et a dû acheter une écurie existante. Son histoire moderne commence avec Tyrrell, qui est entré en Formule 1 en 1970 et a vendu sa participation à British American Racing (BAR) en 1999. BAR est rachetée par Honda en 2006. Honda s'est retirée de la Formule 1 fin 2008 et son écurie est rachetée par Brawn GP en 2009. Mercedes-AMG a ensuite acheté la place sur la grille de Brawn et court en F1 depuis 2010. Quand BAR a acheté l'équipe Tyrrell et son écurie à la fin des années 1990, elle a payé environ 50 millions de dollars. De nos jours, le prix d'une équipe de F1 et sa place sur la grille de départ peuvent coûter plus d'un milliard de dollars.



TROPHÉE DU CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS



TROPHÉE DU CHAMPIONNAT DES PILOTES

LE WEEK-END D'UN GRAND PRIX DE FORMULE 1

Le week-end d'un Grand Prix de Formule 1 se déroule du vendredi au dimanche et comprend plusieurs sessions sur piste, allant des essais libres à la compétition pure et dure.

Normalement, les équipes et pilotes font trois sessions d'essais libres qui sont conçues pour leur permettre de s'acclimater aux exigences de la piste et de régler la voiture avant d'entrer en compétition. Beaucoup d'équipes en profitent pour tester de nouvelles pièces en développement afin de vérifier s'il y a une amélioration apportée à la monoplace, ainsi que pour perfectionner l'appui aérodynamique et les diverses configurations de façon que le pilote soit à l'aise et puisse négocier les tours le plus rapidement possible.

Une fois les essais libres terminés, les pilotes s'affrontent pour déterminer qui est le plus rapide sur un seul tour. Ce sont les qualifications du samedi, divisées en trois manches. Les moins rapides sont éliminés petit à petit de la compétition et cela détermine éventuellement les dix premières places sur la grille. La place des vingt pilotes sur la grille va du plus rapide au plus lent pour la course proprement dite qui a lieu le dimanche. Bien évidemment, les pilotes aspirent à commencer à la meilleure place possible pour augmenter leurs chances d'obtenir des points ou de se battre pour la victoire. Mais les courses les plus palpitantes sont celles où un bon pilote a fait de mauvaises qualifications et doit se frayer un chemin de l'arrière de la grille à l'avant.

Afin de chronométrer plus facilement les courses, le circuit est divisé en tronçons imaginaires, appelés tronçon 1, 2 et 3. Chaque bolide est équipé d'une puce qui déclenche un chronomètre situé à chaque section du circuit et qui montre les performances à tous. Un chronométrage de tronçon en vert indique un record personnel et un violet indique le meilleur temps de tous les compétiteurs. Le chronométrage va jusqu'à trois décimales, ce qui équivaut à un millième de seconde. Pendant les séances d'entraînement, les équipes et pilotes ont la possibilité de modifier l'aérodynamique et la configuration intérieure, mais une fois les qualifications commencées, ils n'ont plus le droit d'altérer quoi que ce soit. Les voitures sont

figées dans leurs configurations pour les qualifications et la course. Toute modification tentée après ce stade entraîne un désavantage pour le pilote. Celui-ci peut être contraint de recevoir une pénalité, de partir plus bas sur la grille, ou même de démarrer depuis les stands. La course s'appelle le Grand Prix, le mot français ayant été maintenu, et est disputée sur une distance de 300 kilomètres (186,4 miles) environ. Le même nombre de pneus est alloué à chaque pilote pour tout le week-end. En 2023, cela a été fixé à huit trains de pneus tendres, trois trains de pneus moyens et deux trains de pneus durs.

De plus, ils ont droit à quatre trains d'intermédiaires (pour une piste moyennement mouillée) et trois trains de pneus pluie (en cas de forte pluie). Plus le pneu est tendre, plus il est rapide, mais aussi plus il s'use vite. Plus un pneu est dur, plus il est lent, mais il va également durer plus longtemps. Les pilotes peuvent choisir leurs pneus dans l'ordre qu'ils veulent, mais doivent utiliser deux types différents de pneus pour route sèche pendant un Grand Prix. Normalement, les équipes cherchent à faire un seul arrêt au stand pour passer le plus de temps sur le circuit et le moins de temps possible à conduite lentement vers les stands de ravitaillement. Si la course est déclarée humide, la règle des deux types de pneus n'a plus cours et les pilotes peuvent utiliser autant de pneus de tous les types, secs ou mouillés. Le ravitaillement en carburant est interdit, qu'il pleuve ou non.

Les points sont donnés aux dix premiers. Vingt-cinq pour le gagnant, puis dix-huit, quinze, douze, dix, huit, six, quatre, deux et un respectivement pour les neuf pilotes suivants. Le pilote signant le meilleur chrono de la course reçoit un point en plus, tant qu'il se qualifie dans les dix premiers, sinon le point n'est pas attribué. Certains week-ends de course sont organisés selon le format « Sprint » conçu pour accroître le nombre de sessions compétitives. Les pilotes et leurs équipes marquent le même nombre de points. Si un pilote change d'équipe pendant la saison, il garde ses points, et l'équipe garde les siens. Les points d'équipe restent avec l'équipe et ne sont pas transférables.

FORMAT STANDARD

Vendredi

Deux sessions d'essais libres d'une heure.

Samedi

Une session d'essais libres d'une heure.

Une session de qualification d'une heure.

Q1

Les quinze meilleurs chronos avancent.
Positions seize à vingt établies.

Q2

Les dix meilleurs temps avancent.
Positions onze à quinze établies.

Q3

Les dix pilotes restants s'affrontent.
Positions un à dix établies.

Dimanche

GRAND PRIX

300 kilomètres minimum, 305 kilomètres maximum à part pour Monaco, 260 kilomètres minimum. Une course non interrompue dure, au maximum, deux heures ou trois heures en comptant les arrêts.

FORMAT SPRINT

Vendredi

Une session d'essais libres d'une heure.

Session de qualification Sprint d'une heure (même format que pour un samedi standard, mais session plus courte).

Samedi

SPRINT

Course de 100 kilomètres avec une grille formée à partir des qualifications de sprint. Qualification pour le Grand Prix (même format que pour les qualifications d'un samedi standard).

Dimanche

GRAND PRIX

Pareil à un Grand Prix standard.

RÈGLES TECHNIQUES DES MONOPLACES MODERNES

Les équipes de Formule 1 sont appelées constructeurs, ce qui signifie, par définition, qu'elles doivent « construire » leurs propres voitures. Bien qu'il soit permis d'acheter des moteurs, des boîtes de vitesses et d'autres pièces particulières, les monoplaces doivent être conçues et créées par chaque équipe. Des milliers de pièces uniques sont utilisées dans chaque voiture, de la carrosserie à toutes les pièces internes que l'on ne peut voir. Grâce à cela, chaque véhicule est fait sur mesure et est unique à chaque équipe. Les monoplaces modernes sont les plus larges de l'histoire de la F1, mais les règles stipulent qu'elles ne doivent pas dépasser 200 centimètres (6,5 pieds) de largeur et 95 centimètres (3 pieds) de hauteur. Bien qu'il n'y ait pas de limite spécifique de longueur, la distance maximum entre les roues avant et les roues arrière est limitée à 360 centimètres (11,8 pieds), et de ce fait, la longueur des voitures ne varie pas énormément.

Le véhicule ne doit avoir que quatre roues, ce qui paraît évident, mais par le passé, des voitures de F1 avec six roues ont existé ! Seules les roues arrière sont motrices, les roues avant sont directionnelles. Les 4x4 sont interdits. Le châssis de la voiture doit contenir une cellule de survie dans laquelle le pilote s'assied et est attaché par un harnais à six points à un siège amovible, dit siège baquet, moulé à son corps. Chaque monoplace doit avoir un arceau de roulement et un système de protection halo. Le moteur est boulonné à l'arrière de la cellule de survie, avec la boîte de vitesse à huit vitesses avant et une marche arrière. Depuis des dizaines d'années, les voitures de Formule 1 sont remarquables pour leur utilisation d'ailerons et de systèmes aérodynamiques complexes, qui consiste à utiliser le flux d'air pour pousser une voiture vers le bas et à créer de l'adhérence. Cependant, depuis 2022, la conception des voitures a évolué pour limiter l'utilisation des ailerons dans le but de produire un appui aérodynamique. De nos jours, les voitures de Formule 1 ne se contentent pas seulement d'ailerons et d'aérodynamisme sur les surfaces visibles de la voiture. Elles exploitent également un effet de sol *via* des tunnels situés sous la voiture. Ces tunnels créent des zones de basse pression qui aspirent les voitures vers le bas, améliorant ainsi l'adhérence au sol. Ce phénomène est essentiel pour garantir que le flux d'air sur la voiture (ce que l'on appelle l'air sale) subisse le moins de perturbations possible, permettant ainsi à la voiture qui suit de rester au plus près de celle de devant. En outre, toutes les voitures de F1 sont équipées d'un

système de réduction de traînée appelé DRS (pour Drag Reduction System). Le DRS consiste en une fente dans l'aileron arrière qui peut s'ouvrir ou se fermer. Lorsque le DRS est activé, la traînée est réduite, ce qui permet d'augmenter la vitesse en ligne droite. Cela facilite les dépassements lorsqu'une voiture poursuit une autre à une distance inférieure à une seconde. Les moteurs de la Formule 1 moderne sont des unités turbo-hybrides V-6 d'1,6 litre, limités à 15 000 révolutions par minute (rpm) et produisent une puissance estimée entre 750 et 1 000 chevaux. L'injection de carburant est limitée à 500 bars, et la quantité de carburant est limitée à 110 kg (soient 242,5 livres) par course, le débit de carburant est limité à 100 kg/h (220,5 livres/h) lorsque le moteur tourne à plus de 10 500 rpm. Cependant, les unités de puissance turbo-hybrides modernes sont composées de bien plus que le moteur lui-même. Elles incluent également un turbocompresseur, une unité de générateur moteur cinétique (MGU-K, qui récupère l'énergie lors du freinage), une unité de générateur moteur thermique (MGU-H, qui récupère l'énergie sous forme de chaleur dans les gaz d'échappement), un accumulateur d'énergie tel qu'une batterie (qui stocke l'énergie régénérée) et une unité électronique de contrôle (qui gère l'ensemble du système). Les pilotes peuvent utiliser au maximum quatre de ces pièces au cours d'une saison complète, ainsi que huit des quatre éléments constituant le système d'échappement. En cas de dépassement de leur allocation, des pénalités sur la grille sont appliquées après les qualifications pour la course où ils ont dépassé la limite. Le poids total de la voiture et du pilote doit atteindre un minimum de 798 kg (1 759 livres). Les officiels vérifient que la voiture est conforme au règlement au début de chaque course en la plaçant sur une balance spéciale pour s'assurer que le poids et la dimension sont corrects. Ils peuvent peser la voiture à n'importe quel moment de la course et les vérifications se poursuivent même après la fin de la course. Le ravitaillement en carburant est interdit en Formule 1 depuis plus de dix ans et donc, les 110 kg (242 livres) légaux de carburant doivent durer toute la distance d'un Grand Prix. Un échantillon est prélevé après la fin du Grand Prix pour s'assurer qu'il est conforme aux réglementations.

Les jantes des roues de Formule 1 doivent être équipées de pneus Pirelli P Zero Formule 1 de 18 pouces avec un diamètre total de 28,3 pouces. Les pneus arrière sont plus larges que les pneus avant pour offrir une meilleure adhérence à l'essieu arrière de la voiture.