

APPENDICE ALLA DECISIONE 2.3 STAGE 2 CI CI GT4 2023

Decisione 2.3 delle ore 22:08 del 03/10/2023

Conducente: #8 Alessio Bernardini (461030)

Sessione: RACE

Replay timestamp: 08:57

MOTIVAZIONE

In curva 1 la vettura 8 entra in contatto posteriormente con la vettura 35 mandandola in testacoda con perdita di varie posizioni. L'analisi del video e della telemetria fornita dal conducente della vettura 35 non evidenzia alcun rallentamento eccessivo della vettura da lui condotta che, anzi, si trovava con farfalla completamente aperta al momento del contatto. la velocità di percorrenza della curva è compatibile con la traiettoria difensiva assunta.

NORME VIOLATE

ART. 5.6. lett. h) RDS - CONTATTO CON DANNO SPORTIVO

SANZIONE

E' inflitta al conducente la seguente penalità: 10 SEC (-3 punti patente)

ULTERIORI MOTIVAZIONI E ACQUISIZIONI

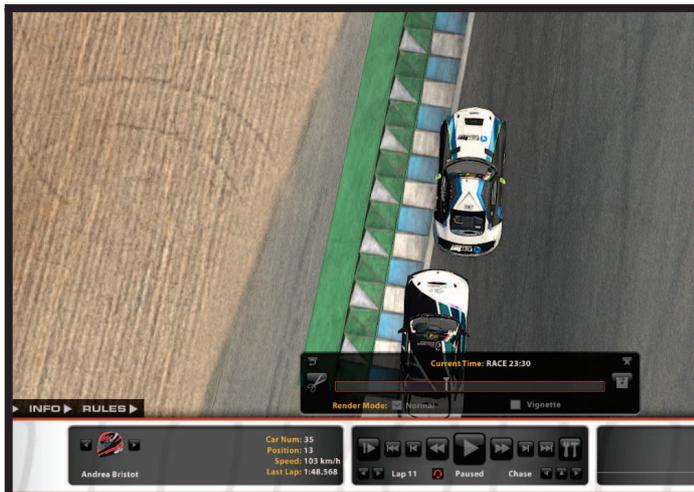
Il fatto oggetto di investigazione da parte del collegio dei commissari nel corso della gara, è stato oggetto di nuove verifiche nelle fasi immediatamente successive al termine dell'evento e prima della pubblicazione delle classifiche definitive. La nuova analisi è stata richiesta dallo stesso concorrente della vettura #8, il quale assumeva che il contatto con la vettura #35 si era verificato per cause di forza maggiore, nella fattispecie l'eccessivo e non giustificato rallentamento della vettura #35 in percorrenza e soprattutto in uscita da T1 nel corso del giro 3.

In prima battuta, si sono pertanto analizzate attraverso il replay le traiettorie e la velocità di percorrenza della vettura #35 nel medesimo punto del tracciato (posteriore della vettura allineato al quarto tassello azzurro del cordolo) in una serie di giri presi a campione:

- a) GIRO 3 (contatto): velocità 106 KM/H



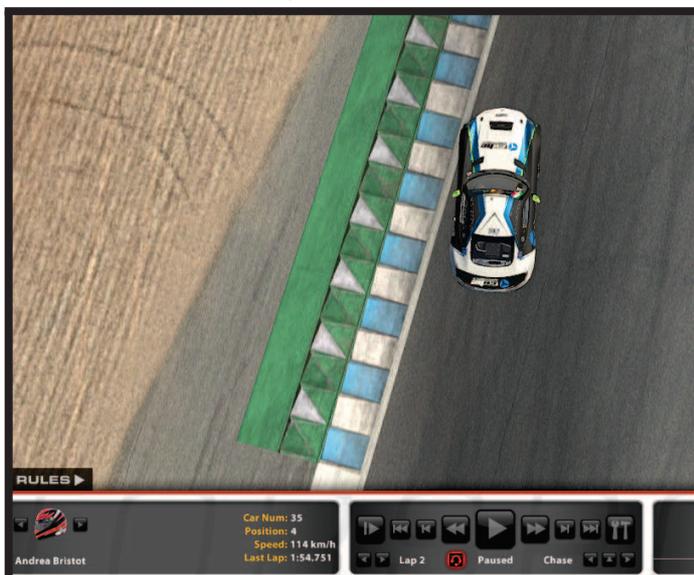
b) GIRO 11 (situazione di ingaggio): velocità 103 KM/H



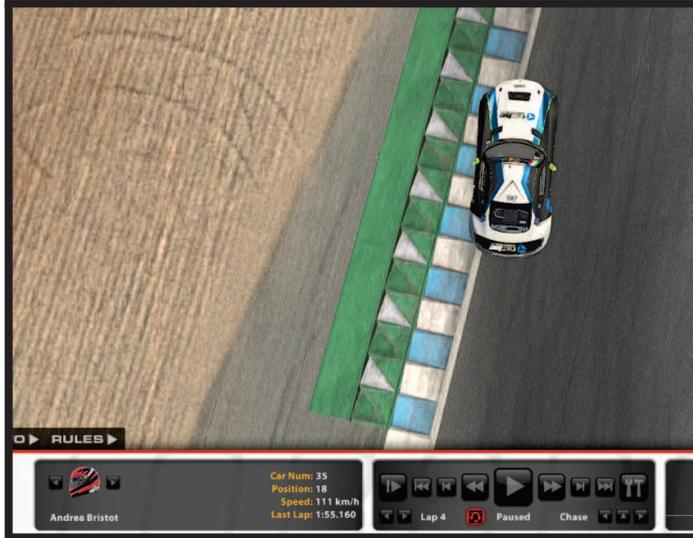
c) GIRO 24 (situazione di ingaggio): velocità 109 KM/H



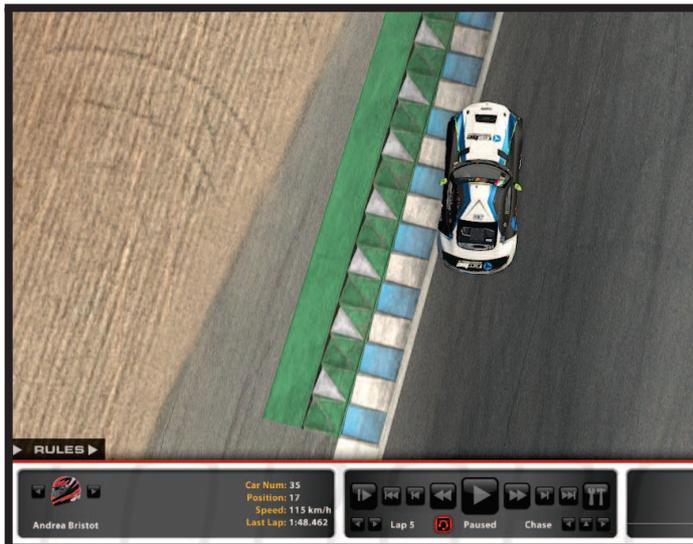
d) GIRO 2: velocità 114 KM/H



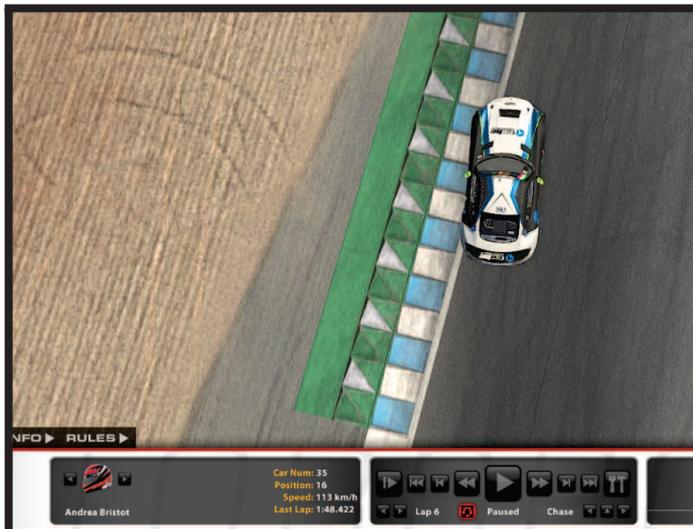
e) GIRO 4: velocità 111 KM/H



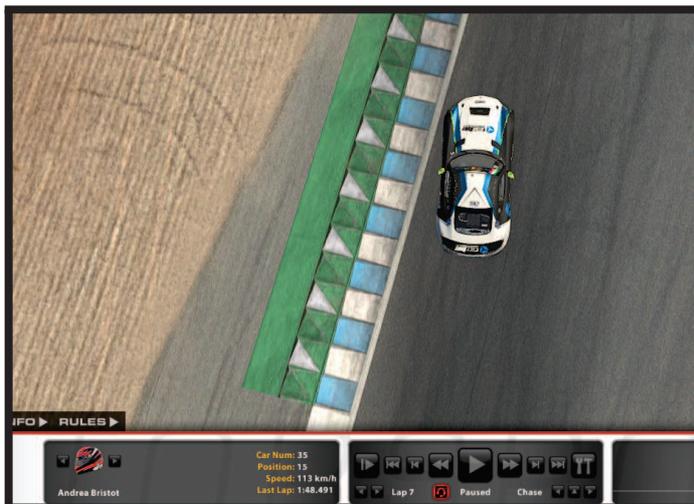
f) GIRO 5: velocità 115 KM/H



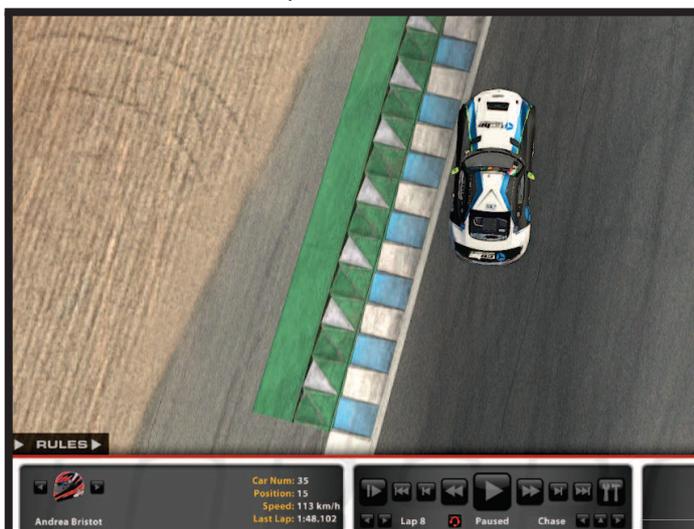
g) GIRO 6: velocità 113 KM/H



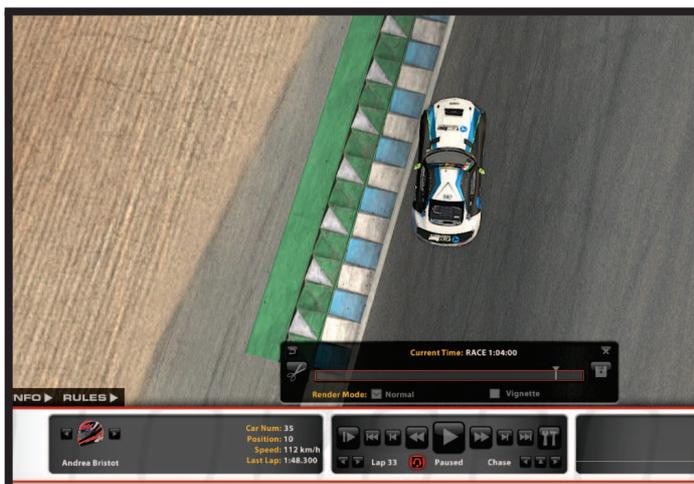
h) GIRO 7: velocità 113 KM/H



i) GIRO 8: velocità 113 KM/H



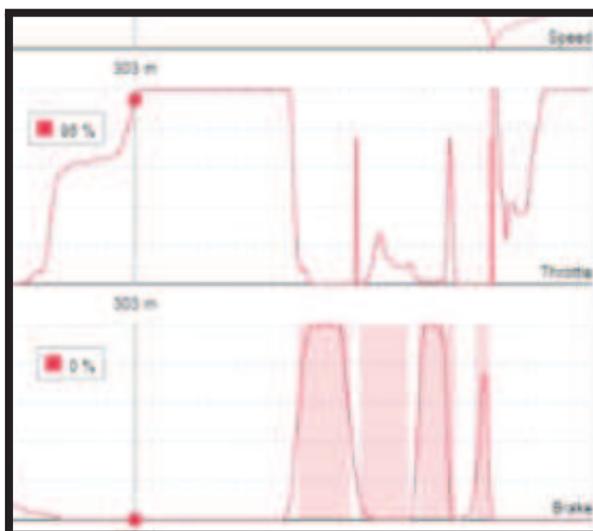
j) GIRO 33: velocità 112 KM/H



Si constatava, pertanto, che la velocità in uscita da T1 nel corso del giro 3 e concomitante l'urto era perfettamente allineata con quella mantenuta nelle altre circostanze in cui la vettura #35 si trovava

in fase di ingaggio (± 106 KM/H), soprattutto in considerazione della traiettoria difensiva intrapresa. Inoltre, la velocità media della vettura #35 nel medesimo punto in tutti i giri presi a campione - ma nondimeno i restanti pur se non acquisiti per brevità - nelle cc.dd. fasi di tracciato libero si attestava su ± 113 KM/H.

Secondariamente, si otteneva dal concorrente Andrea Bristot (487896) la visione dei dati di telemetria della sua vettura, in modo da verificare gli input dei pedali al momento del contatto. La registrazione evidenziava, senza alcun dubbio, che nell'esatto momento del contatto la vettura #35 era in piena accelerazione, con curva costante e con farfalla aperta al 100%. Nello screenshot qui sotto è apprezzabile la curva di accelerazione (che raggiunge il 100% prima dell'urto) e la curva di frenata (allo 0% per tutta la percorrenza della curva e in uscita).



Ciò atteso, nella formulazione definitiva delle motivazioni, si ritiene il fatto originatosi per colpa del conducente della vettura #9 a causa dell'errata lettura della traiettoria della vettura #35 che lo precedeva e della manovra che procurava la collisione ed danno sportivo conseguente.

Roma, 04/10/2023

Il Collegio dei CSe

ROCCO EVANGELISTA (476024)

ANTONIO CONTE (476297)

SIMONE LEZZI (497445)