

Pagina	Testo attuale	Testo corretto
Pag.151 ultime 2 righe	$ \bar{V}_1  = 8.33 \text{ m/s}$ e $\bar{\alpha}_1 = 50\gamma$ e $\bar{\omega}_1 = 0.6 \text{ rad/s}$ $ \bar{V}_2  = 11.11 \text{ m/s}$ e $\bar{\alpha}_2 = 40\gamma$ e $\bar{\omega}_2 = -3.0 \text{ rad/s}$	$ \bar{V}_1  = 8.33 \text{ m/s}$ e $\bar{\alpha}_1 = 50^\circ$ e $\bar{\omega}_1 = 0.6 \text{ rad/s}$ $ \bar{V}_2  = 11.11 \text{ m/s}$ e $\bar{\alpha}_2 = 40^\circ$ e $\bar{\omega}_2 = -3.0 \text{ rad/s}$
Pag. 156 3° riga	In questo paragrafo viene approfondito il rapporto tra coefficiente di restituzione espresso come rapporto tra velocità relative dei baricentri e o velocità <b>rotativa</b> del centro di impatto $e_i$ in relazione al concetto generale di velocità relativa dei corpi.	In questo paragrafo viene approfondito il rapporto tra coefficiente di restituzione espresso come rapporto tra velocità relative dei baricentri e o del velocità <b>relativa</b> centro di impatto $e_i$ in relazione al concetto generale di velocità relativa dei corpi.
Pag. 161 didascalia fig. 4.38	Figura 4.38 – Schema delle velocità, nel riferimento del centro di massa, per diverse configurazioni di urto: a <b>sinistra</b> le velocità iniziali, a destra le velocità finali	Figura 4.38 – Schema delle velocità, nel riferimento del centro di massa, per diverse configurazioni di urto: a <b>sinistra</b> le velocità iniziali, a destra le velocità finali
Pag. 106 5° riga	Lungo quest'ultimo asse, agirà una forza di <b>contato</b> , il cui impulso determina le variazioni di velocità dei veicoli	Lungo quest'ultimo asse, agirà una forza di <b>contatto</b> , il cui impulso determina le variazioni di velocità dei veicoli
Pag. 120 , ultima equazione	$s = 0,69$	$s = -0,72$
Pag. 43, 9° riga	il tempo di questa fase è $t_a$ , e si raggiunge una velocità $v_s = v_i + a_a \cdot t_a$ .	il tempo di questa fase è $t_a$ , e si raggiunge una velocità $v_s = v_i + a_a \cdot t_a$ .
Pag. 227 formula 5.133	$\Delta V_1 = \frac{\sqrt{2E_d m_2 (1 + \varepsilon_i)}}{\sqrt{m_1 \left( \frac{m_1}{\gamma_1} + \frac{m_2}{\gamma_2} \right) (1 - \varepsilon_i)}}$	$\Delta V_1 = \frac{\sqrt{2E_d m_2 (1 + \varepsilon_i)}}{\sqrt{m_1 \left( \frac{m_1}{\gamma_2} + \frac{m_2}{\gamma_1} \right) (1 - \varepsilon_i)}}$
Pag. 296 prima formula	$\bar{V}_p = \sqrt{2d_f g x} = \sqrt{2 \cdot 0,6 \cdot 9,81 \cdot 2,6} = 6,58 \text{ m/s} \approx 23,7 \text{ km/h}$	$\bar{V}_p = \sqrt{2d_f g x} = \sqrt{2 \cdot 0,6 \cdot 9,81 \cdot 2,6} = 5,53 \text{ m/s} \approx 19,9 \text{ km/h}$
Pag. 123 formula 4.104	$V = V \frac{f \text{sen}(\bar{\theta} + \cos(\bar{\theta}))}{\cos(\theta) - f \text{sen}(\theta)}$	$V = \bar{V} \frac{f \text{sen}(\bar{\theta} + \cos(\bar{\theta}))}{\cos(\theta) - f \text{sen}(\theta)}$
Pag. 112 formula 4.76	$V = [M]^{-1} [\bar{M}] V$	$V = [M]^{-1} [\bar{M}] \bar{V}$
Pag. 229 didascalia fig. 5.44	Figura 5.44 – Foto dei veicoli al momento iniziale dell'urto. La Mitsubishi è di colore bianco mentre la Ford è scura. <b>Questa foto lascia a desiderare</b>	Figura 5.44 – Foto dei veicoli al momento iniziale dell'urto. La Mitsubishi è di colore bianco mentre la Ford è scura.

Pag. 340 4° riga	<p>Tutte queste correlazioni si caratterizzano per la loro semplicità assumendo la tipica forma</p> $V_{imp} = k \cdot \sqrt{d_t}$ <p>che stabilisce un legame diretto fra la velocità del veicolo al momento dell'impatto e la distanza di lancio del pedone che, ferma restando l'incertezza che talvolta si crea nella determinazione del punto di impatto (POI), rimane uno dei parametri più certi ricavabili dallo scenario del sinistro.</p>	<p>Tutte queste correlazioni si caratterizzano per la loro semplicità assumendo la tipica forma</p> $V_{imp} = k \cdot \sqrt{d_t}$ <p>che stabilisce un legame diretto fra la velocità del veicolo al momento dell'impatto (in km/h) e la distanza di lancio del pedone (in metri) che, ferma restando l'incertezza che talvolta si crea nella determinazione del punto di impatto (POI), rimane uno dei parametri più certi ricavabili dallo scenario del sinistro.</p>																																				
Pag. 136 didascalia tab. I	<p>Tabella I – Formule empiriche per la stima dei momenti di inerzia e dell'altezza del baricentro di vari tipi di veicolo. <math>m</math> = massa, <math>p</math> = passo, <math>L</math> = lunghezza totale del veicolo, <math>x</math> = frazione di carico gravante sull'avantreno, <math>a</math> = distanza del baricentro dall'avantreno, <math>b</math> = distanza del baricentro dal retrotreno</p> <table border="1" data-bbox="398 619 1229 1337"> <thead> <tr> <th>Tipo di veicolo</th> <th>Momento di inerzia attorno all'asse verticale</th> <th>Altezza del baricentro da terra (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>veicoli passeggeri con trazione anteriore</td> <td><math>0,1478 m p L \pm 4,8 \%</math></td> <td><math>535 \pm 3 \%</math></td> </tr> <tr> <td>veicoli passeggeri con trazione posteriore</td> <td><math>1,015 \left[ 2(1-x) \frac{mL^2}{12} - (2x-1) \frac{mp^2}{4} \right] \pm 5,9\%</math></td> <td><math>0,39 h_{tot} \pm 4,9 \%</math></td> </tr> <tr> <td>veicoli sportivi</td> <td><math>0,4622 m t l \pm 6,7 \%</math></td> <td><math>0,39 h_{tot} \pm 5,4 \%</math></td> </tr> <tr> <td>Pickup</td> <td><math>0,958 m a b \pm 4,6 \%</math></td> <td><math>0,376 h_{tot} \pm 3,5 \%</math></td> </tr> <tr> <td>furgoni</td> <td><math>0,1525 m p L \pm 7,4 \%</math></td> <td><math>0,381 h_{tot} \pm 2,8 \%</math></td> </tr> </tbody> </table> <p>Pag. 323, definizione di HIC</p>	Tipo di veicolo	Momento di inerzia attorno all'asse verticale	Altezza del baricentro da terra (mm)	veicoli passeggeri con trazione anteriore	$0,1478 m p L \pm 4,8 \%$	$535 \pm 3 \%$	veicoli passeggeri con trazione posteriore	$1,015 \left[ 2(1-x) \frac{mL^2}{12} - (2x-1) \frac{mp^2}{4} \right] \pm 5,9\%$	$0,39 h_{tot} \pm 4,9 \%$	veicoli sportivi	$0,4622 m t l \pm 6,7 \%$	$0,39 h_{tot} \pm 5,4 \%$	Pickup	$0,958 m a b \pm 4,6 \%$	$0,376 h_{tot} \pm 3,5 \%$	furgoni	$0,1525 m p L \pm 7,4 \%$	$0,381 h_{tot} \pm 2,8 \%$	<p>Tabella II – Formule empiriche per la stima dei momenti di inerzia e dell'altezza del baricentro di vari tipi di veicolo. <math>m</math> = massa, <math>p</math> = passo, <math>L</math> = lunghezza totale del veicolo, <math>x</math> = frazione di carico gravante sull'avantreno, <math>a</math> = distanza del baricentro dall'avantreno, <math>b</math> = distanza del baricentro dal retrotreno, <math>t</math> = carreggiata</p> <table border="1" data-bbox="1261 619 2092 1337"> <thead> <tr> <th>Tipo di veicolo</th> <th>Momento di inerzia attorno all'asse verticale</th> <th>Altezza del baricentro da terra (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>veicoli passeggeri con trazione anteriore</td> <td><math>0,1478 m p L \pm 4,8 \%</math></td> <td><math>535 \pm 3 \%</math></td> </tr> <tr> <td>veicoli passeggeri con trazione posteriore</td> <td><math>1,015 \left[ 2(1-x) \frac{mL^2}{12} - (2x-1) \frac{mp^2}{4} \right] \pm 5,9\%</math></td> <td><math>0,39 h_{tot} \pm 4,9 \%</math></td> </tr> <tr> <td>veicoli sportivi</td> <td><math>0,4622 m t p \pm 6,7 \%</math></td> <td><math>0,39 h_{tot} \pm 5,4 \%</math></td> </tr> <tr> <td>Pickup</td> <td><math>0,958 m a b \pm 4,6 \%</math></td> <td><math>0,376 h_{tot} \pm 3,5 \%</math></td> </tr> <tr> <td>furgoni</td> <td><math>0,1525 m p L \pm 7,4 \%</math></td> <td><math>0,381 h_{tot} \pm 2,8 \%</math></td> </tr> </tbody> </table>	Tipo di veicolo	Momento di inerzia attorno all'asse verticale	Altezza del baricentro da terra (mm)	veicoli passeggeri con trazione anteriore	$0,1478 m p L \pm 4,8 \%$	$535 \pm 3 \%$	veicoli passeggeri con trazione posteriore	$1,015 \left[ 2(1-x) \frac{mL^2}{12} - (2x-1) \frac{mp^2}{4} \right] \pm 5,9\%$	$0,39 h_{tot} \pm 4,9 \%$	veicoli sportivi	$0,4622 m t p \pm 6,7 \%$	$0,39 h_{tot} \pm 5,4 \%$	Pickup	$0,958 m a b \pm 4,6 \%$	$0,376 h_{tot} \pm 3,5 \%$	furgoni	$0,1525 m p L \pm 7,4 \%$	$0,381 h_{tot} \pm 2,8 \%$
Tipo di veicolo	Momento di inerzia attorno all'asse verticale	Altezza del baricentro da terra (mm)																																				
veicoli passeggeri con trazione anteriore	$0,1478 m p L \pm 4,8 \%$	$535 \pm 3 \%$																																				
veicoli passeggeri con trazione posteriore	$1,015 \left[ 2(1-x) \frac{mL^2}{12} - (2x-1) \frac{mp^2}{4} \right] \pm 5,9\%$	$0,39 h_{tot} \pm 4,9 \%$																																				
veicoli sportivi	$0,4622 m t l \pm 6,7 \%$	$0,39 h_{tot} \pm 5,4 \%$																																				
Pickup	$0,958 m a b \pm 4,6 \%$	$0,376 h_{tot} \pm 3,5 \%$																																				
furgoni	$0,1525 m p L \pm 7,4 \%$	$0,381 h_{tot} \pm 2,8 \%$																																				
Tipo di veicolo	Momento di inerzia attorno all'asse verticale	Altezza del baricentro da terra (mm)																																				
veicoli passeggeri con trazione anteriore	$0,1478 m p L \pm 4,8 \%$	$535 \pm 3 \%$																																				
veicoli passeggeri con trazione posteriore	$1,015 \left[ 2(1-x) \frac{mL^2}{12} - (2x-1) \frac{mp^2}{4} \right] \pm 5,9\%$	$0,39 h_{tot} \pm 4,9 \%$																																				
veicoli sportivi	$0,4622 m t p \pm 6,7 \%$	$0,39 h_{tot} \pm 5,4 \%$																																				
Pickup	$0,958 m a b \pm 4,6 \%$	$0,376 h_{tot} \pm 3,5 \%$																																				
furgoni	$0,1525 m p L \pm 7,4 \%$	$0,381 h_{tot} \pm 2,8 \%$																																				