



GRAND PRIX DE CHINOIS 2024

19 - 21 avril 2024

| | | |
|--------|---|--------------------|
| Depuis | Les intendants | Document 52 |
| À | Le chef d'équipe, Aston Martin Aramco F1 Team | Date 20 avril 2024 |
| | | Temps 21h20 |

Titre Décision - Protestation contre Aston Martin

Description Décision - Protestation contre Aston Martin

Ci-joint CHN DOC 52 - Décision - Protestation contre Aston Martin.pdf

Nish Shetty

Loïc Bacquelaine

Vitantonio Liuzzi

Zheng Honghai

Les intendants

Traduction Google via Au Rupteur



GRAND PRIX DE CHINOIS 2024

19 – 21 avril 2024

| | | | |
|--------|--|-------------|---------------|
| Depuis | Les intendants | Document 52 | |
| À | Le chef d'équipe, Équipe Aston Martin Aramco F1 | Date | 20 avril 2024 |
| | | Temps | 21h20 |

Décision des commissaires sportifs

1. Aston Martin Aramco F1 Team (« Aston ») a déposé une réclamation auprès des commissaires sportifs chinois de 2024. Grand Prix.

2. La protestation disait notamment ce qui suit :

"Aston Martin Aramco F1 Team, au moyen de ce document, dépose officiellement une protestation contre la voiture numéro 55 conduite par Carlos Sainz de l'équipe Scuderia Ferrari alors qu'il participait au Grand Prix de Chine Lenovo de Formule 1 2024 sur le circuit international de Shanghai le 20^e jour. d'avril 2024.

Aston Martin Aramco F1 Team affirme que la voiture ci-dessus enfreint l'article 39.6 du Règlement sportif de Formule 1 2024 en raison du fait que la voiture numéro 55 s'est clairement arrêtée sur la piste, provoquant un drapeau rouge qui à son tour a provoqué l'arrêt de la séance de qualification. »

Admissibilité

3. La réclamation écrite ainsi que les frais de réclamation de 2 000 euros ont été payés par Aston dans les délais envisagés par le Code Sportif International (CSI).

Faits

4. Les faits suivants ne sont pas contestés :

a. La voiture 55 a perdu le contrôle au virage 16 et s'est arrêtée après avoir heurté le mur dans la ligne droite principale à 15:33.05.

b. La voiture 55 a pu redémarrer sans aucune assistance et regagner les stands à 15:34.22.

c. Pendant ce temps, la direction de course a émis un drapeau rouge pour la course à 15:33.16.

d. La page 3 du système de messagerie Race Control indiquait que :

« La voiture 55 (SAI) s'est arrêtée dans la ligne droite de départ/arrivée »

e. La direction de course a autorisé la voiture 55 à participer au reste de la séance de qualification.

Problèmes

5. La protestation s'appuie sur l'article 39.6 du Règlement sportif de Formule 1 qui stipule :

"Tout pilote dont la voiture s'arrête sur la piste pendant la séance de qualification... ne sera plus autorisé à participer à cette séance"

6. L'infraction alléguée est que la voiture 55 s'est arrêtée sur la piste pendant la séance de qualification et n'aurait donc pas dû être autorisée à participer davantage à cette séance.

Audience

7. Comme l'exige l'article 13.6.1 de l'ISC, une audience a eu lieu en présence des parties concernées. De plus, un certain nombre d'équipes ont demandé à être présentes à l'audience, ce que nous avons autorisé.

8. A notre demande, les officiels de la FIA qui étaient à la direction de course étaient présents. De plus, Nikolas Tombazis, le directeur des monoplaces de la FIA a demandé à être présent et nous l'avons autorisé. Il n'a pas participé à l'audience.

Décision

9. Nous avons entendu Aston, les autres team managers présents à l'audience et les délégués de la FIA et a pris la décision suivante concernant la protestation :

un. Il est clair que le langage clair de l'art. 39.6 suggère que tant qu'une voiture « s'arrête » sur la piste pendant une séance de qualification, cette voiture ne devrait pas être autorisée à participer davantage à la séance.

b. Il ressort cependant des exemples cités par certains des chefs d'équipe présents et la FIA, que ce n'était pas ainsi que cette règle était appliquée par les équipes et la FIA dans le passé.

c. L'équipe de la FIA a expliqué que tant que la voiture était capable de redémarrer et de continuer à partir d'une position arrêtée dans un délai raisonnable, ce qui serait normalement permis. La durée typique serait d'environ 30 secondes, bien que cela variait en fonction des circonstances. Les équipes elles-mêmes ont déclaré qu'elles avaient déjà tenté de se mettre d'accord sur ce qu'elles considéraient comme un délai raisonnable avant qu'une voiture ne soit considérée comme « arrêtée ». Malheureusement, ils n'ont pas réussi à parvenir à un accord final sur la durée maximale autorisée.

d. Selon la FIA, ce qui était crucial était que la voiture ne reçoive aucune aide extérieure pour redémarrer (par exemple de la part des commissaires).

e. Aston a également admis qu'il y avait eu des exemples antérieurs de voitures s'arrêtant sur la piste et étant autorisé à se poursuivre, malgré le libellé clair de l'article 39.6. Cependant, ils ont estimé que s'arrêter, dans ce cas, pendant 1 minute et 17 secondes était trop long et n'aurait donc pas dû être autorisé.

F. La question est alors devenue une question de durée : 1 minute 17 secondes était-elle trop longue ?

g. En l'absence d'indications claires dans le règlement ou d'une pratique établie et convenue indiquant quand trop longtemps était trop long, nous avons considéré qu'il s'agissait d'une décision discrétionnaire qu'il valait mieux laisser à la direction de course.

h. Nous avons examiné des exemples au Canada, à Monaco et à Bakou où les voitures s'étaient « arrêtées » (et auraient donc enfreint l'article 39.6) mais étaient autorisées à continuer et à participer davantage à la séance, sans plainte des équipes.

- je. Aston a également fait valoir que le fait que le système de messagerie suggérait que la voiture avait « arrêté » conduisant à ce fait pour l'article 39.6. Race Control a précisé que le langage était le langage standard utilisé dans le système et ne transmettait donc pas ce que suggérait Aston. En effet, nous avons vu un exemple d'Alexander Albon à Montréal en 2022 où il s'est arrêté pendant une quarantaine de secondes et a redémarré sans plainte d'aucune équipe et le système de messagerie a également montré que la voiture s'était « arrêtée ». Nous ne pensons donc pas que la messagerie était révélatrice d'une décision de la Direction de Course au sens de l'article 39.6.
- j. Il existait donc une tradition claire de pratique passée dans ce sport selon laquelle cette règle était interprétée pour permettre à une voiture de redémarrer et de continuer, tant qu'elle ne recevait pas d'aide extérieure pour le faire.
- k. Nous avons également vu le procès-verbal de la réunion de la commission Formule 1 qui s'est tenue à Spa-Belgique le 28 juillet 2023, au cours de laquelle l'article 39.6 a été spécifiquement discuté. La conclusion atteinte lors de cette réunion semblait être, entre autres choses, que :
- « Il a été convenu d'ajouter « assistance extérieure » à l'article 39.6 »
- l. Nous avons été informés que la modification ci-dessus apportée à l'article 39.6 n'avait en fait pas été apportée, nous ne nous sommes donc pas appuyés sur ce procès-verbal, nous avons simplement noté qu'il semblait y avoir un accord, au moins parmi ceux qui assistaient à cette réunion ce jour-là, qui était conforme aux approches que Race Control adoptait.
- m. Dans les circonstances ci-dessus, compte tenu des nombreux exemples où des voitures avaient arrêtés pendant des durées différentes et ont été autorisés à redémarrer et à continuer de participer à la séance concernée, nous avons considéré que la décision prise par la direction de course n'était pas incompatible avec la pratique passée ni en violation de l'article 39.6.
- n. Nous avons considéré que même si le libellé simple de l'article 39.6 justifiait une sanction plus sévère En conclusion, la pratique constante du sport à ce jour ne justifiait pas de mettre de côté le pouvoir discrétionnaire exercé par la direction de course par nous en tant que commissaires sportifs.

10. Nous avons donc rejeté la protestation.

11. Les frais de protestation ne seront donc pas restitués.

Il est rappelé aux concurrents qu'ils ont le droit de faire appel de certaines décisions des Commissaires Sportifs, conformément à l'article 15 du Code Sportif International de la FIA et au Chapitre 4 du Règlement Judiciaire et Disciplinaire de la FIA, dans les délais applicables.

Les décisions des Commissaires Sportifs sont prises indépendamment de la FIA et sont basées uniquement sur les réglementations, directives et preuves pertinentes présentées.

Nish Shetty

Loïc Bacquelaine

Vitantonio Liuzzi

Zheng Honghai

Les intendants