

# REGOLAMENTO ENERGIE RINNOVABILI ED ALTERNATIVE

2017

## **Art 1 Finalità**

Il Campionato Italiano Energie Rinnovabili ed Alternative è riservato alle vetture con a ridotto impatto ambientale ed è finalizzato, prioritariamente, a promuovere anche in ambito sportivo forme innovative e sostenibili di mobilità.

## **Art 2 Tipologia gare**

Il Campionato, come in avanti precisato, sarà articolato nei settori:

- a) velocità in circuito;
- b) in salita;
- c) slalom;
- d) regolarità (in circuito e su strada).

In queste ultime competizioni, costituirà criterio determinante per la classifica il rispetto dei tempi prefissati per percorrere i diversi settori in cui è suddiviso il percorso, parte del quale sarà riservato allo svolgimento di prove cronometrate di differente tipologia.

## **Art 3 Calendario**

Per la corrente stagione sportiva, sono considerate valide per attribuzione dei relativi titoli nazionali:

### **a) Velocità in circuito (organizzatore Gruppo Peroni Race srl)**

ENDURANCE CHAMPIONS CUP 2017

9/4	Mugello
11/6	BRNO
16/7	Misano
1/10	Imola
12/11	Vallelunga
27/10	

### **b) Velocità in salita**

7/7	Cesana Sestriere
22/9	Coppa del Chianti



6/10 XXXV^ Pedavena-Croce D'aune

28/10 56^ Alghero Scala Piccada

**c) Slalom**

7.5 Slalom di Ascoli Piceno

23.7 Slalom Abriola Sellata

10.9 Slalom Monopoli (BA)

17.9 Somano / Bossolasco

**d) Regolarità**

1/4 Rally Sanremo

14/5 Adria

3/6 1° Ecorally degli Abeti

10/9 Vallelunga

16/9 San Marino E- Rally

15/10 Adria

**Art 4) Tipologia veicoli ammessi alle competizioni**

Sono ammessi veicoli delle seguenti categorie:

- **Cat. IIIA – Veicoli elettrici**
  - **BEV:** Battery Electric Vehicles
- **Cat. VII - Veicoli ibridi**
  - **HEV:** Hybrid Electric Vehicles
  - **PHEV:** Plug-in Hybrid Electric Vehicles
  - **REEV:** Range Extended Electric Vehicles
  - **FCEV:** Fuel Cell Electric Vehicle
- **Cat. VIII – Altri veicoli ad energia alternativa**
  - **Mono-Fuel** - Veicoli con alimentazione esclusiva a metano o gpl
  - **Bi-Fuel** - Veicoli con alimentazione metano-benzina o gpl-benzina
  - **Dual-Fuel** – Veicoli con alimentazione mista metano-gasolio o gpl-gasolio
  - **HICEV:** Hydrogen Internal Combustion Engine Vehicle.



In ogni caso non sono ammesse vetture con classificazione inferiore alla normativa EURO 5.

#### **Art 5) Concorrenti, Conducenti e Scuderie ammesse**

Possono partecipare alle gare del Calendario che precede i conducenti italiani e stranieri, titolari di licenza sportiva internazionale o nazionale, in corso di validità e le scuderie titolari di licenza, in conformità all'Appendice 1 del Regolamento Sportivo Nazionale 2017 – Cap. Licenze ed Assicurazioni.

#### **Art 6) Regolamento Particolare di Gara**

Il Regolamento Particolare di Gara deve essere compilato utilizzando quello tipo, adottato da Aci Sport. Il permesso di organizzazione deve essere richiesto mediante l'invio ad ACI Sport del RPG e della documentazione amministrativa, in conformità alle vigenti disposizioni di settore. Il ripetuto RPG dovrà obbligatoriamente prevedere l'ammissione alle gare di tutte le tipologie di veicoli di cui all'art. 4 che precede.

#### **Art 7) Verifiche Tecniche**

##### **7.1 – Conformità Vetture RDS**

Nel R.P.G. devono essere indicati luogo ed orari per lo svolgimento delle verifiche tecniche, in particolare il Commissario Tecnico dovrà verificare la conformità delle vetture a quanto prescritto dal presente Regolamento:

- Conformità della vettura ai rispettivi documenti tecnici ed amministrativi;
- Rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 13.3 lett. C)

##### **7.2 – Conformità Vetture CDS**

Il Commissario Tecnico dovrà verificare la conformità della vettura a quanto prescritto dal Codice della Strada con particolare attenzione:

- Per le vetture dotate di impianti metano/gpl
  - L'annotazione del collaudo in corso di validità dell'impianto sulla carta di circolazione
  - La scadenza del collaudo dei serbatoi dei combustibili gassosi

##### **7.3 – Serbatoi e batterie**

Le vetture dovranno presentarsi alle verifiche tecniche con tutti i serbatoi (liquidi e



gassosi) pieni e con le batterie cariche.

## **Art. 8 Classifiche e Coefficienti**

### **8.1 Classifiche**

Saranno compilate per ciascuna gara le seguenti classifiche:

- Classifica generale;
- Classifica cat. IIIA;
- Classifica cat. VII;
- Classifica cat. VIII;
- Classifiche speciali (femminile, di marca, etc.)
- Classifica Scuderie.

Per la classifica “Scuderie” sarà considerata la somma dei piazzamenti del miglior equipaggio per ciascuna delle categorie.

Limitatamente alle gare di regolarità in caso di ex-aequo, la precedenza deve essere data all’equipaggio che ha realizzato il minor numero di penalità nella prima prova cronometrata e quindi, se l’ex-aequo dovesse permanere, nella seconda, nella terza e così di seguito fino all’ultima.

### **8.2 Punteggi**

In ogni gara, ai primi 8 equipaggi di ognuna della classifiche previste nel art. 8.1 saranno assegnati i seguenti punteggi:

1° Classificato	10 Punti
2° Classificato	8 Punti
3° Classificato	6 Punti
4° Classificato	5 Punti
5° Classificato	4 Punti
6° Classificato	3 Punti
7° Classificato	2 Punti
8° Classificato	1 Punto





### **8.3 Premi**

Devono essere previsti soltanto premi d'onore e/o in natura. Quelli non ritirati in sede di premiazione ufficiale non saranno essere assegnati.

Saranno assegnati premi per i primi tre equipaggi di ognuna della classifiche previste nel art. 8.1.

### **ART. 9 Reclami e Appelli**

Per le modalità e i termini di presentazione dei reclami e degli appelli si rinvia alle disposizioni del R. S. N.

### **ART. 10 Classifica Finale**

#### **10.1 Titolazioni**

Al termine della stagione sportiva, sulla base delle classifiche finali, ACI Sport assegnerà i seguenti titoli:

- Campione Italiano Velocità in Circuito Energie Alternative;
- Campione Italiano Velocità in Salita Energie Alternative;
- Campione Italiano Slalom Energie Alternative;
- Campione Italiano Regolarità Energie Alternative;
- Campione Italiano Scuderie Energie Alternative
- Trofeo Italiano Cat. IIIA Energie Alternative;
- Trofeo Italiano Cat. VII Energie Alternative;
- Trofeo Italiano Cat. VIII Energie Alternative;

Ai fini del conseguimento dei titoli, è fatto obbligo di partecipazione a tutte le gare valide per ciascuna specialità, contemplata nel presente regolamento.

Resta in facoltà dei conduttori partecipare e concorrere per più specialità.

#### **10.2 Classifiche Finali**

La classifiche finali di Campionati saranno stabilite sommando per ciascun conduttore tutti i punti conseguiti.

In caso di ex-aequo si conteggeranno il maggior numero di primi posti, secondi posti, terzi posti, etc inseriti nella classifica finale.

Limitatamente alla specialità della regolarità, se il primo conduttore avrà formato equipaggio sempre con lo stesso navigatore, il Titolo sarà aggiudicato ad entrambi.







## TITOLO II

### DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER LE GARE DI REGOLARITA'

#### Art 11) Svolgimento della manifestazione

##### **11.1 Percorso**

I tratti di percorso interessati dalle prove cronometrate devono interessare strade aperte al traffico, salvo i casi in cui interessino circuiti provvisori, autodromi, kartodromi. Tutte le distanze dichiarate dall'Organizzatore devono considerarsi convenzionali e accettate.

Il percorso non deve essere chiuso al traffico, salvo specifiche deroghe autorizzate dall'ACI o specifiche prescrizioni delle pubbliche amministrazioni competenti, deve essere descritto nella tabella delle distanze e dei tempi da allegare al regolamento particolare di gara (di cui fa parte integrante) e nel road-book (radar) e deve essere suddiviso in settori da percorrere in tempi stabiliti. Al Regolamento Particolare di Gara devono essere allegate, inoltre, le mappe del percorso e le planimetrie delle prove cronometrate che si svolgono su aree appositamente attrezzate.

In caso di ostruzioni stradali o di altri casi di forza maggiore verificatisi prima della partenza della gara, il percorso può essere modificato oppure, per motivi di sicurezza, possono essere neutralizzati alcuni tratti dello stesso. Una volta presa la partenza, gli equipaggi non possono invocare, per alcun motivo, casi di forza maggiore: eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono pertanto essere superati di pura iniziativa degli equipaggi stessi, ma sempre nel rispetto delle norme del codice della strada.

##### **11.2 Durata**

Le gare di Campionato possono svolgersi su una o più giornate, indifferentemente di giorno e/o di notte.

##### **11.3 Prescrizioni Minime**

Il numero minimo delle prove cronometrate (PC) deve essere:

- per percorsi fino a 250 km,    minimo 25 prove
- per percorsi da 251 km fino 300 km    minimo 30 prove









erogare 230V/16A (3,7 kW)

- La distanza tra due punti di ricarica non dovrà essere superiore a 120 km.
- Per percorrenze superiori a 120 km l'organizzatore dovrà prevedere un riordino per effettuare le ricariche nella misura di 1 ora per ogni 15 km residui.
- I punti di ricarica dovranno essere a disposizione degli equipaggi almeno 5 ore prima dell'orario previsto per le verifiche tecniche.

## **Art 12) Cronometraggio**

### **12.1 Sincronizzazione**

L'ora ufficiale di gara è quella della stazione di DCF 77 di Francoforte (ora europea) o quella UTC (Coordinated Universal Time) fornita dal sistema GPS (Global Positioning System) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa. Il tipo di ora prescelta (DCF 77 o UTC) deve essere indicata sul Regolamento Particolare di Gara. Tutti gli apparecchi di rilevamento dell'organizzazione devono essere sincronizzati con un sincronizzatore acceso non prima di quattro ore dallo start del primo cronometro sul percorso di gara, collegato su una linea "N.A." (Normalmente Aperta), con l'ora ufficiale di gara non prima di un'ora dal passaggio della prima vettura. Subito dopo il passaggio dell'ultima vettura ogni apparecchio di rilevamento dell'organizzazione deve essere verificato con un sincronizzatore collegato su una linea N.A.; se la staratura di un apparecchio di rilevamento dell'organizzazione rispetto all'ora ufficiale di gara dovesse essere maggiore di + o - 5 centesimi, il rilevamento interessato deve essere annullato.

### **12.2 Rilevamento dei tempi**

Tutti i rilevamenti al 1/100 di secondo devono essere effettuati automaticamente con apparecchiature scriventi e con pressostati nel momento in cui la vettura transita con la ruota anteriore sul pressostato. I pressostati devono essere installati perpendicolarmente alla sede stradale, la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il pressostato alla cui estremità dovranno essere posizionati due coni verticali di segnalazione.

L'impossibilità di transito ad un qualsiasi rilevamento nel tempo previsto, limitatamente



ad un massimo del 20% delle vetture, per cause indipendenti dalla loro volontà, deve essere certificata dall'Ufficiale di Gara o dal cronometrista responsabile del controllo addetto alla postazione; al termine della gara i Commissari Sportivi, constatata l'effettiva impossibilità di transito, a loro insindacabile giudizio, possono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate nell'art. 12.5.

In caso di impossibilità di transito per una percentuale superiore di vetture il rilevamento deve essere annullato.

In caso di mancato o cattivo funzionamento in un qualsiasi rilevamento delle apparecchiature dei cronometristi, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, i Commissari Sportivi devono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate nell'art. 12.5.

In caso di mancato o cattivo funzionamento delle apparecchiature, per una percentuale superiore di vetture, il rilevamento deve essere annullato.

### **12.3 Cronologici**

Tutte le buste contenenti i cronologici e le bande originali relativi ai CO e alle PC devono contenere un riepilogo, stilato e firmato dai cronometristi preposti al CO o alla PC, indicante:

- la sincronizzazione iniziale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- il numero di vetture transitate, con l'eventuale indicazione specifica delle vetture alle quali i tempi non sono stati rilevati in modo automatico;
- la verifica di sincronizzazione finale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- ogni altra osservazione utile all'interpretazione delle bande originali allegate che non devono mai presentare correzioni o cancellazioni che rendono illeggibile la stampa originale; in caso di ambiguità nella determinazione del rilevamento di tempo di una vettura, si deve attribuire alla stessa il rilevamento più favorevole.

È fatto obbligo agli organizzatori di esporre copia dei cronologici di ogni PC, PM, PD e CO e di aver a disposizione i cronologici e le bande originali degli apparecchi di rilevamento. In caso di reclamo formale fa fede la banda originale.

Al termine dell'evento le bande originali dei rilevamenti cronologici potranno essere



consultati dai concorrenti che ne faranno richiesta.

#### **12.4 Verifica dei tempi ufficiosi**

Al fine di individuare e quindi risolvere possibili inesattezze dovute a involontari errori di trascrizione, trasmissione o elaborazione, tutti i tempi ufficiosi delle prove devono essere esposti successione man mano che pervengono presso la sede indicata nel regolamento particolare. Gli equipaggi, presa visione di tali tempi, hanno a disposizione 15' (dal momento di esposizione o dal momento del proprio arrivo), per richiedere, esclusivamente al Direttore di Gara ovvero, se previsto, al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, per iscritto, le richieste di controllo di un numero massimo di 1 rilevamento.

Nelle gare di più giorni gli equipaggi possono richiedere con le medesime modalità su indicate il controllo di un numero massimo di 1 rilevamento per giorno esclusivamente al termine di ogni giorno. Non sono quindi accettate a fine gara richieste di verifica tempi relative a giornate precedenti.

Il Direttore di Gara, utilizzando la documentazione ufficiale in suo possesso, prenderà le decisioni che riterrà opportune e procederà all'esposizione delle classifiche. Dopo l'esposizione delle classifiche sono ammessi soltanto i reclami formali da presentare nei modi e nei termini indicati nel R.S.N.

#### **12.5 Calcolo e applicazione della media**

In tutti i casi in cui si renda necessario l'utilizzo della media delle penalizzazioni, la stessa verrà calcolata come segue:

Verranno preliminarmente escluse dal calcolo tutte le prove oggetto di contestazione per problemi di cronometraggio o impedimenti al transito certificati da rapporti di Ufficiali di Gara ed autorizzati dal Collegio/ Giudice Unico, verranno ulteriormente escluse dal calcolo la migliore e la peggiore prova. La somma delle penalità delle rimanenti prove regolarmente disputate andrà divisa per il numero delle prove stesse, il risultato dovrà essere arrotondato all'unità più vicina per determinare il valore della media da attribuire al Conducente.

In caso di manifestazioni che si disputano su più giornate il calcolo della media andrà fatto a fine giornata con riferimento alle prove della giornata stessa.

#### **Art 13) Strumentazione degli equipaggi**



### **13.1 Sincronizzazione**

Gli equipaggi possono effettuare la sincronizzazione dei loro cronometri, esclusivamente sull'orologio posto alla partenza di ogni tappa ma senza collegarsi allo stesso.

Il tratto di percorso compreso tra il cartello di inizio e il cartello di fine zona rilevamento può essere percorso solamente a bordo delle rispettive vetture. E' vietato l'accesso non autorizzato alle postazioni di cronometraggio.

### **13.2 Cronometri**

L'utilizzo dei cronometri da parte degli equipaggi non è soggetto ad alcuna limitazione.

### **13.3 Mediometri**

L'utilizzo dei mediometri durante le prove a media (PM) da parte degli equipaggi è soggetto alle seguenti prescrizioni:

- A) Nessun limite nel numero e nel tipo di sonde
- B) Nessun vincolo per collegamenti vettura > strumenti
- C) Divieto totale di collegamenti strumenti > vettura che possano generare aiuti "attivi" nelle prove a media. L'eventuale presenza di sistemi "attivi" collegati agli strumenti comporta l'esclusione dalla manifestazione.

## **Art 14 Penalizzazioni**

### **a) Controlli orari**

per ogni minuto o frazione di anticipo	100 penalità
per ogni minuto o frazione di ritardo	100 penalità (max 300)
per ritardo oltre il tempo massimo	esclusione

### **b) Prove cronometrate**

per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (max 300)
--	----------------------

### **c) Prove di media**

per ogni 1/10 secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (max 300)
--	----------------------





**d) Controlli segreti di transito**

per ogni minuto secondo in meno oltre la tolleranza del 20% 10 penalità

**e) Tabella di Marcia**

alterazione, manomissione e correzioni non avallate dagli U.d.G esclusione

mancata annotazione ad un controllo orario esclusione

mancata restituzione esclusione

mancanza di un timbro di controllo esclusione

**f) Altre penalizzazioni**

per rifiuto di partenza nell'ora e ordine stabilito 100 penalità

per arresto della vettura in zona di rilevamento PC (fermo vettura) 100 penalità

per accesso non autorizzato dell'equipaggio in zona rilevamento (fatti salvi ulteriori provvedimenti) 300 penalità

per mancato transito ad un qualsiasi controllo Esclusione

per sosta non autorizzata in zona di controllo Esclusione

per blocco del passaggio e/o danno agli altri equipaggi Esclusione

per comportamento antisportivo fino all'esclusione

per transito ad un controllo in senso contrario o diverso Esclusione

per infrazione al Codice della Strada fino alla esclusione

per irregolarità dei documenti in sede di verifica non ammissione

per mancato rispetto degli orari di verifica non ammissione

per ritardo alla partenza superiore a 15 minuti primi non ammissione

per aver fatto condurre la vettura da persona diversa dal conduttore Esclusione

per mancanza di un numero di gara o di almeno una targa di gara Ammenda

per mancanza di due o di tutti i numeri di gara Esclusione



per mancata comunicazione del ritiro alla Direzione Gara	Ammenda
per mancata osservanza delle disposizioni relative alla sincronizzazione dei cronometri	Esclusione
per comportamento non prudente di un conduttore o un navigatore	fino all'esclusione
per essersi sporti dalla vettura in movimento	fino all'esclusione
per ogni richiesta verifica tempi pretestuosa o non motivata	fino all'esclusione
per irregolarità della vettura	Esclusione

Nelle gare con più tappe gli equipaggi fuori tempo massimo e gli equipaggi che non sono transitati a uno o più controlli (CO, PC, PM, CT) sono riammessi automaticamente alla partenza della Tappa successiva. Se riammessi, riceveranno una penalizzazione di 12000 punti. Nelle gare titolate agli equipaggi riammessi non verranno assegnati punteggi per le classifiche dei titoli.

## **ART. 15 TIPOLOGIA DI PROVE AMMESSE**

### **15.1 Prove Cronometrate (PC)**

Sono denominate Prove Cronometrate i tratti cronometrati di percorso, compresi tra due rilevamenti inseriti in un settore. I rilevamenti devono essere effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, come gli scarti rilevati ai CO, a determinare la classifica.

Le PC possono essere effettuate con partenza rilevata (a ingresso libero); sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della PC comunque entro 5 secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista.

Possono essere previste più PC consecutive (concatenate), dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della precedente PC, costituisce l'ora di inizio della PC seguente, e così via.

Per le PC ubicate in aree attrezzate o in circuiti provvisori, autodromo, kartodromi e per le PC con lunghezza inferiore a 300 m. è necessario allegare una planimetria esplicativa. Tutte le PC devono essere opportunamente segnalate, in conformità alle vigenti disposizioni della specialità.



Nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta dell'autovettura e l'apertura delle portiere. Le vetture che dovessero fermarsi per guasto nella zona rilevamento, devono essere immediatamente rimosse secondo le indicazioni degli Ufficiali di Gara, pena l'esclusione. È altresì vietato l'accesso non autorizzato dei conduttori e dei navigatori.

Le vetture che transitano ad una PC in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

### **15.2 Prove di Media (PM)**

Sono denominate Prove di Media quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita.

Le modalità di partenza devono essere comunicate ai concorrenti ed il road-book deve indicare anche il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM.

Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore. Il tempo di uscita deve essere rilevato al 1/10 di secondo con apparecchiature scriventi. Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare prima dell'inizio della gara.

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un tratto di strada il più rettilineo possibile con indicazioni di misure (Etallongage o Calibrazione), verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da base misurata per la stesura del road-book. La lunghezza del tratto non deve essere inferiore a 4 km.

### **15.3 – Prove con Diversa Tipologia (PD)**

Sono denominate prove con diversa tipologia quei tratti di percorso, inseriti in un settore nei quali l'organizzatore può stabilire modalità di effettuazione e di penalizzazione differenti da quelle precedentemente descritte. Le PD devono essere descritte nel RPG. In tali prove devono essere tuttavia sempre rispettate le medie orarie in funzione delle caratteristiche del percorso e comunque mai superiori ai 50 Km/ora. Le PD, se previste, concorrono come CO, PC e PM a determinare la classifica.





