



FÒRMULA 1



IDIOMA: ESPAÑOL

TEMA A: ACCIDENTE DE LATIFI

TEMA B: NUEVAS REGLAMENTACIONES DE LA FIA

Tabla de contenidos

- I. Carta de bienvenida
- II. Introducción al comité
 - 2.1 Historia del comité
 - 2.2 Poderes y Competencias
- III. Marco Legal
 - 3.1 Regulaciones
 - 3.2 Impugnación de Decisiones de la FIA
 - 3.3 El Futuro de las Disputas
 - 3.4 Conceptos Clave
- IV. Tema A - Planeación de la Temporada 2024
 - 4.1 Introducción
 - 4.2 Contexto Histórico
 - 4.3 Situación Actual
 - 4.4 Conceptos Clave
 - 4.5 QARMAs
- V. Tema B - Drivers Market
 - 5.1 Introducción
 - 5.2 Contexto Histórico
 - 5.3 Situación Actual
 - 5.4 Conceptos Clave
 - 5.5 QARMAs
- VI. Procedimiento
- VII. Bibliografía



I. Carta de bienvenida

Queridos delegados,

Este es el comienzo de una gran oportunidad para debatir sobre uno de los deportes más prestigiosos, que le da la vuelta al mundo a toda velocidad. Con mucha ilusión les doy la bienvenida a lo que espero, será un gran comité del que todos podremos disfrutar y aprender.

Soy Juanita Mesa, y junto a Juan Esteban Ramos, seremos los presidentes del comité de Fórmula 1. Tengo la certeza de que su participación en el modelo les traerá muy buenos resultados en su vida académica y social, puesto a que es una experiencia única en la que podrán debatir y expresar lo que piensan de una forma un poco más formal, con argumentos y objetivos claros, van a mejorar sus habilidades analíticas y expositivas mientras se informan de un tema que a todos nos llama la atención, y podrán expresarse con tranquilidad en un espacio en el que todos estamos aprendiendo y en el que poco a poco tendrán más confianza y seguridad al dar sus puntos de vista.

¡Nos vemos en Febrero!

Juanita Mesa Duque
Gimnasio Los Caobos
juanita.mesa@gimnasioloscaobos.com

Juan Esteban Ramos
Colegio Clermont

II. Introducción al comité

2.1 Historia del comité

Las carreras automovilísticas comenzaron a darse en Francia alrededor de 1894 sin ningún tipo de regulación ni campeonato, eran simplemente pilotos compitiendo con sus autos. Sin embargo, rápidamente fueron evolucionando, hasta llegar a 1950, justo después de la segunda guerra mundial, cuando la Federación Internacional de Automovilismo organizó el primer campeonato del mundo, iniciando con la primera carrera en Silverstone el 13 de mayo de 1950, ganada por Giuseppe Farina, quien más adelante se convertiría en campeón mundial.

El campeonato estuvo dominado por las escuderías dirigidas directamente por fabricantes automotrices como: Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, y Mercedes Benz. Actualmente la escudería líder del campeonato es Red Bull, la cual no fabrica sus piezas y usa motor Honda, sin embargo antes de eso, el campeón por 7 años consecutivos fue Mercedes Benz al mando de Toto Wolf.

El deporte ha evolucionado notablemente a través de los años, en los monoplazas, la tecnología, las reglas y los pilotos, quienes cada vez vienen más preparados para las carreras y para mantener su selecta silla, puesto que solo hay 20 en total.

2.2 Poderes y competencias

El ente regulador de los deportes automotrices es la Federación Internacional del Automóvil (FIA), por ende el comité funcionará bajo las regulaciones y reglamentaciones de esta. Se explicarán los estatutos más relevantes a los temas y se recomienda estar un poco empapados del tema en general, para eso se recomienda revisar el pdf oficial.

4) LICENCIAS

4.1 "All drivers, Competitors and officials participating in the Championship must hold an FIA Super Licence. Applications for Super Licences must be made annually to the FIA through the applicant's ASN".

- Todos los pilotos, competidores y oficiales participantes del campeonato deben tener una superlicencia de la FIA, la cual debe renovarse cada año y es de uso obligatorio, de lo contrario se harán penalizaciones.

5) CARRERAS DEL CAMPEONATO

5.4 "The distance of all races, from the start signal referred to in Article 44.10 to the end-of-session signal referred to in Article 59.1, shall be equal to the least number of complete laps which exceed a distance of 305km. However, should two hours elapse before the scheduled race distance is completed, the leader will be shown the end-of-session signal when he crosses the control line (the Line) at the end of the lap following the lap during which the two (2) hour period ended, provided this does not result in the scheduled number of laps being exceeded. Only under the circumstances below will any exception be made to the above:

- a) The distance of the race in Monaco shall be equal to the least number of complete laps which exceed a distance of 260km.
 - b) Should the race be suspended (see Article 57) the length of the suspension will be added to this period up to a maximum total race time of three (3) hours.
 - c) If the formation lap is started behind the safety car (see Article 49) the number of race laps will be reduced by the number of laps carried out by the safety car minus one".
- La distancia de todas las carreras de principio a fin deberá ser igual a la menor cantidad de vueltas completadas en una distancia de 305 km y deben pasar mínimo 2 horas antes de dar la carrera por terminada.
 - a) La distancia de la carrera en Mónaco debe ser igual a la menor cantidad de vueltas que excedan la distancia de 260 km.
 - b) Si una carrera es suspendida, el tiempo de suspensión será sumado al tiempo de carrera con un máximo de 3 horas.

- c) Si la vuelta de formación es empezada detrás de un carro de seguridad el número de vueltas de carrera se reduce por el número de vueltas por el carro de seguridad menos una.

5.5 “The maximum number of Competitions in the Championship is 24 the minimum is 8”.

- El mínimo de carreras en el campeonato son 8 y el máximo son 24.

5.8 “A Competition may be cancelled if fewer than twelve (12) cars are available for it”.

- Una carrera puede ser cancelada si hay menos de 12 monoplazas disponibles para esta.

6) CAMPEONATO MUNDIAL

6.1 “The Formula One World Championship driver’s title will be awarded to the driver who has scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained during the Competitions which have actually taken place. (see Article 6.4 and Article 6.5)”.

- El título de Piloto Ganador del Campeonato Mundial de la Fórmula Uno será entregado al piloto con el mayor número de puntos, tomando en consideración todos los resultados obtenidos durante la competencia.

6.2 “The Formula One World Champion Constructor’s title will be awarded to the Competitor which has scored the highest number of points, taking into consideration the results from both cars obtained during the Competitions which have actually taken place. (see Article 6.4 and Article 6.5)”.

- El título de Escudería Ganadora del Campeonato Mundial de la Fórmula Uno será entregado a la escudería con el mayor número de puntos, tomando en consideración todos los resultados obtenidos durante la competencia por ambos carros.

6.4 Points for both titles will be awarded at each Competition according to the following scale:

Position	Points
1 st	25
2 nd	18
3 rd	15
4 th	12
5 th	10
6 th	8
7 th	6
8 th	4
9 th	2
10 th	1

In addition to the above, one (1) point will be awarded to the driver who achieved the fastest valid lap time of the race and to the constructor whose car he was driving, provided he was in the top ten (10) positions of the final race classification (see Article 62). No point will be awarded if the fastest valid lap time is achieved by a driver who was classified outside the top ten positions, or if the leader has completed less than 50% of the scheduled race distance.

- Los puntos para ambos títulos se entregarán en cada carrera acorde a la tabla. Adicional a esto, un (1) punto será otorgado al piloto que logre la vuelta más rápida válida y al constructor al que pertenece el carro el cual estaba manejando. No se otorgará el punto extra si el piloto no clasifica entre los 10 primeros o si el líder de la carrera ha completado menos del 50% de la distancia programada de carrera.

III. Marco Legal

La Fórmula 1 ha sido el pináculo de las carreras mundiales, con competidores y equipos sobrepasando los límites de la ciencia y la tecnología para superarse unos a otros. Sin embargo, en el pasado reciente, el deporte ha ampliado su alcance y ha alcanzado un máximo histórico de asistencia durante los fines de semana de los Grandes Premios. Esto es cortesía de los esfuerzos de la nueva gerencia que presionó para que la Fórmula 1 modernizara su enfoque, ingresara a nuevos mercados, atrajera a una audiencia más joven y aumentara su presencia en las redes sociales para generar más asistencia durante los fines de semana de los Grandes Premios y, por lo tanto, aumentar los ingresos. Liberty Media Corporation

había adquirido la serie de deportes de motor de Bernie Ecclestone, quien la había gobernado con mano de hierro durante casi 40 años. La Fórmula 1 agregó a Miami a su calendario de carreras en la temporada 2022 y regresará a Las Vegas después de 41 años en esta temporada 2023.

El Reglamento que se está codificando le da cierta solidaridad, en un entorno dinámico donde las decisiones se toman en fracciones de segundo con un alcance masivo de interpretación y zonas grises en la aplicación de las normas. Por lo tanto, es fundamental tanto para el espectador casual como para el entusiasta comprender el marco y los procesos que han dado vida al espectáculo, así como determinar cómo se aplican dichas reglas en un deporte para proteger la santidad y salvaguardar y promover la competencia justa dentro del deporte.

El **Código Deportivo Internacional (ISC)** es la ley principal que se aplica a todos los deportes de motor y sirve como guía para las reglas establecidas. El código se extiende a todos los eventos de automovilismo supervisados por la FIA y las ASN (Organismo Nacional de Automovilismo). El Reglamento Deportivo, Técnico y Financiero se basa principalmente en los principios enunciados en el Código Deportivo Internacional.

La **FIA (Federation Internationale de l'Automobile)** es el órgano rector de los deportes de motor, incluida la Fórmula 1, y es responsable de hacer cumplir las normas y reglamentos relacionados con el deporte. En caso de que un equipo incumpla inherentemente el conjunto de normas, los tribunales de la FIA y los comisarios de carrera pueden imponer sanciones a los equipos y pilotos de Fórmula 1 que las infrinjan. Las sanciones impuestas por una infracción pueden incluir una advertencia, una amonestación, una multa y otras medidas que afecten a los pilotos en la carrera, como cambiar su posición en la parrilla, comenzar la carrera desde el pit lane, etc.

3.1 Regulaciones

La Fórmula 1 se rige por una serie de reglamentos aprobados por la Asamblea General de la FIA, que está compuesta por los miembros de la FIA, es decir, los Clubes Nacionales de Automóviles o las Asociaciones Nacionales de Automóviles. Estas regulaciones incluyen:

- **Regulaciones Deportivas:** Estas cubren cosas como banderas y clasificación que suceden en la pista. En términos comparativos, cubre esencialmente las decisiones tomadas por los comisarios y el capricho de la FIA con respecto a los eventos que ocurren en la pista.
- **Regulaciones Técnicas:** Estas se ocupan de los elementos técnicos del deporte. Estos reglamentos existen para regular los límites de peso, la aerodinámica, las unidades de potencia, el chasis de los automóviles y la infraestructura relacionada con los mismos.
- **Regulaciones financieras:** recientemente introducidas como topes de costos y reglas presupuestarias generales para permitir que los equipos con recursos financieros limitados compitan con sus contrapartes más ingeniosos por los podios y las victorias. Esto se hizo principalmente para promover la competitividad en el Deporte.

Adicionalmente, la Fórmula 1 tiene también:

Los Estatutos y Reglamentos Internos de la FIA que rigen el funcionamiento de la FIA a nivel organizativo y, lo que es más importante, establecen la jurisdicción del **Tribunal Internacional y la Corte Internacional de Arbitraje** sobre las disputas que surjan de la aplicación de las normas de la FIA.

Además de las reglas y regulaciones establecidas anteriormente, también hay reglas específicas de la pista que pueden cambiar carrera por carrera, y los equipos de Fórmula 1 reciben información previa a la carrera por parte de los comisarios y el Director de carrera. Estos cambios pueden ser con respecto a los límites de la pista, las asignaciones de neumáticos, etc.

También existen **Reglas Judiciales y Disciplinarias e Instrucciones Prácticas (JDR)** que contienen disposiciones que rigen el procedimiento relacionado con disputas (por ejemplo, disputas entre equipos, o entre los equipos y la FIA para decisiones de los comisarios deportivos, etc.) y el JDR contiene las reglas relacionadas con los Tribunales de la FIA: el **Tribunal Internacional de la FIA (IT)** y la **Corte Internacional de Apelaciones de la FIA (ICA)** (denominados colectivamente como los "**Tribunales de la FIA**").

Sin embargo, las Instrucciones Prácticas no tienen poder reglamentario y simplemente sirven como orientación para las partes en los procedimientos ante los Tribunales de la FIA. Además de las normas y reglamentos antes mencionados, la FIA tiene sus propios estatutos que rigen la mecánica de funcionamiento de la FIA y establecen sus funciones y poderes.

La Corte Internacional de Apelaciones (ICA) es el organismo que se ocupa de las apelaciones finales con respecto a las disputas en los deportes de motor. La mayoría de las decisiones tomadas en el marco de las competiciones de la FIA, como las decisiones de los comisarios y del IT, pueden ser apeladas ante la ICA, y los jueces son elegidos por la Asamblea General de la FIA. A diferencia de otros deportes, el tribunal de apelación para las decisiones relacionadas con la Fórmula 1 no es el Tribunal de Arbitraje Deportivo (CAS), sino la ICA. Cabe señalar que las decisiones de la ICA pueden apelarse ante los tribunales nacionales franceses.

3.2 Impugnación de decisiones de la FIA

Los competidores tienen 3 formas diferentes de impugnar (retar) las decisiones de la FIA. Los métodos disponibles difieren según las circunstancias. Los métodos son:

- Presentar una apelación.

- Presentar una protesta.
- Ejercicio del derecho de revisión.

Presentación de una apelación

El Tribunal Internacional de la FIA tiene la responsabilidad de adjudicar las disputas que surjan de infracciones de cualquiera de los Estatutos de la FIA, los reglamentos de la FIA, y el Código de Ética.

El Panel de Adjudicación de Límite de Costo tiene la responsabilidad de supervisar el cumplimiento de las Regulaciones Financieras vigentes. Las apelaciones tanto del Tribunal Internacional como del Panel de Adjudicación de Límite de Costos fluyen hacia la ICA.

Sin embargo, las cuestiones relacionadas con el dopaje en los deportes son tratadas por el Comité Disciplinario Antidopaje de la FIA o directamente por el Tribunal de Arbitraje Deportivo con el consentimiento de todas las partes.

El ICA se ocupa de las apelaciones del IT y del Panel de Adjudicación de Límite de Costo, que tiene la responsabilidad de supervisar el cumplimiento de las regulaciones financieras. Además, las decisiones de los comisarios deportivos tomadas en relación con una carrera pueden ser apeladas ante la ICA.

El Código establece que las decisiones de los comisarios deportivos de imponer sanciones son legalmente vinculantes a menos que se exprese la intención de apelar dentro del plazo legal. En esencia, esto significa que la sanción impuesta anteriormente se suspende hasta que se escuche la apelación, pero la suspensión significa que un piloto/equipo de Fórmula 1 no podrá participar en la ceremonia del podio o aparecer en la clasificación final que no sea en el lugar que hubiera

resultado de la aplicación de la sanción. En algunos casos, incluso si se presenta una apelación, los juicios de administración se vuelven vinculantes y definitivos al instante. Estas condiciones se aclaran en el artículo 12.3.3.b del Código.

Los equipos de Fórmula 1 también tienen prohibido apelar ciertas decisiones, como penalizaciones de paso rápido, penalizaciones de parada y avance, y otras penalizaciones que pueden enumerarse en las Regulaciones deportivas de Fórmula 1, como penalizaciones de tiempo, caídas de posición en la parrilla, reglas en relación con el inicio y reinicio de una carrera, y puntos de penalización en una Súper Licencia.

Presentar una protesta

El Artículo 13.2.1 del Código describe las circunstancias en las que uno tiene derecho a protestar, como cuando los Competidores creen que ha habido un error, irregularidad o infracción de las reglas, o cuando no están de acuerdo con la clasificación establecida al final de la competencia.

Un ejemplo de equipos de Fórmula 1 que utilizan su derecho a protestar es el caso del "Mercedes rosa", aunque esta vez la decisión de los comisarios fue apelada hasta el ICA (sin embargo, luego fue retirada). El equipo Renault DP World Fórmula 1 (Renault) presentó protestas (más tarde se unieron otros equipos de Fórmula 1) durante el Campeonato Mundial de Fórmula 1 FIA 2020 con respecto a los conductos de freno delanteros y traseros utilizados por los dos autos BWT Racing Point durante el Gran Premio de Estiria 2020, el Gran Premio de Hungría 2020, y el Gran Premio de Gran Bretaña 2020. Renault afirmó que los conductos de freno de Racing Point se basaban en los utilizados en Mercedes en 2019 y eran prácticamente idénticos a ellos. Como resultado, Renault sostuvo que Racing Point infringió el Apéndice 6 del Reglamento Deportivo de Fórmula 1, ya que los conductos de freno se definen como una "parte enumerada" en el Apéndice 6 y, por lo tanto, deben ser diseñados por un equipo o, si se subcontratan, no pueden

ser diseñados por un competidor de acuerdo con los párrafos 1, 2 (a) y 2 (c) del Anexo 6 del Reglamento Deportivo 2020.

Los comisarios optaron por penalizar a Racing Point, infligir una sanción de 15 puntos y dar reprimendas tras revisar todo el material a su disposición y escuchar a los expertos técnicos y a Mercedes como testigos. Renault, Ferrari y Racing Point presentaron apelaciones ante la ICA en virtud de su derecho a apelar en virtud del Artículo 15 del Código Deportivo Internacional 2020 y el Artículo 10.1.1 de las Normas Judiciales y Disciplinarias. Los equipos, posteriormente, retiraron todas las apelaciones concediendo a la decisión dictada.

Derecho a revisar

El Artículo 14 del Código establece que "Si en competiciones que forman parte de un Campeonato, copa, trofeo, desafío o serie de la FIA, o de una serie internacional, se descubre un nuevo elemento significativo y relevante que no estaba disponible para las partes que solicitan la revisión en el momento de la decisión, los comisarios deportivos que hayan emitido un fallo o, en su defecto, los designados por la FIA, podrán decidir reexaminar su decisión". El derecho de revisión puede ejercerse a petición de las partes interesadas o de la parte directamente afectada. Los comisarios tienen la discreción exclusiva de determinar si realmente existen nuevos elementos, y esa decisión no está sujeta a apelación ante la ICA.

En la temporada 2021, Red Bull presentó una moción de derecho a revisión por los eventos que ocurrieron en Silverstone, donde Lewis Hamilton recibió una penalización de 10 segundos por chocar con Max Verstappen, lo que resultó en que Verstappen no pudo completar la carrera, y Hamilton superando la penalización para ganar la carrera. Red Bull usó a su entonces piloto de reserva, Alex Albon, para duplicar las líneas de carrera de Hamilton y lo presentó como el "elemento nuevo" (entre otros) para argumentar que Hamilton no habría tomado

la curva y que la penalización debería haber sido más pronunciada. Los comisarios rechazaron la solicitud porque no calificaba como un "elemento nuevo significativo y relevante".

3.3 El Futuro de las disputas

Tras los eventos de Abu Dhabi, la FIA anunció algunos cambios clave en la administración de las carreras para la temporada 2022. Esos incluyen:

- La creación de una Sala de Control de Carrera Virtual similar al Árbitro Asistente de Video (VAR) en el fútbol para ayudar al Director de Carrera.
- La supresión de la retransmisión televisiva de la comunicación directa por radio para proteger al Director de Carrera de cualquier presión.
- Una reevaluación del procedimiento de desabrochar autos durante un período de auto de seguridad.
- Un nuevo equipo de gestión de carreras.

Los equipos y pilotos de Fórmula 1 dieron la bienvenida a los nuevos desarrollos ya que el Director de Carrera podría hacer juicios más precisos y eliminar posibles desacuerdos.

La Sala de Control de Carrera Virtual pretende ayudar al Director de Carrera en la aplicación del Reglamento Deportivo utilizando tecnologías de última generación. Sin embargo, es poco probable que el despliegue de dicha tecnología elimine cualquier desacuerdo entre los equipos de Fórmula 1 y la interpretación de las reglas por parte del Director de carrera, aunque se espera que mejore la precisión de las elecciones realizadas.

Existe una necesidad inherente de tener un mecanismo privado de resolución de disputas en la Fórmula 1, ya que siempre existe el riesgo de fuga de información confidencial durante el curso de los procedimientos legales, especialmente en apelaciones técnicas que pueden resultar en la fuga de propiedad intelectual privada invaluable. Es por eso que la mayoría de las audiencias se llevan a cabo en privado.

Si bien existe un acuerdo de que el automovilismo como industria puede tomar medidas adicionales para mejorar la accesibilidad y la transparencia, el principio detrás de tener un método privado de resolución de disputas específico para el automovilismo se deriva del hecho de que las regulaciones son parte del derecho privado que se administra y aplica internamente y por lo tanto requieren estructuras internas.

Con el advenimiento de la tecnología Blockchain y las aplicaciones descentralizadas, las disputas pueden arbitrarse virtualmente de manera justa y privada sin ningún medio de divulgación. Aunque la efectividad y la transparencia de tales mecanismos de resolución de disputas aún están por verse, es suficiente decir que el futuro del arbitraje de disputas en la Fórmula 1 y los deportes, en general, parece prometedor.

3.4 Conceptos Clave

FIA (Federation Internationale de l'Automobile): Es el órgano rector de los deportes de motor, incluida la Fórmula 1, y es responsable de hacer cumplir las normas y reglamentos relacionados con el deporte.

Código Deportivo Internacional (ISC): Es la ley principal que se aplica a todos los deportes de motor y sirve como guía para las reglas establecidas.

Reglas Judiciales y Disciplinarias e Instrucciones Prácticas (JDR): Contienen disposiciones que rigen el procedimiento relacionado con disputas (por ejemplo, disputas entre equipos, o entre los equipos y la FIA para decisiones de los comisarios deportivos, etc.)

Corte Internacional de Apelaciones (ICA) es el organismo que se ocupa de las apelaciones finales con respecto a las disputas en los deportes de motor.



IV. Tema A

4.1 Introducción

El primer tema que se llevará a cabo en el comité es la planeación para la próxima temporada (2024). En el cual discutiremos sobre el calendario de carreras, nuevos circuitos o el planteamiento de cambios a lo que actualmente ya está estipulado, así como la cantidad de carreras que tendrá el calendario, la posibilidad de una carrera en Barranquilla, Colombia.

4.2 Contexto

El calendario de F1 actual difiere mucho del acordado para el primer año del campeonato mundial en 1950. En ese entonces, solo había siete carreras y se repartían de mayo a septiembre, con seis disputadas en Europa, con la excepción de las 500 Millas de Indianápolis, ubicadas en EE. UU., que la mayoría de los pilotos habituales de F1 se saltaban.

Poco a poco llegaron nuevas sedes europeas a medida que la F1 se establecía, mientras que el primer evento en el extranjero, aparte de la Indy 500, se produjo en 1953, cuando los equipos se dirigían a Sudamérica (y Argentina) por primera vez. Desde entonces, el deporte se ha expandido a América del Norte, Asia, Australia y Medio Oriente, y las carreras también se han llevado a cabo en África.

De los lugares originales utilizados en 1950, Silverstone, Mónaco, Spa-Francorchamps, y Monza son los cuatro que aún se encuentran en el calendario, aunque con varios diseños de pistas importantes y cambios basados en la seguridad que se han realizado a lo largo de los años.

4.3 Situación Actual

Calendario 2023

El calendario de F1 para 2023 contará con un número récord de carreras, con 23 paradas planificadas durante otra vuelta al mundo. Está programado para correr desde el Gran Premio de Bahrein que abre la temporada el 5 de marzo hasta el Gran Premio de Abu Dhabi que finaliza la temporada el 26 de noviembre.

Se incluye un total de 20 países y cinco continentes en la lista, que contará con pistas clásicas como Silverstone y Suzuka junto con incorporaciones recientes como Jeddah y Miami, una selección que ofrece a los pilotos y fanáticos una gran variedad en el transcurso de la temporada.

Con la F1 disfrutando de un fuerte crecimiento en los Estados Unidos en los últimos tiempos, el país albergará tres carreras este año, ya que las luces brillantes de Las Vegas se unen a Miami y el Gran Premio bien establecido en Austin.

Tradicionalmente, las carreras de F1 se planeaban con un enfoque de fin de semana activo y fin de semana libre, pero un calendario en expansión provocado por la creciente popularidad del deporte llevó a la llegada de carreras dobles y, en algunos casos, triples.

Un “double-header” es una secuencia de Grandes Premios consecutivos en fines de semana sucesivos, mientras que un “triple-header” pone tres seguidos: las sedes se agrupan por ubicación cuando es posible. En pocas palabras, esto permite más carreras dentro del año de 52 semanas.

El calendario de F1 es un asunto global, en gran medida poniendo el 'mundo' en el campeonato mundial. Pero a menudo se escuchará a los miembros del paddock diferenciar entre las carreras celebradas en Europa y las del resto del mundo, siendo la palabra clave 'flyaway'.

Si bien las rondas europeas permiten que los equipos transporten todo su equipo, y los propios autos, a los circuitos en camión, los eventos que se llevan a cabo más lejos, en diferentes continentes y/o al otro lado del mar, requieren viajes aéreos, con el paddock volando entre cada lugar.

F1 transporta todos los autos de una carrera a otra para ayudar a los equipos, con el apoyo de una asociación con los expertos en logística global DHL, mientras que para algunos eventos aéreos, el equipo complementario se envía por mar con meses de anticipación.

Calendario 2024

El calendario de F1 de 2024 aún no se ha confirmado. Sin embargo, se sabe o se espera que ocurran los siguientes eventos durante el año:

- Gran Premio de Bahrein en el Circuito Internacional de Bahrein
- Gran Premio de Arabia Saudita en el circuito de Jeddah Corniche
- Gran Premio de Australia en Albert Park
- Gran Premio de Emilia-Romaña en Imola
- Gran Premio de Miami en el Autódromo Internacional de Miami
- Gran Premio de España en el Circuit de Catalunya
- Gran Premio de Canadá en el Circuito Gilles Villeneuve
- Gran Premio de Gran Bretaña en Silverstone

- Gran Premio de Hungría en Hungaroring
- Gran Premio de Holanda en Zandvoort
- Gran Premio de Italia en Monza
- Gran Premio de Singapur en Singapur
- Gran Premio de Japón en Suzuka
- Gran Premio de Estados Unidos en el Circuito de las Américas
- Gran Premio de México en el Autódromo Hermanos Rodríguez
- Gran Premio de Brasil en Interlagos
- Gran Premio de Abu Dabi en Yas Marina
- Gran Premio de Qatar en el Circuito Internacional de Losail
- Gran Premio de Las Vegas en el Circuito Urbano de Las Vegas

4.4 Conceptos Clave

- **Double-Header:** Dos fines de semana de carrera seguidos
- **Triple-Header:** Tres fines de semana de carrera seguidos
- **Paddock:** Es del área cercada junto a la pista donde los automóviles y los equipos se preparan antes de la carrera, es también donde se encuentra el “pit-lane”.
- **Pit Lane:** Es el carril adyacente a la pista principal que usan los vehículos cada vez que necesitan entrar en boxes. Este carril suele correr paralelo a la recta de salida y está conectado por cada extremo a la pista principal.
- **Fly-away:** Una carrera en la que no se puede transportar el paddock por tierra sino que debe transportarse por medios aéreos.

4.5 QARMAs

1. ¿Qué factores influyen en la selección de nuevos circuitos?
2. Teniendo en cuenta las propuestas de la alcaldía de Barranquilla sobre la opción de hacer una carrera de Fórmula 1 en la capital del Atlántico, ¿Usted considera esto una propuesta viable?
3. Teniendo en cuenta que el campeonato del 2023 tendrá 23 carreras ¿Considera usted que deberían haber menos o más carreras en el calendario?

V. Tema B

5.1 Introducción

El segundo tema que se llevará a cabo en el comité es el famoso “drivers market”, el cual consiste en la contratación de pilotos nuevos entre las escuderías para llenar sus cupos en cada uno de los dos automóviles con los que cuentan.

5.2 Contexto

Para la temporada de 2023 contaremos con un line up bastante diferente a lo que estábamos acostumbrados. Por primera vez veremos a una escudería 100% Francesa pues Alpine tendrá como pilotos a Esteban Ocon y a Pierre Gasly. McLaren, Alpha Tauri, y Williams le darán la oportunidad a nuevos talentos que vienen directamente de Fórmula 2, Oscar Piastri, Nyck de Vries, y Logan Sargeant respectivamente, dejando a Daniel Ricciardo sin su puesto en McLaren y como piloto de carrera lo que hizo que el Australiano volviera a su primer hogar, Red Bull, como tercer piloto.

Después de haber obtenido 4 campeonatos mundiales, nos despedimos del gran Sebastian Vettel, lo que dejó un espacio en Aston Martin que fue llenado por el también campeón mundial, Fernando Alonso; además nos despedimos de Mick Schumacher en Haas, quién pasó a ser el tercer piloto de Mercedes, y veremos el regreso de Nico Hulkenberg a las pistas como su reemplazo. Los 3 grandes, Red Bull, Mercedes, y Ferrari, continúan con todos sus pilotos de la temporada pasada.

5.3 Situación actual

La mayoría de los pilotos que competiran en la temporada de 2023 tienen un contrato hasta la temporada de 2024 si no es que su contrato tiene mayor longitud, así que el drivers market, en los únicos pilotos con un contrato de solo una temporada son en Hamilton en Mercedes, Zhou Alfa Romeo con, Tsunoda en Alpha Tauri, Hulkenberg con Haas, y Gasly con Alpine, así como con los novatos Piastri, Sargeant, y de Vries. Entre los pilotos disponibles también se incluyen los

agentes libres Antonio Giovinazzi (el ex piloto de Alfa Romeo), Daniel Ricciardo, Jack Doohan (el hijo del legendario piloto de motos Mick Doohan ha estado probando el coche Alpine 2021), Mick Schumacher, la propiedad caliente de IndyCar Colton Herta, el junior de Red Bull Liam Lawson; Jack Aitken y Pietro Fittipaldi. Además, el piloto de reserva de Alfa Romeo, Robert Kubica, tiene muchas probabilidades de ganar un puesto a tiempo completo, así como el protegido del equipo italo-suizo, Theo Pourchaire, y, por último, el ex piloto de Williams, Nicholas Latifi.

5.4 Conceptos clave

- DRS: Es un dispositivo en el automóvil que es controlado por los pilotos, el cual disminuye la carga aerodinámica y aumenta la velocidad del carro. Tiene uso limitado y solo puede ser efectuado en ciertos sectores de la pista.
- Aerodinámica: Es el comportamiento del aire al pasar por la carrocería en movimiento. En F1 se hace un estudio para disminuir la carga sobre los carros para que sea la más mínima posible y no pierda velocidad.

5.5 QARMAS

1. ¿Porque la silly season impacta tanto al campeonato actual, si es un cambio a futuro?
2. ¿Deberían abrirse más cupos para que las escuderías tengan más carros en competencia?
3. ¿Está de acuerdo con que en una escudería se considere a un piloto “más” importante que el otro (piloto 1, piloto 2) y cómo escogería usted cuál es cuál?
4. ¿Si la mayoría de los pilotos rookies en Fórmula 1 son campeones de Fórmula 2, vienen de otro campeonato, o son pilotos de reserva de alguna escudería, ¿Por qué es tan difícil lograr llegar y sostenerse en una buena posición?

VI. Procedimiento

Los delegados representarán pilotos, directores y personajes relevantes al deporte ya sean patrocinadores o inversionistas, por lo tanto podrán hacer uso de la primera persona siempre y cuando no estén representando a una delegación de algún patrocinador. Ej: Heineken, Rolex, Aramco, etc. La mesa representará a la FIA y tiene total autoridad sobre el comité.

Para los discursos de apertura cada delegado deberá hacer 1 por cada tema y cuenta con 1 minuto para la lectura de cada uno.

Se espera que para el tema A, se mencionen aspectos relevantes a los circuitos de las últimas temporadas, se dé alguna opinión o propuesta de cambio o inclusión de circuitos al calendario y que la posición del delegado frente a la discusión sea clara. Para el tema B, esperemos que los pilotos y los directores tengan discursos sobresalientes, en los cuales expresan brevemente sus expectativas del mercado para la temporada siguiente. Mientras que los discursos de los patrocinadores deberán estar enfocados en la escudería a la cual están promocionando y qué esperan de los pilotos y la escudería como tal.

VII. Bibliografía

FIA. (n.d.). 2022 formula One sporting regulations - fédération internationale de ...
fia.com. Retrieved January 6, 2023, from
https://www.fia.com/sites/default/files/2022_formula_1_sporting_regulations_-_iss_5_-_2022-03-15.pdf

Bierenkoven, C. (2021, July 20). F1 101: What do you need to know about formula 1?
MotorBiscuit. Retrieved January 6, 2023, from
<https://www.motorbiscuit.com/f1-101-what-do-you-need-to-know-about-formula-1/>

Media. (2022, December 29). The Beginners Guide to Formula 1: Formula 1 explained. F1 Chronicle. Retrieved January 6, 2023, from
<https://f1chronicle.com/a-beginners-guide-to-formula-1/>

Sivakumar, A. (2017, July 5). F1 101. Medium. Retrieved January 6, 2023, from <https://medium.com/@akshaysivakumar/f1-101-158f8d03e75>

Formula 1. (n.d.). F1 - the official home of Formula 1® racing. Formula 1® - The Official F1® Website. Retrieved January 6, 2023, from <https://www.formula1.com/>

Nichol, J. (2022, December 15). F1 drivers race numbers for 2023 season. RacingNews365. Retrieved January 6, 2023, from <https://racingnews365.com/de-vries-selects-race-number-as-fia-release-2023-entry-list>

Kew, M. (2022, September 29). 2023 formula 1 driver market: Which drivers are going where? Motorsport.com: F1 News, MotoGP, NASCAR, Rallying and more. Retrieved January 6, 2023, from <https://www.motorsport.com/f1/news/2023-formula-1-driver-market-which-drivers-are-going-where-/10376242/>

Sporting Regulations 2022; FIA.com; https://www.fia.com/sites/default/files/formula_1_-_sporting_regulations_-_2022_-_iss_6_-_2022-04-29.pdf

Technical Regulations 2022; FIA.com; https://www.fia.com/sites/default/files/2022_formula_1_technical_regulations_-_iss_3_-_2021-02-19.pdf

Financial Regulations; FIA.com; https://www.fia.com/sites/default/files/formula_1_-_financial_regulations_-_iss_9_-_2022-02-18.pdf

The official Statutes and Internal Regulations of the Federation Internationale de l'Automobile; <https://www.fia.com/fia-statutes-and-internal-regulations>

Judicial and Disciplinary Rules; FIA.com; <https://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/it-ica-rules-09-12-2011.pdf>

FIA Practice Directions; FIA.com;
<https://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/ICA-Practice-Directions-EN-2011.pdf>

International Court of Appeal; FIA.com;
<https://www.fia.com/international-court-appeal>

Appendix 6 of the 2020 Sporting Regulations;
https://www.fia.com/sites/default/files/2020_formula_1_sporting_regulations_-_iss_6_-_2020-04-07.pdf

Stewards dismiss Red Bull request to review Hamilton's British Grand Prix penalty;
Formula1.com; published on 29th July 2021;
<https://www.formula1.com/en/latest/article.breaking-stewards-dismiss-red-bull-request-to-review-hamiltons-british-grand.4tB8ExYNrCEXZN3QXSPMUP.html>

Michael Masi replaced as race director amid FIA structural changes – 17th February 2022;
<https://www.formula1.com/en/latest/article.michael-masi-replaced-as-race-director-amid-fia-structural-changes.174xskJuXpEIAiXPQ98oPE.html>

Fuel Flow Gate' – Did Ferrari attempt to trick the system and, if so, how could it be done? Craig Scarborough; 20 Mar 2020;
<https://motorsport.tech/formula-1/fuel-flow-gate-did-ferrari-attempt-to-trick-the-system-and-if-so-how-could-it-be-done>

Challenging FIA Decisions In Formula One: What Options Do F1 Teams Have? 6 June 2022 By Yeva Agayan;
<https://www.lawinsport.com/topics/item/challenging-fia-decisions-in-formula-one-what-options-do-f1-teams-have>

Key Issues In The Regulatory Structure Of Motorsport; 16 June 2021 By Chris Bond;
<https://www.lawinsport.com/topics/item/a-summary-of-regulatory-issues-in-motorsport>

F1. (2023, January 25). *The beginner's guide to... the Formula 1 calendar: Formula 1*. Retrieved February 13, 2023; <https://www.formula1.com/en/latest/article.the-beginners-guide-to-the-formula-1-calendar.4pcHLMpa3t7mNcmtjGeUpM.html>

RaceFans. (n.d.). *2024 F1 calendar* · Racefans. RaceFans. Retrieved February 13, 2023; <https://www.racefans.net/2024-f1-season/2024-f1-calendar/>

