

RICORSO N. 6 R.R.

DOC. 0137-1

serie F1 CODEMASTERS

CORTE SPORTIVA COMP. 1-2022/0311220900

RICORRENTE: GIANLUCA BONOCORE

sentenza irrevocabile n.6/22

sent. n.6/2022 - dispositivo

copia privata per: RICORRENTE

ATOM ESPORTS

## LA CORTE SPORTIVA D'APPELLO

COMPETENTE PER RECLAMI DELLA SERIE IN OGGETTO

riunitasi in videoconferenza, l'anno 2022 il giorno 3 del mese di novembre, composta da:

Dott. Riccardo Pontremolesi	PRESIDENTE
Sig. Alessandro Laconi	COMPONENTE
Sig. Omar Avdic	COMPONENTE
Sig. Federico Giannalia	COMPONENTE
Sig. Pierluigi Trani	COMPONENTE

ha pronunciato la seguente SENTENZA

sul ricorso (N. 6 r.r.) proposto da:

Gianluca Bonocore, superlicenza n. 32 attivata dal 25.05.2020, presentato il 28.10.2022 in merito alla gara del 24 ottobre 2022 a Miami (U.S.A.) - edizione 9, circa la decisione n. 1 dei commissari sportivi

s. lic. in stato SOSPESO alla presente data

mediante la lettura del DISPOSITIVO

il 03.11.22 alle ore 09:04

---

LA CORTE  
O S S E R V A .

FATTO

In data 24.10.2022 al 1° giro della gara a Miami, l'auto n. 32, nell'intento di affrontare la prima curva, mancava totalmente di frenare e travolgeva così metà schieramento arrestandosi danneggiata nella via di fuga. I CC.SS. in servizio per l'evento (G. Rizza, G. Fontana, B. Cahill) infliggevano una decisione che consisteva in 30 giorni di sospensione della licenza.

In data 28.10.2022 presso questa sede perveniva la comunicazione di ricorso di cui in oggetto, in merito alla decisione dei CC.SS. (cfr. trasmissione avvenuta alle ore 10:40).

Stando alle dichiarazioni del ricorrente, l'auto n. 32 condotta da Gianluca Bonocore travolgeva metà schieramento per un errore relativo non tanto alla propria guida, invece propriamente riguardante l'hardware. Invero, nella contestazione il Bonocore giustificava l'accaduto innanzitutto scusandosi di aver causato tale incidente, per poi sostenere che durante le fasi della partenza la pedaliera fosse caduta dalla posizione originaria, non permettendo di intervenire sui comandi di gioco. La penalità richiesta era inoltre eccessivamente severa; in più sosteneva di aver cambiato la propria postazione con un playseat (scongiurando implicitamente future reiterazioni). Rinnovando le varie scusanti il ricorrente assumeva un comportamento collaborativo seppur non presentando ulteriori elementi a sua discolpa.

DIRITTO

Il ricorso è fondato.

Tuttavia giova premettersi che è presente una serie di elementi tali per cui irrimediabilmente non potrà figurarsi l'estinzione della decisione dei CC.SS..

**Comportamento.**

Occorre analizzare una serie di passaggi per comprendere al meglio i motivi della decisione: con l'inizio della 9° ed. del campionato in oggetto, gli Organizzatori hanno trovato difficoltà maggiori su come sanzionare la guida dei concorrenti, visto il peggioramento generale dei comportamenti in atto. A tal fine, è osservabile come le penalizzazioni siano di carattere più rilevante (cfr. doc. Jeddah e doc. Imola ed. 9) rispetto alle annate precedenti.

### **Norme di penalizzazione.**

Proprio su questo punto è fondamentale aprire una discussione. Il regolamento sportivo ATOM prevede una serie di sanzioni, elencate in maniera ordinata all'art. 32.2 e sub.. Non figura in alcune di esse la sospensione della superlicenza, se non quella da applicarsi per l'evento seguente (art. 32.2.9) come conseguenza della non ammissione alla gara. Di per sè questo punto potrebbe bastare a disassemblare la tesi dei CC.SS., mancando però di analizzare quanto scritto nel documento originale della decisione. Di fatti, fermandosi più attentamente, è possibile notare come i CC.SS. abbiano agito in sinergia con gli Organizzatori del campionato. Questa decisione quindi non è stata puramente intrapresa dai CC.SS. perchè non poteva figurare tra quelle presenti nel sub. art. 32.2., ma risulta valida proprio perchè sono gli stessi Organizzatori ad aver espresso parere positivo in merito e perciò su questo punto non può protrarsi con successo la tesi del ricorrente.

### **L'incidente.**

A tutti coloro che visionano il materiale, appare congruo che la circostanza accidentale dell'episodio è avvalorata da una visibile mancanza di applicazione dei comandi.

Questo è ciò nondimeno un aspetto che non esclude la colpa di chi conduce l'auto, proprio perchè è sua responsabilità accertarsi che ogni componente in suo possesso funzioni senza creare problemi, specialmente agli altri partecipanti (cfr. art 2.2 e 7.2 rs).

### **La sanzione ed i precedenti. Analisi.**

Non è il caso di un avvenimento privo di evoluzioni molto gravi.

Va peraltro messo in rilievo come l'incidente sarebbe stato evitabile mettendo in pausa il gioco. Questa corte ha ritenuto però insufficiente il tempo utile per poter eseguire questa azione (con eventuale esito "positivo").

Udite le scuse del ricorrente, occorrerebbe pertanto uniformarsi alle sanzioni "precedenti" rispetto a questo avvenimento. Senza discostarsi troppo da talune circostanze, basta leggere il doc. n. 2 della medesima gara per rendersi conto che quando un incidente al via condiziona la gara di buona parte dello schieramento, la più elevata penalità data di recente è stata quella di cui all'art. 32.2.6, ovvero 30 secondi. Ma anche qui, occorre avere una visione ampia dell'argomento per poterlo esaminare nel profondo.

Partendo dall'inizio, per motivazioni vicine a quelle odierne, veniva penalizzato il concorrente D. C. con una sanzione di 20 punti in campionato (cfr. rcr del 15.05.20, Australia ed. 4). Occorre evidenziare però come in tale data non erano stati preventivati problemi hardware, bensì fu un banale errore di guida a coinvolgere metà schieramento (all'epoca 20 auto, quindi all'incirca l'incidente coinvolse dieci concorrenti; cfr. classifiche). Procedendo nel tempo, nella gara in Italia della 5° edizione, L. D. I. veniva penalizzato per non aver frenato (in tempo) alla 1° curva (tuttavia stavolta non nella prima tornata) con la sospensione della licenza per 1 evento. Anche qui però, non fu penalizzata la condotta in sé: di fatti la sospensione della licenza arrivò per l'accumulo di punteggio, e non per il comportamento singolare del L. D. I. (cfr. doc. 86-1 del 30.10.2020). Per arrivare a una successiva comparazione si dovrà attendere la gara in Giappone del 6 dicembre 2021 (7° edizione) (cfr. doc. 116-4 del 07.12.2021), dove il concorrente T. F. veniva penalizzato con 5 punti di campionato per un incidente - causato dalla temporanea disconnessione USB del suo volante causato dal difetto del cavo (cfr. spiegazioni pervenute in privato trasmesse) -, che aveva così travolto un concorrente spingendo un'altra auto fuori dalla pista durante una battaglia. L'ultimo episodio di cui si ha traccia è accaduto alla gara in Portogallo della stessa edizione. Il concorrente in questione veniva penalizzato con 3 punti in campionato. Anche qui, il motivo era legato ad un problema con l'accelerometro: in più, il conducente era consapevole del problema fin dall'inizio: circostanza che non poteva che aggravarne la decisione (cfr. doc. 117-3 del 12.01.2022).

### **Conclusioni.**

Nonostante quanto premesso circa i comportamenti assunti dai piloti nella 9° edizione, si osserva - senza troppe difficoltà nel dimostrarlo - che la penalizzazione riscontrata è eccessivamente severa. Considerato anche che Bonocore ha già corso in precedenza in questo campionato, mantenendo una condotta perlopiù idonea (cfr. doc. relativi ai g.p. corsi), appare adeguato riformare il provvedimento dei CC.SS. perchè non sussistono elementi per comprovare la gravità equiparata ad una sanzione di 30 giorni di sospensione della licenza.

A ogni buon conto, è ovviamente necessario considerare le conseguenze della condotta, che determinano sicuramente l'applicarsi di decisioni accessorie, e date le occasioni che ne attenuano il comportamento (ad es.: reiterazione non probabile), è corretto riformare parte di questa sospensione sottoforma di sanzioni sportive affrontabili nuovamente in pista dal ricorrente.

**P.Q.M.**

## Dichiara

il ricorrente responsabile dei fatti a lui attribuiti alla decisione n. 1 dei CC.SS.

In parziale riforma della decisione n. 1 dei CC.SS. accoglie il ricorso limitatamente alla durata della sospensione della superlicenza rideterminandola in ventuno giorni a decorrere dal 25 ottobre 2022.

Converte sette dei ventuno giorni di sospensione nelle seguenti sanzioni accessorie:

- n° 3 giorni in Sanzione accessoria di 5 punti in campionato.
- n° 2 giorni in Sanzione accessoria di 4 penalty points sulla superlicenza.
- n° 2 giorni in Sanzione accessoria di obbligo di partenza dal fondo della griglia per la gara seguente.

(Totale: 14 giorni di sospensione della superlicenza + sanzioni accessorie).

Dispone la restituzione cauzionale (10 punti in campionato) se non già eseguita.

Traduzione in lingua inglese a carico dei CC.SS. sull'albo di gara.

Sentenza irrevocabile ai sensi del regolamento sportivo ATOM.

Riservate in ventuno giorni le motivazioni.

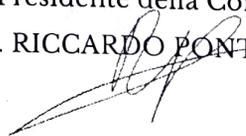
Così deciso in videoconferenza, il 03/11/2022.

Visto - rapp. Organizzatori  
Giovanni Rizza

trasm. 03.11.22 h 09.30

  
(I Componenti)  
Sig. Alessandro Laconi  
Sig. Omar Avdic  
Sig. Federico Giannalia  
Sig. Pierluigi Trani

il Presidente della Corte d'Appello  
dott. RICCARDO PONTREMOLESI



**AUTO TRANSLATED**

APPEAL N. 6 RR

DOC. -

series CODEMASTERS



## **THE COMPETENT APPEAL SPORTS COURT**

**FOR COMPLAINTS OF THE SUBJECT SERIES**

met by videoconference, in the year 2022 on the 3rd of November, composed of:

Dr. Riccardo Pontremolesi	PRESIDENT
Mr. Alessandro Laconi	COMPONENT
Mr. Omar Avdic	COMPONENT
Mr. Federico Giannalia	COMPONENT
Mr. Pierluigi Trani	COMPONENT

at the outcome of the decision made the following

### **JUDGMENT**

on the appeal (No. 6 rr) proposed by: Gianluca Bonocore, superlicense n. 32 activated from 25.05.2020, presented on 28.10.2022 regarding the tender of 24 October 2022 in Miami (USA) - edition 9, regarding decision no. 1 of the sport commissioners

s. lic. in SUSPENDED status at the present date

### **PARTIES INVOLVED**

as Organizers: Simone GALLO

as Sport Commissioners: Giovanni RIZZA, Gianluca FONTANA and Brendan CAHILL

as Applicant: Gianluca BONOCORE

---

THE COURT  
OBSERVES.

DONE

On 24.10.2022 on the 1st lap of the race in Miami, car no. 32, in order to face the first corner, totally failed to brake and thus overwhelmed half of the grid, stopping damaged in the escape route. I CC.SS. on duty for the event (G. Rizza, G. Fontana, B. Cahill) imposed a decision consisting of a 30-day suspension of the license.

On 28.10.2022 at this office the notice of appeal referred to in question was received, regarding the decision of the CC.SS. (see transmission which took place at 10:40 am).

According to the applicant's statements, car no. 32 conducted by Gianluca Bonocore overwhelmed half of the grid due to an error relating not so much to his own driving, but actually concerning the hardware. Indeed, in the dispute the Bonocore justified the incident first by apologizing for having caused this accident, and then arguing that during the start phases the pedal board had fallen from its original position, not allowing any intervention on the game controls. The penalty required was also excessively severe; in addition he claimed to have changed his position with a playseat (implicitly avoiding future reiterations). By renewing the various excuses, the appellant assumed a collaborative behavior even though he did not present further elements in his defense.

LAW

The appeal is well founded.

However, it should be noted that there is a series of elements such that the extinction of the CC.SS's decision cannot be hoped for

**. Behavior.**

It is necessary to analyze a series of passages to better understand the reasons for the decision: with the beginning of the 9th ed. of the championship in question, the Organizers found greater difficulties in how to sanction the driving of competitors, given the general worsening of the conduct in place. To this end, it can be observed that the penalties are of a more significant nature (see doc. Jeddah and doc. Imola ed. 9) than in previous years.

**Penalty rules.**

It is precisely on this point that it is essential to open a discussion. The ATOM sporting regulation provides for a series of sanctions, listed in an orderly manner in art. 32.2 and sub .. Some of them do not include the suspension of the superlicense, if not that to be applied for the following event (art. 32.2.9) as a consequence of non-admission to the tender. In itself this point could be enough to disassemble the thesis of the CC.SS., failing, however, to analyze what is written in the original document of the decision. In fact, pausing more carefully, it is possible to notice how the CC.SS. have acted in synergy with the organizers of the championship. This decision was therefore not purely undertaken by the CC.SS. because it could not be included among those present in the sub. art. 32.2., But it is valid precisely because the Organizers themselves have expressed a positive opinion on the matter and therefore the applicant's thesis cannot be successfully continued on this point.

### **The accident.**

To all those who view the material, it seems reasonable that the accidental circumstance of the episode is supported by a visible lack of application of the commands.

Nevertheless, this is an aspect that does not exclude the fault of those who drive the car, precisely because it is their responsibility to ensure that each component in their possession works without creating problems, especially for the other participants (see art 2.2 and 7.2 rs).

### **The sanction and the precedents. Analyses.**

This is not the case with an event without very serious developments.

It should also be emphasized how the accident would have been avoidable by pausing the game. However, this court considered the time needed to carry out this action insufficient (with a possible "positive" outcome).

Having heard the appellant's apologies, it would therefore be necessary to comply with the "previous" sanctions with respect to this event. Without departing too much from certain circumstances, just read the doc. n. 2 of the same race to realize that when an accident at the start affects the race of a large part of the grid, the highest penalty recently given was that referred to in art. 32.2.6, or 30 seconds. But even here, it is necessary to have a broad vision of the subject in order to examine it in depth.

Starting from the beginning, for reasons close to those of today, the DC competitor was penalized with a penalty of 20 points in the championship (see rcr of 15.05.20, Australia ed. 4). It should be noted, however, that on that date no hardware problems were foreseen, but it was a trivial driving error that involved half the line-up (at the time 20 cars, so roughly the accident involved ten competitors; see rankings). Proceeding over time, in the 5th edition race in Italy, LDI was penalized for not braking (in time) at the 1st corner (however this time not in the first lap) with the suspension of the license for 1 event. Even here, however, the conduct itself was not penalized: in fact the suspension of the license came due to the accumulation of points, and not for the singular behavior of the LDI (see doc. 86-1 of 30.10.2020). To arrive at a subsequent comparison, one will have to wait for the race in Japan on 6 December 2021 (7th edition) (see doc. 116-4 of 07.12.2021), where the competitor TF was penalized with 5 championship points for an accident. - caused by the temporary USB disconnection of his steering wheel caused by the defect in the cable (see explanations received privately transmitted) -, which had thus overwhelmed a competitor by pushing another car off the track during a battle. The last episode we have traced happened at the race in Portugal of the same edition. The competitor in question was penalized with 3 points in the championship. Here too, the reason was linked to a problem with the accelerometer: in addition, the driver was aware of the problem from the beginning: a circumstance that could only aggravate his decision (see doc. 117-3 of 12.01.2022) .

### **Conclusions.**

Despite what has been said about the behavior assumed by the pilots in the 9th edition, it is observed - without too much difficulty in demonstrating it - that the penalization found is excessively severe. Considering also that Bonocore has already raced previously in this championship, maintaining a mostly suitable conduct (see doc. Relating to the gp courses), it seems appropriate to reform the provision of the CC.SS. because there are no elements to prove the seriousness equivalent to a penalty of 30 days of suspension of the license.

In any case, it is obviously necessary to consider the consequences of the conduct, which certainly determine the application of ancillary decisions, and given the occasions that mitigate the behavior (e.g. unlikely recurrence), it is correct to reform part of this suspension in the form of sporting penalties that can be faced again on the track by the appellant.

By ascertaining the responsibilities, it accepts the appeal.

Reform decision no. 1 of the CC.SS. limited to the duration of the suspension of the superlicense redetermining it in 21 days starting from 25 October 2022. It

converts 7 of the 21 days of suspension as follows:

- 3 days into an ancillary penalty of 5 points in the championship.
- 2 days in ancillary sanction of 4 penalty points on the super license.
- 2 days in ancillary penalty of obligation to start from the bottom of the grid for the following race.

It provides for the refund (10 points in the championship) if not already done.

Translation into English by the CC.SS. on the notice board.

motivations in terms of twenty-one days.

Irrevocable sentence under the ATOM sporting regulations.

So decided in videoconference, on 03/11/2022.

signed  
by the President  
dott. RICCARDO PONTREMOLESI