



GRANDE PRÊMIO AUSTRALIANO 2024

22 a 24 de março de 2024

De	Os comissários	Documento	54
Para	O gerente da equipe, Equipe Aston Martin Aramco F1	Data	24 de março de 2024
		Tempo	19:48

Os Comissários, tendo recebido relatório do Diretor de Prova, convocado (documentos 47 e 48) e ouvido os pilotos e representantes das equipes, consideraram o seguinte assunto e determinaram o seguinte:

Não / Motorista 14 - Fernando Alonso

Concorrente Aston Martin Aramco F1 Team

Tempo 16:21

Sessão Corrida

Facto Incidente nos turnos 6-7.

Violação do Artigo 33.4 do Regulamento Desportivo de Fórmula 1 da FIA.

Decisão Conduza através da penalidade imposta após a corrida. Convertido para 20 segundos somados ao tempo decorrido na corrida conforme Art. 54,3 3 pontos de penalidade (total de 3 para o período de 12 meses).

Razão Os comissários ouviram o piloto do carro 63 (George Russell), o piloto do carro 14 (Fernando Alonso), representantes da equipe e revisaram dados do sistema de posicionamento/ordenação, vídeo, telemetria, rádio da equipe, evidências de vídeo no carro e telemetria fornecida por ambas as equipes.

O carro 63 bateu na saída da curva 6, na volta 57. Os comissários revisaram extensivamente a situação que ocorreu antes do acidente.

O carro 63 (George Russell) seguia o carro 14 (Fernando Alonso) aproximadamente 0,5 segundos atrás quando os carros se aproximavam da curva 6. Alonso explicou aos comissários que pretendia abordar a curva 6 de forma diferente, subindo mais cedo e com menos velocidade na curva, para conseguir uma saída melhor. Russell explicou aos comissários que, do seu ponto de vista, a manobra de Alonso foi errática, pegou-o de surpresa e fez com que ele se aproximasse de forma incomumente rápida e, com a menor força descendente resultante no ápice da curva, ele perdeu o controle e caiu na saída da curva. a esquina. Não houve contato entre os carros.

A telemetria mostra que Alonso levantou um pouco mais de 100m antes do que antes daquela curva durante a corrida. Ele também freou levemente em um ponto que normalmente não freava (embora a quantidade de freio fosse tão pequena que não foi o principal motivo da desaceleração de seu carro) e reduziu a marcha em um ponto que normalmente nunca reduzia. Ele então mudou de marcha novamente e acelerou até a curva antes de levantar novamente para fazer a curva. Alonso explicou que embora seu plano fosse desacelerar mais cedo, ele errou um pouco e teve que tomar medidas extras para voltar à velocidade. No entanto, esta manobra criou uma velocidade de aproximação considerável e incomum entre os carros. Ao considerar a questão, os comissários concentraram-se apenas no texto do regulamento que afirma: "Em nenhum momento um carro pode ser conduzido desnecessariamente devagar, de forma irregular ou em um

forma que possa ser considerada potencialmente perigosa para outros condutores ou qualquer outra pessoa." (Artigo 33.4)

Especificamente, neste caso, os comissários não consideraram as consequências do acidente. Além disso, os comissários consideraram que não têm informações suficientes para determinar se a manobra de Alonso pretendia causar problemas a Russell, ou se, como afirmou aos comissários, ele simplesmente estava tentando conseguir uma saída melhor. Alonso deveria ter o direito de tentar uma abordagem diferente para o escanteio? - sim.

Alonso deveria ser responsável pelo ar sujo que causou o incidente? - não. No entanto, ele escolheu fazer algo, com qualquer intenção, que fosse extraordinário, ou seja, levantar, frear, reduzir a marcha e todos os outros elementos da manobra ao longo de 100 m mais cedo do que antes, e muito maior do que o necessário para simplesmente desacelerar mais cedo para a curva? ? - sim, pelo seu próprio relato do incidente que cometeu, e na opinião dos comissários, ao fazer essas coisas, ele dirigiu de uma maneira que era no mínimo "potencialmente perigosa", dada a natureza de alta velocidade daquele ponto da pista .

Nesta temporada, as diretrizes de penalidade da Fórmula 1 da FIA, inclusive para esta violação, foram redefinidas e aumentadas para uma linha de base de penalidade de 10s. Além disso, quando houver alguma circunstância agravante, consideramos penalidade de Drive Through. Neste caso consideramos que Alonso optou afirmativamente por realizar uma manobra incomum neste momento como uma circunstância agravante, ao contrário de um simples erro. Os comissários ordenam, portanto, uma penalidade de drive through, que será convertida em 20 segundos adicionados ao tempo decorrido do carro 14, juntamente com três pontos de penalidade.

Lembra-se aos concorrentes que têm o direito de recorrer de certas decisões dos Comissários, de acordo com o Artigo 15 do Código Desportivo Internacional da FIA e o Capítulo 4 das Regras Judiciais e Disciplinares da FIA, dentro dos prazos aplicáveis.

As decisões dos Comissários são tomadas independentemente da FIA e baseiam-se exclusivamente nos regulamentos, diretrizes e evidências relevantes apresentadas.

Tim Mayer

Matteo Perini

Johnny Herbert

Mateus Selley

Os comissários