



# Los poderes de un director de prueba/carrera Hasta donde se puede llegar...

Ponentes: Xavier Boné - Luis González



# HASTA DONDE LLEGARIA EL PODER .....?

Directores de Carrera

FÓRMULA 1

## Terremoto absoluto en la F1: Michael Masi, despedido

La FIA anuncia un nuevo sistema de dirección de carrera con dos figuras, y el australiano no estará en el cargo. Mercedes se sale con la suya.



Jesús Balseiro @ASJesusBalseiro

Actualizado a: 17 de febrero de 2022 14:22 CET



Suscríbete a nuestra news



El Confidencial

Iniciar sesión Suscrib

CAMBIOS EN LA DIRECCIÓN

## A Michael Masi le cortaron la cabeza, como se esperaba: el difícil equilibrio de poder en la F1

Al final, el lobby 'pro Hamilton' logró la destitución del director de carrera de la Fórmula 1, un episodio que revela también las luchas y equilibrios de poder entre bastidores



Mohammed Ben Sulayem, Presidente de la FIA. (REUTERS/Sarah Meyssonnier)



# ABU DHABI F1 2021 UN EJEMPLO PARA ENTENDER DONDE ESTÁN LOS LÍMITES



Directores de Carrera

Nos adelantaremos advirtiéndole que Michael Masi ( Director de Prueba de la F1) probablemente tenía razón cuando argumentó que las carreras deben terminar en condiciones de bandera verde, si es seguro hacerlo así.

Y sé que la FIA actualmente está estudiando adoptar “la regla verde / blanca / y a cuadros” que se aplica en la NASCAR para evitar que las carreras terminen detrás del Safety Car .

El final de la carrera de Abu Dhabi fue, aunque polémico y desgarrador para algunos, fue *un gran show* de televisión y muy bueno para el espectáculo.

Pero dejando a un lado el bombo y los platillos , entendemos que las decisiones adoptadas al final de la carrera no estuvieron en línea con los reglamentos , ni tampoco la decisión escrita de los Comisarios Deportivos con respecto a la reclamación de Mercedes e basó en claras interpretaciones erróneas de los artículos:

- a) 15.3
- b) 48.12 y,
- c) 48.13. del Reglamento Deportivo de la F1



El **Artículo 15.3** del Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 dice :

*“El Director de Carrera trabajará en consulta permanente con el Director de Prueba. El Director de Prueba tendrá autoridad suprema en los siguientes asuntos y el Director de Carrera sólo podrá dar órdenes respecto de los mismos con su consentimiento expreso del Director de Prueba :*

*e) El uso del Safety Car.”*

Los Comisarios Deportivos interpretaron que el Art. 15.3 le permite al Director de Prueba controlar el uso del Safety Car, en su despliegue y en su retirada.

Sin embargo, ese artículo 15.3 sólo está destinado realmente a clarificar *“quien manda”* en el momento de tomar decisiones y/o para anular las decisiones tomadas por el Director de Carrera contra la opinión del Director de Prueba . Además ese artículo excluye a cualquier otro de la decisión del Safety Car (es decir, no pueden adoptarla los comisarios deportivos ).

Pero, y allí está la clave, **en ninguna parte de ese Artículo se le otorga al Director de Prueba la autoridad para anular e inventar cualquier regulación o artículo del código deportivo.**

# PODERES DE LOS DIRECTORES DE PRUEBA

Según el párrafo 1 del Artículo 2 del Reglamento dice:

*Todos los pilotos, competidores y oficiales que participen en el Campeonato se comprometen, en nombre propio de ellos mismos, sus empleados, agentes y proveedores, a observar todas las disposiciones complementadas o enmendadas del Código Deportivo Internacional (el Código), el Reglamento Técnico de la Fórmula Uno (el Reglamento Técnico) y el presente Reglamento Deportivo denominados conjuntamente "el Reglamento".*

Por lo que en el punto 2.1, se dice que las decisiones de los Oficiales de carrera, incluido el Director de Prueba están sujetos a las regulaciones existentes (incluido el contenido del la 48.12)

**Y los comisarios deportivos** señalaron:

Que aunque el artículo 48.12 no se aplicó plenamente, en relación al Safety Car y los desdoblados, el artículo siguiente (48.13) anuló la obligación de que se desdoblaran todos en el momento en que se mostro el mensaje " Safety Car in this Lap", pues en ese momento es obligatorio retirar el coche de seguridad al final de esa vuelta. Los Comisarios Deportivos admitieron claramente que el 48.12 no se "aplicó completamente". Ese era el argumento de la reclamación de Mercedes: El Director de Prueba debe aplicar todas el procedimiento según las reglas.

La descripción que hacen los Comisarios Deportivos de la relación entre los Artículos 48.12 y 48.13 parece sospechosa, pues el 48.12 describe la forma en que puede retirarse el coche de seguridad, y contiene sólo una excepción: "*A menos que el Director de Prueba considere que la presencia del coche de seguridad sigue siendo necesaria ... el Safety Car volverá al Pit Lane al final de la siguiente vuelta*".

Es decir, la única forma de que el Safety Car no vuelva a boxes al final de la vuelta tras la decisión de permitir que los coches con vueltas se desdoblen sería que:

1. El Safety Car tuviera que *permanecer en pista más tiempo* (después de evaluar que la pista deja de ser segura para retomar las carreras)
2. El Director de Prueba argumentó ante los Comisarios Deportivos que *las condiciones inseguras* requirieron una retirada "controlada" del Safety Car. Sin embargo según ese escenario quizás hubiese sido bueno una bandera roja.

Sin embargo cuando aplicamos el Artículo 48.12, no hay una excepciones “o se desdoblán todos o no lo hace ninguno”... lo que significa que mostrar el mensaje “Safety Car in this lap” del Art. 48.13 “no anula” 48.12 ni significa que el Artículo 48.12 deje de existir, ni que las decisiones del Director de Prueba pueda incumplir el 48.12. Por ello claramente la decisión de retirar el coche de seguridad , en la forma en la que se hizo, al final de la vuelta 57 fue un error.

### ¿Qué podría /debería haber hecho el Director de Prueba en su lugar?

Las siguientes opciones habrían sido conformes con la normativa deportiva:

1. Permitir que todos los autos se desdoblásen antes del final de carrera. Sin embargo esto *no hubiera sido seguro, pues las Grúas todavía estaban en la pista al comienzo de la vuelta 57.*
2. Mostrar bandera roja al inicio del período SC, o en cualquier momento antes de terminar con el período SC. *Esta opción podría haber producido grandes carreras con Lewis y Max con neumáticos nuevos para un reinicio en la última vuelta...sin embargo, el ejemplo de Baku...y el error de Hamilton en la nueva salida seguro le condiciono.*
3. No permitir que ningún coche doblado se desdoblara en la vuelta 57.
4. Permita que todos los autos se desmonten y terminen la carrera debajo del auto de seguridad.

# PODERES DE LOS DIRECTORES DE PRUEBA

## Qué pudieron hacer los Comisarios Deportivos?

Según los CCDD es extraño deshacer la última vuelta de una carrera que ya ocurrió:

Sin embargo no tuvieron en cuenta que

1. Que el Director de Prueba no aplicó el procedimiento entero del Safety Car.
2. Y que los CCDD tienen autoridad para modificar la clasificación final (55.3).

En éste sentido podían cancelar la última vuelta y agregarle una penalización de 10 segundos a Hamilton por cortar una curva antes .... Mercedes estaría contento porque Hamilton no fue adelantado, y cabría una discusión de la aplicación de la penalidad de 10s.

Pero lo que pasó es que un piloto con neumáticos duros viejos de 33 vueltas, frente a un piloto con neumáticos blandos nuevos no es emocionante..., es inevitable.

Para los Hamiltonianos no fue emocionante ver a un piloto dominar la carrera durante 57 vueltas... y luego perder de una manera tan artificial. Quizás lo mejor hubiera sido terminar la carrera con el SC y no hacer inventos...

Con el SC en pista , sin desdoblamientos por razones de seguridad Hamilton hubiese podido cruzar la línea de meta en la misma posición .

Y con un VSC –con velocidad delta- en lugar de un SC (lo que sería nuestro FCY) hubiese podido mantener las mismas diferencias de tiempo pues en ese momento Hamilton tenía una ventaja de 10 segundos sobre Verstappen cuando salió el SC, ¿por qué no mantener esa ventaja después ? Eso hubiese sido un VSC y Verstappen o habría podido atrapar a Hamilton independientemente de las diferencias de neumáticos.

Quizás en nuestro caso deberíamos establecer un criterio para mostrar una bandera roja en cualquier carrera que tengamos un SC durante demasiadas vueltas (a lo mejor un porcentaje (%) de la distancia de carrera tendría sentido).

# CONCLUSIONES FINALES DIRECTORES DE CARRERA

## PODERES DEL DIRECTOR DE PRUEBA/CARRERA

- Exposición del tema FIA F1 Race Director (Michael Masi) de como se aplica un reglamento y el deber que tiene un director de carrera de no “inventar” lo que no pone en los reglamentos.
- Estudios de casos mediáticos al respecto y como se gestionan con posterioridad.
- El director de carrera tiene deberes y no poderes como los comisarios deportivos.