

Règlement 2010, ce qui a changé

ESPNF1 Staff
5 mars 2010

De l'avis des équipes et des pilotes qui entrent dans l'année des 60 ans de la Formule 1, 2010 sera l'une des plus excitantes. Il y a bien sûr, pour expliquer cela, la présence de quatre champions du monde et le retour de [Michael Schumacher](#), le pilote le plus titré de l'Histoire de la F1. Il y a aussi l'arrivée de trois nouvelles équipes [[et non plus quatre](#)] et de rookies aux dents longues, mais il y a surtout un train de nouvelles règles qui risquent de modifier la physionomie des 19 Grands Prix. La saison commence à Bahreïn le 14 mars et se termine à Abou Dhabi le 14 novembre. ESPNF1 fait le point sur ce qui risque de changer.



En 2010, on ne ravitaillera plus en carburant pendant la course

© Sutton Images

1. La fin des ravitaillements en carburant pendant la course

C'est la mesure la plus importante et la plus excitante. Cela faisait seize ans, presque une génération que les courses de Formule 1 étaient sectionnées en deux, trois ou quatre relais séparés par des passages à la pompe. En concertation avec les teams, pour faire baisser les coûts humains et matériels, la FIA a décidé d'y mettre fin. Mais attention, tous les pilotes devront utiliser pendant la course deux types de gommages, ce qui veut dire qu'il devront passer au moins une fois par les stands.

À quoi peut-on s'attendre ? - En 2009, les monoplaces prenaient le départ lestées de 45 à 60 kg de carburant, il en faudra 160 à 170 cette année pour aller au bout d'un Grand Prix. Les réservoirs vont donc plus que doubler de volume, le design de la voiture sera très important afin d'optimiser la répartition des masses. Le style de pilotage devra changer et être sans doute moins agressif - du moins en début de parcours - pour préserver les pneus [[et les freins](#)] mis à mal par le poids de la voiture. La [taille même de ce réservoir et la consommation](#) sont des points d'interrogation et des données qui peuvent faire gagner ou perdre le Championnat en 2010. Le but étant de rouler le plus léger possible, gare aux erreurs de calcul et aux pannes sèches car une fois le départ donné, aucun ajustement possible. Si un pilote risque l'abandon à un tour ou deux de la fin, il devra lever le pied et espérer.

Les dernières estimations [abaissent à deux ou trois secondes](#) les temps d'immobilisation aux stands pour changer de pneus. Il faut aussi noter que le temps d'arrêt dépendra entièrement du facteur humain et non de la vitesse de transfert du boyau de ravitaillement comme jadis. Il n'y aura plus aucune marge de manœuvre pour récupérer toute erreur de la part d'un mécano. Il faut voir que ces changements de pneus pourront se faire très tôt ou très tard dans la course, ou quelque part entre les deux : les stratégies d'arrêt ne dépendront plus d'une nécessaire fenêtre de ravitaillement et seront donc beaucoup plus flexibles. Enfin, le paddock est très partagé sur l'effet de cette nouvelle réglementation sur le spectacle. Rappelons que les ravitaillements avaient été réintroduits en 1994 pour favoriser les dépassements. Une bonne chose,

toutefois, peut être que les qualifs - conduits avec des réservoirs pratiquement vides - seront de nouveau l'exercice qu'elles étaient : aller le plus vite possible sur un tour. Le talent devrait parler. Notons également qu'au fur et à mesure que la voiture s'allègera pendant la course, les pilotes devront s'adapter au comportement changeant de leur monoplace. Pendant les essais pré-saison, ils ont découvert la grande utilité de l'aileron avant ajustable du cockpit. De plus, pour accommoder la taille des nouveaux réservoirs, les ingénieurs ont dessiné des voitures un peu plus longues et un peu plus larges; l'aéro à donc été revue en conséquence.

2. La fin du SREC

Le système de récupération de l'énergie cinétique a fait long feu. Voulu comme un "push to pass" écologique, alliant à la fois spectacle et bonne image vis-à-vis de l'environnement, il a été rejeté par la FOTA, l'association des équipes, qui s'est mise d'accord pour ne plus l'utiliser en 2010.

À quoi peut-on s'attendre ? - Pas grand-chose de neuf puisque les voitures équipées de SREC ont dû attendre la Hongrie pour remporter une victoire l'année dernière (Lewis Hamilton sur McLaren) alors que d'autres ne l'ont jamais installé; cet outil lourd et coûteux à développer n'a pas conquis beaucoup d'ingénieurs [pour la course du moins]. Sa fin va permettre à certains de gagner de nombreux kilos en lest pour mieux équilibrer les voitures. Il faut noter que la FIA souhaite la réintroduction du SREC, ce qui pourrait se faire l'année prochaine sous forme standardisée moins coûteuse et égale en poids pour tous.

3. Des pneus avant moins larges par temps sec

Au retour des slicks en 2009, les pneus avant ont davantage gagné en grip que les pneus arrière. En diminuer la largeur cette année, de 270 à 245 mm, devrait permettre de rééquilibrer les voitures.



En 2010, plus de flasques sur les voitures

© Sutton Images

À quoi peut-on s'attendre ? - Qui dit pneus avant plus étroits dit flux d'air plus important sur la voiture et donc importance accrue de l'aéro, qui était déjà un secteur importantissime depuis le gel des moteurs. À noter que Bridgestone fournira des gommes plus dures cette année pour compenser le poids du réservoir agrandi. Les essais pré-saison ont démontré qu'avec une pleine charge de carburant à bord, certains types de gomme s'usaient au bout d'une dizaine de tours.

4. Fin des flasques aérodynamiques sur les roues

Apparus il y a quelques années, ces appendices aérodynamiques sont supprimés à la demande de la FOTA pour des questions économiques.

À quoi peut-on s'attendre ? - Il faudra trouver de la stabilité ailleurs. Il est possible que cela favorise les dépassements. Les voitures seraient moins déventées derrière un adversaire dépourvu de ces flasques. À voir. Une chose est sûre, au plan esthétique, tout le monde va y gagner.

5. Fin du chauffage des jantes

Les couvertures chauffantes seront encore autorisées mais il n'y aura plus, pour des raisons économiques, la possibilité de chauffer les roues de l'intérieur pour donner au pneu une température uniforme.

À quoi peut-on s'attendre ? - Certainement à quelques pertes d'adhérence dans les premiers hectomètres, voire dans le tour de formation. Mais tous les pilotes sont prévenus, il faudra apporter un soin particulier à la mise en température des pneumatiques.

6. Des voitures plus lourdes

Le poids minimum passe de 605 kg à 620 kg. Le but initial était d'encourager les équipes à utiliser le SREC en augmentant la marge de manœuvre, mais elles ont fait une croix dessus. On peut dire alors que les gros gabarits ([Mark Webber](#) en est l'illustration) seront moins pénalisés.

À quoi peut-on s'attendre ? - À voir Webber devenir le premier champion du monde australien en 30 ans ? [Alan Jones](#), son putatif prédécesseur, [pense que oui](#), mais l'avantage ne sera naturellement pas assez important. Cette marge de poids en plus, toutes les équipes vont l'utiliser pour lester leur châssis plus efficacement, du moins en attendant le possible retour du SREC la saison prochaine.

7. Les essais aéro passent de huit jours à quatre

Comme l'année dernière et toujours dans l'esprit d'une limitation des coûts, les essais sur piste sont interdits entre la semaine précédant le début du championnat et le 31 décembre, mais quelques dizaines de kilomètres sont permis en ligne droite seulement pour vérifier les configurations aérodynamiques, un secteur toujours crucial. Le nombre de ces précieuses journées est coupé de moitié.

À quoi peut-on s'attendre ? - Il ne faudra pas se louer en soufflerie - pour ceux qui en ont une - et lors des quelques jours d'essais qui seront accordés. Les nouvelles équipes devront en profiter au maximum car c'est là qu'elles auront le plus à gagner.



En 2010, les retardataires ne repasseront plus devant la [nouvelle] Voiture de Sécurité

© Mercedes

8. Les retardataires ne pourront plus doubler le Voiture de Sécurité

Génératrice de confusion, la règle récente qui permettait aux pilotes attardés de revenir dans le même tour que les leaders est abolie. À l'entrée en piste de la Voiture de Sécurité, chacun devra garder sa place.

À quoi peut-on s'attendre ? - Les interventions de la Safety Car seront plus brèves et peut-être plus nombreuses. Il sera en tout cas un peu plus facile de prendre la décision de l'envoyer en piste. Espérons que les pilotes retardataires sauront rapidement laisser passer les meneurs une fois la Voiture de Sécurité rangée, ce qui n'a pas toujours été le cas.

9. Les dix premiers marquent des points

Deux pilotes de plus par course marqueront des points maintenant car les dix premiers seront récompensés. C'est le reflet du passage à 13 équipes engagées dans le Championnat, soit trois de plus que l'année dernière [potentiel de 26 voitures en piste]. US F1 s'étant retirée et Stefan GP n'étant pas autorisée à prendre sa place, le plateau comptera en fait 12 équipes en 2010, mais la 13e place laissée libre devrait être comblée en 2011. Le nouveau barème est le suivant : 1er = 25; 2e = 18; 3e = 15; 4e = 12; 5e = 10; 6e = 8; 7e = 6; 8e = 4; 9e = 2; 10e = 1.

À quoi peut-on s'attendre ? - À voir plus de pilotes et de sponsors heureux, ce qui ne fait pas de mal. Surtout, la victoire est mieux récompensée : la différence de points entre la première et la seconde position a été élargie, question d'inciter les pilotes à ne pas se contenter d'une deuxième place assurée et d'attaquer jusqu'à la fin.

10. Format des qualifications

Le format demeure le même, mais le nombre de voitures retirées par période change vu l'augmentation du nombre de participants. La première période de vingt minutes [Q1] verra 24 voitures en piste, les sept plus lentes formeront le fond de la grille. La deuxième période de 15 minutes [Q2] verra alors 17 voitures en piste, les sept plus lentes formant le milieu de la grille. Les 10 voitures toujours en lisse joueront la pole position pendant la troisième période de dix minutes [Q3].

À quoi peut-on s'attendre ? - Certains [craignent la lenteur des nouveaux-venus lors des courses](#), mais la même logique s'applique lors des qualifications, particulièrement en Q1 lorsque toutes les voitures seront en piste. Sachant que les écuries de pointe sont très rapprochées en termes de performance, si une de leurs voitures se voit embarrassée par la présence

d'une 'chicane mobile', l'empêchant ainsi d'accéder à Q2 ou Q3, il y aura du mécontentement. Cependant, ce n'est pas le format des qualifs qui serait en cause, mais plutôt la lenteur de certains participants.

11. Le top 10 des qualifications

Les dix premiers pilotes de la grille de départ seront obligés de démarrer la course avec les pneus utilisés lors des qualifications; tous les autres pourront bénéficier de pneus neufs.

À quoi peut-on s'attendre ? - Les pilotes heureux de se retrouver dans la période Q3 des qualifs pourraient utiliser des gommes tendres pour se hisser le plus haut possible sur la grille, espérant gagner beaucoup de terrain au départ, ou pour être vus et faire un coup d'éclat. Les pilotes jouant la victoire pourraient utiliser des gommes plus dures, moins performantes en qualification mais plus durables en vue d'un long relais au départ. Résultat possible : lorsque les voitures chaussées de gommes tendres perdront de leur efficacité, elle seront rattrapées par les voitures ayant des gommes dures toujours adhérentes. Dépassements au menu.