



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
20-12-2025	<p>Art. 2 – Definiciones</p> <p>Art. 3 – Competiciones puntuables</p> <p>Art. 4 – Normas a cumplir por las competiciones puntuables</p> <p>Art. 5 – Aspirantes y licencias</p> <p>Art. 6 – Normas a cumplir por los equipos</p> <p>Art. 7 – Oficiales</p> <p>Art. 8 – Documentos estándar RFEDA</p> <p>Art. 10 – Placa de la prueba, números de competición y publicidad</p> <p>Art. 11 – GPS</p> <p>Art. 12 – Circulación</p> <p>Art. 15 – Salida</p> <p>Art. 16 – Asistencia – Ouvreurs</p> <p>Art. 17 – Procedimiento para el funcionamiento de los controles</p> <p>Art. 18 – Eliminación de carrera por retraso</p> <p>Art. 19 – Tramos de regularidad</p> <p>Art. 20 – Parque cerrado</p> <p>Art. 21 – Clasificaciones</p> <p>Art. 24 – Resultados a retener</p> <p>Art. 26 – Copa de España de Escuderías</p>	01-01-2026



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

- 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES
- 2) DEFINICIONES
- 3) COMPETICIONES PUNTUABLES
- 4) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES
- 5) ASPIRANTES Y LICENCIAS
- 6) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS
- 7) OFICIALES
- 8) DOCUMENTOS ESTÁNDAR RFEDA
- 9) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES
- 10) PLACA DE LA PRUEBA, NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD
- 11) GPS
- 12) CIRCULACIÓN
- 13) TRAMO DE CALIBRACIÓN
- 14) CEREMONIA DE SALIDA
- 15) SALIDA
- 16) ASISTENCIAS, OUVREURS
- 17) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
- 18) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO
- 19) TRAMOS DE REGULARIDAD
- 20) PARQUE CERRADO
- 21) CLASIFICACIONES
- 22) TROFEOS
- 23) PUNTUACIONES
- 24) RESULTADOS A RETENER
- 25) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL
- 26) COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS
- 27) TROFEO PARA EQUIPOS
- 28) CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS
- 29) RECLAMACIONES
- 30) APELACIONES
- 31) ACTAS E INFORME FINAL

### ANEXOS

1. PENALIZACIONES
2. LIBRO DE RUTA
3. CARNET DE CONTROL TIPO
4. REQUISITOS DE CRONOMETRAJE
5. INSCRIPCIÓN
6. COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS
7. REGLAMENTO PARTICULAR TIPO
8. PUBLICACIÓN LISTAS Y CLASIFICACIONES
9. GPS
10. CÁLCULO ENERGÍA BATERÍAS NO RECARGADAS
11. LISTADO COV



# REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

## 1. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

- 1.1.** La Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) convoca el Campeonato de España de Energías Alternativas 2026.
- 1.2.** La abreviatura del Campeonato de España de Energías Alternativas será CEEA RACE, y su uso será obligatorio en todos los documentos, soportes publicitarios, etc.
- 1.3.** Los reglamentos aplicables por orden de prelación serán:
- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE).
  - El presente Reglamento Deportivo, así como el Reglamento Técnico y sus Anexos.
  - El Reglamento Particular de la competición.

En caso de contradicción entre estas normativas, prevalecerá la de rango superior.

- 1.4.** El CDI será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.
- 1.5.** Todos los casos no previstos en el Reglamento aplicable y las dudas que pudieran derivar de su interpretación serán estudiados y resueltos por el Colegio de Comisarios Deportivos que son los únicos con poder para tomar una decisión.
- 1.6.** El Director de Carrera es el responsable de aplicar este reglamento y el reglamento particular durante el desarrollo del evento, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes del evento.
- 1.7.** La RFEDA establece para el año 2026 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos del CEEA RACE:
- Campeonato de España de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Eléctricos.
  - Campeonato de España de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Híbridos Enchufables.
  - Campeonato de España de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Híbridos.
  - Campeonato de España de Energías Alternativas para Marcas de Vehículos Eléctricos.
  - Campeonato de España de Energías Alternativas para Marcas de Vehículos Híbridos Enchufables.
  - Campeonato de España de Energías Alternativas para Marcas de Vehículos Híbridos.
  - Copa de España de Energías Alternativas para clubes/escuderías (en cada categoría).
  - Trofeo de España de Energías Alternativas para equipos (en cada categoría).
  - Copa Kobe Motor ECO.

### 1.8. Características del Campeonato de España de Energías Alternativas

Las pruebas que conforman el Campeonato de España de Energías Alternativas son competiciones automovilísticas en las que se valora la eficiencia en la conducción y la regularidad.

El objetivo último de las mismas es promover el uso de vehículos fabricados con nuevas tecnologías, diseñados para ahorrar energía y emitir la menor cantidad posible de CO<sub>2</sub> y otras sustancias contaminantes. Estas competiciones también pretenden impulsar la conducción eficiente y la movilidad sostenible priorizando el uso de la electricidad como fórmula para propulsar los vehículos.

El certamen también representa un foro para los fabricantes, en el que pueden probar y mostrar al público las nuevas tecnologías que han desarrollado para consumir menos energía.

En un eco Rallye se evalúa la capacidad de cada participante para conducir de la manera más eficiente posible a lo largo de un recorrido establecido, valiéndose para ello tanto de sus técnicas de eco conducción como de las características de su vehículo, respetando con precisión los horarios de paso por una serie de puntos tanto públicos como secretos previstos por la organización.

Es importante destacar que las pruebas de energías alternativas no son competiciones de velocidad y se realizan en condiciones reales de tráfico y que, por lo tanto, ni los vehículos ni los componentes de los equipos necesitan un equipamiento de seguridad específico para participar. Los coches deberán ser de serie, estar oficialmente homologados para circular por vías públicas y encuadrarse en cualquiera de las tres categorías previstas en el Art.3 del Reglamento Técnico.

## 2. DEFINICIONES

### 2.1. Inicio del Eco Rallye.

Un Eco Rallye comienza el día de las verificaciones.

### 2.2. Etapa

~~Cada una de las partes del Eco Rallye separadas por una parada mínima reglamentada.~~

**Cada una de las partes del Eco Rallye separadas por un periodo de descanso nocturno o parada prolongada superior a nueve (9) horas.**

**Como norma general, cada día de competición corresponde a una etapa.**

~~En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 10 horas de conducción. Un tiempo máximo de 2 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.~~

**La duración máxima de conducción en una etapa será de diez (10) horas, a la que se podrá añadir un tiempo máximo de dos (2) horas por reagrupamientos.**

~~Para las etapas de una duración inferior a las 6 horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de 6 horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de 6 horas.~~

**Para etapas de menos de seis (6) horas, el tiempo de descanso posterior será, al menos, igual al de la etapa. Para etapas de seis (6) horas o más, el descanso mínimo será de seis (6) horas.**

### 2.3. Sección

~~Cada parte del Eco Rallye separada por un reagrupamiento.~~

**Parte de una etapa comprendida entre dos reagrupamientos, entre la salida de la etapa y el primer reagrupamiento, o entre el último reagrupamiento y el final de etapa.**

### 2.4. Tramo de regularidad

Parte del Itinerario en la que se ~~desarrolla un tramo de regularidad~~ **debe mantener una velocidad media establecida por la organización**, con la carretera abierta al tráfico.

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 50 km/h, salvo autorización expresa de la RFEDA **en base a las condiciones del recorrido.**

Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.

### 2.5. Sector de enlace

~~Las partes del itinerario que no son utilizadas como zona de regularidad.~~

~~De la misma manera que en los tramos de regularidad, si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.~~

**Tramo del itinerario no sujeto a regularidad, que sirve para enlazar diferentes zonas de la prueba. En estos tramos también deberá respetarse el código de circulación y considerar las condiciones de tráfico.**

### 2.6. Reagrupamiento

Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado, con un CH a la entrada y otro a la salida, con el objeto de seguir el programa del Eco Rallye, y permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un reagrupamiento será de 15 minutos como mínimo y 30 como máximo. Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la competición no sufra interrupciones de larga duración. Cualquier modificación, deberá ser sometida a la aprobación de la RFEDA.

**Los reagrupamientos delimitan el inicio y fin de las secciones dentro de una etapa.**

### 2.7. Neutralización

Tiempo durante el cual un equipo está parado por el organizador por cualquier motivo, encontrándose en régimen de Parque Cerrado.

### 2.8. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier operación, verificación, preparación o reparación en los vehículos, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en **el** reglamento particular de la competición y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados.

### 2.9. Asistencia prohibida

~~Es el abandono del itinerario por un vehículo o la presencia de un miembro del equipo en el recorrido durante un sector de regularidad o sector de enlace.~~

**Se considera asistencia prohibida cualquier ayuda externa no autorizada prestada al vehículo o al equipo durante toda la prueba, que pueda influir en el rendimiento o resultados del participante.**

**Queda prohibida la intervención de miembros del equipo fuera del vehículo durante el desarrollo de prueba, excepto en situaciones de emergencia o si lo permite expresamente el reglamento particular.**



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

No se considerará asistencia la mera presencia de espectadores, medios de comunicación, aficionados u otros miembros del equipo en zonas abiertas al público, siempre que no interactúen con el vehículo ni con la tripulación ni realicen ninguna acción que pueda influir en su rendimiento o resultado.

### 2.10. Final de Eco Rallye

La competición finaliza con la publicación de la clasificación final. La parte competitiva acaba al término de la recarga/ repostajes finales.

IMPORTANTE: Se recuerda lo establecido en el CDI:

*“... En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial...”*

### 2.11. Carnet de Control

Carnet destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control previstos en el itinerario.

### 2.12. Complemento

Documento oficial por escrito que forma parte del reglamento particular del Eco Rallye, destinado a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados, numerados y publicados. (App Sportity y Web)

Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

Los complementos serán publicados por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la RFEDA, salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
- Por los Comisarios Deportivos de la competición durante el desarrollo, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

### 2.13. Comunicado

Documento oficial por escrito de naturaleza informativa, que puede ser emitido por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera.

### 2.14. Decisión

Documento emitido por los Comisarios Deportivos para comunicar sus conclusiones después de una encuesta, audiencia o investigación.

### 2.15. Concurante

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante, valedera para el año en curso.

### 2.16. Tripulación

La tripulación está compuesta por 2 personas a bordo de cada vehículo designadas como piloto y copiloto. Ambas deberán poseer la licencia correspondiente valedera para el año en curso.

El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.

Además del piloto y copiloto, se define como miembro del equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

### 2.17. Coche “00”

El Coche “00” saldrá entre 20-30 y 45 minutos antes que el primer participante para realizar una inspección del recorrido de la prueba y verificar que está en condiciones óptimas para la competición.

El coche “00” será conducido por el equipo de seguridad de la organización de la carrera y su función principal será la de comprobar el estado de la carretera, identificar posibles peligros, problemas de seguridad y asegurarse de que los puntos de control y la señalización están en su lugar correcto.

El coche “00” tendrá comunicación directa con el Director de Carrera al que deberá de informar de cualquier anomalía que pudiese detectar a lo largo del recorrido o en los TR´s, indicando sobre todo el estado de la carretera.

### 2.18. Coche “0”

El Coche “0” saldrá 10 minutos antes que el primer participante para realizar una inspección del recorrido de la prueba y verificar que está en condiciones óptimas para la competición.

El coche “0” será conducido por el equipo de seguridad de la organización de la carrera y su función principal será la de comprobar el estado de la carretera, siguiendo las indicaciones del coche “00” y confirmando que no haya nuevas anomalías.

El coche "0" tendrá comunicación directa con el Director de Carrera al que deberá de informar de cualquier anomalía que pudiese detectar a lo largo del recorrido o en los TR´s, indicando sobre todo el estado de la carretera.

#### 3. COMPETICIONES PUNTUABLES

**3.1. Las competiciones puntuables para el Campeonato de España de Energías Alternativas serán publicadas anualmente por la RFEDA en el Calendario Estatal, estableciéndose en dicho calendario el número definitivo de pruebas para cada temporada.**

**Cualquier modificación posterior del número de pruebas inicialmente previstas deberá ser autorizada expresamente por la RFEDA y será comunicada oficialmente a través de los canales habituales de publicación.**

Las competiciones puntuables para la Campeonato de España de Energías Alternativas, en número máximo de seis (6), serán publicadas por la RFEDA en el Calendario Estatal.

**3.2.** Si un Eco Rallye no se celebra, no será inscrito en el CEEA RACE del año siguiente, salvo causa de fuerza mayor reconocida como tal por la RFEDA.

#### 4. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

**4.1. Se recomienda que las pruebas se disputen en una duración total de dos o tres días, en función del formato más adecuado para el organizador y con el objetivo de fomentar la participación.**

**En caso de celebrarse en varias jornadas, se recomienda preferentemente su desarrollo entre viernes, sábado y domingo.**

Todas las pruebas se recomiendan que sean disputadas entre dos y tres días (preferiblemente en viernes, sábado y domingo).

**4.2.** Se autorizan los Eco Rallyes nocturnos.

**Los Eco Rallyes podrán celebrarse total o parcialmente en horario nocturno, siempre que se garantice la seguridad de los participantes y se cumplan las normativas de circulación y permisos requeridos.**

**4.3. El recorrido tendrá una longitud máxima de:**

- **290 kilómetros, sin necesidad de realizar recarga intermedia.**
- **330 kilómetros, con recarga intermedia establecida.**

El recorrido será de 290 a 330 Kilómetros. Cualquier variación fuera de esa horquilla tendrá que ser autorizada por la Real Federación Española de Automovilismo.

**4.4. La organización pondrá a disposición de los equipos participantes una infraestructura centralizada de recarga en el parque cerrado o parque de asistencia, según se defina en el reglamento particular de la prueba.**

**No habrá recarga intermedia durante la realización de los tramos, salvo que el organizador lo indique en el reglamento particular de la prueba.**

**En caso de que un vehículo precise recarga adicional no prevista por la organización, podrá realizarla bajo penalización.**

**4.5. En caso de que se incluya una recarga intermedia en el itinerario de la prueba,** serán obligatorios los reagrupamientos entre la salida y la recarga intermedia y entre la recarga intermedia y final del Eco Rallye., ~~salvo solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y autorización expresa de esta.~~

**4.6.** Los Reagrupamientos se realizarán entre el final del primer tramo y el inicio del último tramo de regularidad de cada sección, ~~salvo solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y autorización expresa de esta.~~

**4.7.** El kilometraje total de los tramos de regularidad tendrá que ser del 50% del recorrido o superior, ~~salvo solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y autorización expresa de esta.~~

**4.8.** La longitud de los tramos de regularidad no deberá de ser inferior a quince (15) Kilómetros. Una longitud inferior podrá ser aprobada previa solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y en ningún caso podrá afectar a más del 25% de los tramos de regularidad previstos que compongan el recorrido.

**4.9.** La distancia del itinerario entre dos sesiones de recargas deberá ser entre 150 a y 170 Kilómetros teniendo en cuenta el terreno, y la climatología, ~~salvo autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo, siempre teniendo en cuenta el tipo de recorrido y su nivel de exigencia técnica.~~

**4.10.** El participante será responsable de que su vehículo cuente con la autonomía suficiente para acometer la totalidad de la prueba, sin necesidad de realizar ningún tipo de recarga.

**4.11.** El tiempo disponible para la recarga intermedia, **en caso de realizarse,** deberá ser de dos y media (2:30) a tres y media (3:30) horas, ~~salvo solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y autorización expresa de esta.~~ En esta recarga intermedia no será obligatorio que los vehículos participantes carguen la batería en su totalidad.



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

- 4.12. Los tramos de regularidad serán abiertos al tráfico y con el ancho suficiente para que puedan circular dos vehículos en sentido contrario a la vez, ~~salvo autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo.~~
- 4.13. Todo organizador de una competición puntuable que, por razones no debidamente justificadas, anule la misma, será multado con la cantidad de 300 € y los derechos de calendario no serán devueltos.
- 4.14. Como mínimo deberán realizarse 8 tramos diferentes por etapa, que no se podrán repetir, ~~salvo autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo.~~
- 4.15. Cada Organizador designará un Tramo de Regularidad Plus, que será el de mayor kilometraje que se realice después de la recarga intermedia (no tiene que ser el primero) y en el que se atribuirán los puntos adicionales para el campeonato a los tres (3) participantes de cada categoría que obtengan las menores penalizaciones, según el Art. 26 apartado Tramo Regularidad Plus.
- 4.16. Los puntos del Tramo de Regularidad Plus (TR plus) únicamente serán otorgados al Campeonato de España de pilotos y copilotos.
- 4.17. La página Web y App Sportity con la información de la prueba actualizada deberá ser publicada al menos 45 días antes de la celebración y deberá ser actualizada continuamente en base a las necesidades y publicaciones del programa-horario.
- 4.18. Se prohíbe el uso de generadores de combustión para realizar las recargas eléctricas de los vehículos participantes.
- 4.19. La RFEDA a través de los canales oportunos, realizará un informe de observación en cada una de las pruebas puntuables para el campeonato.
- 4.20. **Cualquier excepción, modificación o ajuste a los puntos establecidos en el presente artículo deberá ser solicitada expresamente por el organizador a la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) y únicamente podrá llevarse a cabo previa aprobación formal por parte de esta, antes del inicio del evento.**
- Una vez comenzada la prueba, el Colegio de Comisarios Deportivos junto con el Director de Carrera podrán valorar y, en su caso, autorizar mediante decisión oficial o complemento al reglamento cualquier modificación que resulte necesaria por causas de fuerza mayor justificadas o motivos de seguridad, siempre que exista informe o documentación que lo respalde.**

### 5. ASPIRANTES Y LICENCIAS

- 5.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso. (ver PCCCTCE Anexo 10).
- 5.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes indicados en el artículo 5.5.
- 5.3. **Podrán participar deportistas procedentes de países con los que la RFEDA haya suscrito un convenio específico en vigor, conforme a lo indicado en el Artículo 2.6 de las Prescripciones Comunes (PCCCTCE). En estos casos, se aplicarán las condiciones establecidas en dicho convenio, debiendo los deportistas cumplir con los requisitos administrativos y deportivos que figuren en el mismo.**
- 5.4. Asimismo, podrán participar y puntuar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del email [inscripciones@rfeda.es](mailto:inscripciones@rfeda.es)), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumpla con los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.
- 5.5. Cuadro de licencias admitidas:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS (CEE A 2026)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R / ITD-RH IT/LSC - IT/LSC1	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
COPILOTO GRADO A	COA		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PERMISO COPILOTO GRADO A	PCOA		
PILOTO GRADO B	PB	SOLO REGULARIDAD NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
COPILOTO GRADO B	COB		
PERMISO PILOTO GRADO B	PPB	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PERMISO COPILOTO GRADO B	PCOB		
PILOTO LICENCIA EcoRallyes	e-P	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
COPILOTO LICENCIA EcoRallyes	e-CO		
PILOTO GRADO B REGULARIDAD	PB/REG		
PILOTO GRADO B RESTRINGIDA	PB/RES	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
PERMISO PILOTO EcoRallyes	PPEA		
PERMISO COPILOTO EcoRallyes	PCEA		

### 6. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

Además de las contempladas en otros artículos del presente reglamento, por su importancia se destaca la siguiente normativa a riesgo de una penalización y que pueda llegar hasta la descalificación:



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

- 6.1. Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.
- 6.2. Los equipos con vehículos eléctricos llegarán a las verificaciones técnicas con más del 70% de la batería, y el resto de los vehículos con más del 3/4 del depósito de combustible lleno. (Reglamento Técnico Art. 7. 6)
- 6.3. Los vehículos que al presentarse en las verificaciones estén por debajo de lo estipulado en el Art. 6.2 serán penalizados, de acuerdo con lo definido con el Anexo 1.

**6.4. El piloto y el copiloto autorizados a tomar la salida deberán ser los mismos durante toda la prueba. Cualquier cambio será penalizado con la descalificación.**

**Ambos deben completar el recorrido previsto, salvo causa justificada. Pequeñas desviaciones o errores no implicarán descalificación automática, pero podrán ser penalizados a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos.**

~~El piloto y el copiloto que figuren en la lista de autorizados a tomar la salida deberán completar la totalidad del recorrido. Todo cambio será penalizado con la descalificación de la prueba.~~

- 6.5. Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- 6.6. Está prohibido al equipo bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- 6.7. Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido.
- 6.8. Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el Art. 11 y en el reglamento particular de la prueba.
- 6.9. La no participación en la ceremonia de entrega de premios llevará una penalización, salvo en casos de fuerza mayor debidamente justificados.
- 6.10. No acudir a la hora señalada para la última desconexión del vehículo en el parque cerrado será penalizado por cada minuto con 0,1 puntos en el Índice de Eficiencia, llegando a la descalificación a partir de los 15 minutos de la hora teórica de entrada a la desconexión.

En el caso de que exista un sistema informático remoto que respalde la obtención de los datos de recarga, ~~no será necesaria la presencia de los participantes en el proceso de desconexión;~~ **no será necesaria la presencia de todos los miembros del equipo durante el proceso de desconexión, pero deberá estar presente al menos un representante del equipo para verificar el porcentaje de recarga del vehículo.** Esta opción será indicada por el organizador en el programa horario, tras la aprobación de la RFEDA.

La descalificación la determina el Colegio de Comisarios Deportivos después de un informe del Director de Carrera.

### 7. OFICIALES

Todos los oficiales que actúen en la prueba deberán de constar en el Reglamento particular o en un Anexo, que deberá ser aprobado y publicado antes del inicio de la prueba.

Todos los Oficiales designados por el organizador serán considerados como jueces de hechos.

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo siguiente:

#### 7.1. Comisarios Deportivos

- 7.1.1. El Colegio de Comisarios Deportivos que actuará en el Campeonato de España de Energías Alternativas estará formado por tres Comisarios Deportivos. El Presidente será nombrado por la RFEDA.
- 7.1.2. El segundo y el tercer miembro del Colegio (que deberán estar presentes en todas las reuniones) serán nombrados por el Organizador de la Competición, el Organizador podrá designar un Comisario Deportivo en calidad de oyente.
- 7.1.3. Permanentemente deberá existir una comunicación adecuada con Dirección de Carrera y al menos uno debe encontrarse en la proximidad de Dirección del Eco Rallye, con objeto de que puedan ser tomadas las decisiones necesarias sin retraso.
- 7.1.4. Durante las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos podrán estar presente las siguientes personas.
- 7.1.4.1. El Director de Carrera (o persona de su equipo que lo represente).
- 7.1.4.2. Los Delegados de la RFEDA.
- 7.1.4.3. El Secretario del Colegio.
- 7.1.4.4. Un miembro de la organización.
- 7.1.4.5. Observador ~~(Si lo hubiera)~~
- Si así lo estiman necesario el colegio de Comisarios y/o el Director de Carrera:**
- 7.1.4.6. Delegado Técnico de la RFEDA o Jefe de Comisarios Técnicos.**





## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

### 7.1.4.7. Relaciones con los participantes.

### 7.1.4.8. Responsable de cronometraje.

### 7.1.4.9. Responsable de GPS.

### 7.1.4.10. Cualquier otra persona que el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos estimen necesaria.

7.1.5. En las deliberaciones para tomar acuerdos, únicamente podrán estar presentes los propios comisarios y los comisarios oyentes que no tendrán voto.

7.1.6. Durante el desarrollo del Eco Rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

## 7.2. Delegados de la RFEDA

### 7.2.1. Delegado Técnico:

La RFEDA nombrará un Delegado Técnico permanente.

### 7.2.2. Delegado Técnico Adjunto:

La RFEDA podrá nombrar a nombrará un Delegado Técnico Adjunto.

## 7.3. Comisarios Técnicos

7.3.1. El organizador nombrará a un comisario jefe y el número suficiente de comisarios y controladores para el correcto desarrollo del Eco Rallye.

## 7.4. Oficial de Relaciones con los Participantes

7.4.1. Será de aplicación lo establecido en el artículo 11.5 de las PCCCTCE.

## 7.5. Observador

La RFEDA nombrará un Observador en todas las competiciones puntuables para este Campeonato de España.

El organizador deberá proporcionar al Observador los siguientes elementos:

- Sistema GPS de posicionamiento para pruebas con Dirección de Carrera.

- Transponder de regularidad, con el objetivo de comprobar que todos los puntos de control están funcionando correctamente.

Las funciones del Observador serán las recogidas en el CDI.

Este observador no tendrá función ejecutiva, pero sí de supervisión total para poder elaborar el posterior informe, teniendo libre acceso a todas las actuaciones, tanto en Dirección de Carrera, como de Comisarios, Cronometradores, etc.

El Observador informará de cualquier incidencia a la Dirección Deportiva de la RFEDA, y a la Dirección de Carrera o al Colegio de Comisarios, aunque no podrá emitir sanciones ni tomar decisiones reglamentarias.

Su informe podrá ser tenido en cuenta por la organización para la validación final del evento y la mejora de futuras ediciones.

## 8. DOCUMENTOS ESTÁNDAR RFEDA

### 8.1. Reglamento Particular

El reglamento particular deberá ser conforme a lo establecido en el modelo que figura como anexo 7 a este reglamento.

#### 8.1.1. Aplicación e interpretación

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del reglamento particular y de las demás reglamentaciones aplicables durante el desarrollo del Eco Rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa de CEEA RACE.

#### 8.1.2. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en las PCCCTCE.

Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión de acuerdo con el CDI.

Los complementos aprobados por la RFEDA deberán ser colgados en el tablón de anuncios de la App Sportity y la página Web del Eco Rallye.

### 8.2. Itinerario – Libro de Ruta (Road Book).

Deberá ser conforme al modelo que figura como anexo 2 a este reglamento.

- 8.2.1. La longitud de los tramos de regularidad debe ser exacta, con precisión al metro, y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera aproximadamente a 50 centímetros del borde derecho del carril.
- 8.2.2. Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido (Ubicación de la sonda).
- 8.2.3. Se entregarán dos (2) Road-Book, el primero se entregará una (1) hora antes de la salida de Etapa, y el segundo una (1) hora antes de la salida de la tarde.
- 8.2.4. No seguir el Itinerario – Libro de Ruta (Road Book) podrá ser penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos en Regularidad y en el Índice de Eficiencia.
- 8.2.5. Con el fin de reducir al máximo la impresión de documentos en formato papel, el organizador deberá ofrecer un Road-Book en formato pdf. Opcionalmente tendrá un Road-Book en formato papel a disposición de los participantes que lo requieran en la hoja de inscripción.
- 8.2.6. Las distancias indicadas en el Road-Book se consideran precisas y correctas y no se puede presentar ninguna reclamación contra esta precisión.

### 8.3. Carnet de Control.

Deberá ser conforme al modelo que figura como anexo 3 a este reglamento.

- 8.3.1. En la salida de cada sección, cada tripulación recibirá un Carnet de Control en el que figurarán la hora de salida y el tiempo concedido para cubrir la distancia al siguiente control horario. Este Carnet deberá ser entregado en la llegada de cada Sección o conjunto de secciones no separada por una recarga, siendo reemplazado por uno nuevo en la salida de la siguiente.
- 8.3.2. La tripulación es el único responsable de su Carnet de Control.
- 8.3.3. El Carnet de Control deberá entregarse en cualquier momento a petición de un Comisario, (particularmente en todos los puestos de Control), o presentarlo personalmente un miembro del equipo, para ser visado.

#### 8.3.4. Toda modificación o rectificación en el Carnet de Control deberá ser realizada exclusivamente por un oficial autorizado.

Cualquier anotación incorrecta, tachadura o alteración realizada por el participante o por personal no autorizado podrá ser penalizada con hasta 100 puntos por anotación, a criterio de los Comisarios Deportivos, en función de su gravedad e impacto en el control afectado.

En caso de duda o necesidad de corrección, el equipo deberá notificarlo al responsable de cronometraje o a los oficiales presentes.

A menos que fuera autorizado por un Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control, entrañará una penalización de 10.000 puntos.

#### 8.3.5. La ausencia de visado en cualquier Control (ya sea Horario o de Paso), así como la no entrega del Carnet de Control en alguno de los puestos correspondientes, podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos.

En caso de reincidencia, esta infracción podrá conllevar la descalificación del equipo.

La ausencia de visado no importa qué Control, o la no entrega del Carnet de Control en algún los puestos de Control (Horario o de Paso), entrañará una penalización que puede llegar hasta la descalificación en caso de reiteración.

- 8.3.6. La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.
- 8.3.7. Salvo que se indique lo contrario, únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.
- 8.3.8. Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.
- 8.3.9. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control y la documentación oficial del Eco Rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

## 9. INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

- 9.1. Toda persona que desee participar en una competición puntuable del Campeonato de España de Energías Alternativas deberá remitir a la Secretaría de la misma, la solicitud de inscripción cumplimentada en su totalidad.
- 9.2. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a las disposiciones de los Reglamentos aplicables en el Campeonato de España de Energías Alternativas.



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

- 9.3.** Se establece un máximo de 350 euros (IVA incluido) de derechos de inscripción, aceptando la publicidad propuesta por el organizador. En caso de no aceptar esta publicidad, los derechos de inscripción podrán ser doblados.
- 9.4.** Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma categoría.
- 9.5.** El cierre de inscripciones se realizará el viernes a las 20:00 horas de la semana anterior a la competición.
- 9.6.** El organizador de cada competición puntuable, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá elaborar una lista de inscritos provisional (separando los vehículos por categorías y por orden de clasificación en el campeonato) que enviará a la RFEDA el martes de la semana de la competición antes de las 12:00 horas para su Vº Bº.
- 9.7.** La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada por el organizador, durante el miércoles anterior al inicio de la competición.
- 9.8.** El comité organizador de una competición se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el CDI.
- 9.9.** Si en las verificaciones técnicas previas a la salida de la competición, un vehículo no se correspondiera con lo enviado en la solicitud de inscripción, este vehículo podrá ser cambiado de categoría o rechazado definitivamente, a propuesta del Delegado Técnico.
- 9.10.** Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:
- 9.10.1.** A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
- 9.10.2.** En el caso de que la competición no se celebrara.
- Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la prueba.
- 9.11.** Los organizadores reembolsarán los derechos de inscripción a los concursantes que, por razones de fuerza mayor, no pudieran presentarse a la salida de la competición (es decir: antes del final de las verificaciones administrativas-entrega documentación) bajo reserva de que una solicitud en tal sentido sea remitida a la organización mediante carta certificada, fax o correo electrónico en la que se acredite el supuesto de fuerza mayor que se hubiera padecido. Esta devolución deberá hacerse efectiva como máximo un mes después de finalizada la competición.
- 9.12.** No hay límite en el número máximo de inscritos salvo que así se indique en el Reglamento Particular de la prueba.

### 10. PLACA DE LA PRUEBA, NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD

- 10.1.** Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:
- 10.1.1.** Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto.
- 10.1.2.** Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles, que deberá ajustarse al modelo establecido en el Art. 11.3.1.2.
- 10.1.3.** Cristal trasero: Una placa rectangular, que deberá de ajustarse al modelo establecido en el Art. 11.3.1.6.
- 10.2.** En cualquier momento de la competición, la constatación de:
- 10.2.1.** La ausencia de uno de los números de competición, o de la placa del Eco Rallye, entrañará una penalización.
- 10.2.2.** La ausencia simultánea de los números de competición o de la placa del Eco Rallye, entrañará la descalificación.
- 10.3.** Números y publicidad

Los números y publicidad deberán ajustarse al modelo siguiente ~~(salvo en aquellas pruebas que también sean puntuables para la Bridgestone FIA Eco Rally Cup en las que se deberán utilizar los tamaños, modelos y ubicaciones previstos para este certamen);~~

#### 10.3.1. NÚMEROS Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA

- 10.3.1.1.** Deberán ir situados en paneles, puertas delanteras y cristal trasero.
- 10.3.1.2.** Dos paneles para las puertas delanteras de 66 cm. de longitud y 16 cm. de alto, incluyendo un reborde blanco de 1 cm. En la parte inferior se añadirá un espacio de 66 x 3 cm. en el cual se incluirá el logotipo de la RFEDA y el del CEEA RACE.
- 10.3.1.3.** Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición.
- 10.3.1.4.** Los números serán de una altura de 14 cm. y anchura de trazo de 2 cm. en color amarillo - fluorescente (PMS 803) si hay tramos nocturnos. El resto del panel queda reservado para el Organizador.
- 10.3.1.5.** El panel será colocado horizontalmente en cada puerta delantera, con el número en la parte delantera y a una distancia de 6 a 10 cm. por debajo del cristal de la misma.

**10.3.1.6.** La placa del cristal trasero será de 480 x 160 mm, en vinilo microperforado impreso y contendrá el sello de homologación. Será de fondo blanco con caracteres Impact en color Rojo (#F83005) y que ponga: ATENCIÓN PRUEBA DE CONDUCCIÓN EFICIENTE. La Comisión dispone del archivo que será facilitado a cada organizador que lo solicite, para que la pegatina y los textos sean comunes en todo el CEEA RACE.

ATENCIÓN  
PRUEBA DE  
CONDUCCIÓN EFICIENTE

**10.3.1.7.** No podrá ser colocada ninguna otra señalización a menos de 10 cm. de los citados paneles, a excepción de la suministrada con el propio vehículo.

**10.3.1.8.** Será obligatorio que los vehículos lleven rotulados los nombres de piloto y copiloto, que deberán ser colocados en los cristales laterales traseros, siguiendo las siguientes condiciones:

- Caracteres Impact blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
- La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúsculas y el resto en minúsculas.
- El nombre del piloto figurará arriba en ambos lados del vehículo.

**10.3.1.9** Será obligatoria la presencia en el vehículo del participante del logotipo del CEEA RACE en dos vinilos de 20 cm de longitud por 5,15 cm de altura, que proporcionará el organizador de la prueba.

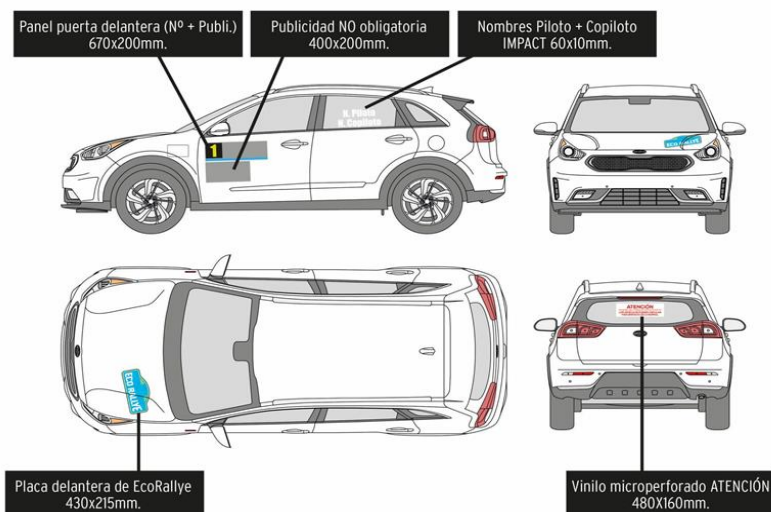


#### 10.3.2. PUBLICIDAD NO OBLIGATORIA

Debajo de los paneles de puertas delanteras

La publicidad no obligatoria que se proponga deberá ir colocada debajo de los paneles de las puertas delanteras y se insertará en un rectángulo de 40 x 67 cm. de largo por 20 cm. de alto.

**Esquema de colocación:**





## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

### 11. GPS

- 11.1. En las competiciones puntuables para el CEEA RACE, será obligatorio la utilización del sistema GPS para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo de la prueba.
- 11.2. Se instalarán dos Transponders de cronometraje, **cuya posición de montaje deberá seguir las indicaciones especificadas en el Artículo 2.2 del Anexo 4 del presente reglamento.** ~~en la posición que establezca el Organizador.~~
- 11.3. La normativa establecida para el uso del sistema GPS, será de acuerdo al Anexo 9 del Reglamento CEEA RACE.
- 11.4. El equipo que no devuelva el sistema GPS o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 euros.
- 11.5. El seguimiento GPS de los participantes estará habilitado para el Organizador y Dirección de Carrera, quedando totalmente prohibido para los participantes y público en general.
- 11.6. El sistema GPS se considera preciso y correcto y no se puede presentar ninguna reclamación contra esta precisión.

### 12. CIRCULACIÓN

- 12.1. Durante todo el desarrollo del Eco Rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación y las medias propuestas por el Organizador.
- 12.2. Los agentes o jueces de hecho que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.
- 12.3. Incluso en el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este Reglamento, bajo reserva de que:
  - 12.3.1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
  - 12.3.2. La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a duda la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.
- 12.4. Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al CAD de la RFEDA para la apertura – si así lo estima oportuno el citado CAD – de un expediente disciplinario.
- 12.5. Con el objetivo de verificar que los participantes cumplen con la normativa de tráfico, será obligatorio controlar aleatoriamente durante el recorrido los cruces y las señales de STOP. En estos últimos el participante deberá de detenerse como mínimo dos (2) segundos y se generará un informe por parte del cronometrador confirmando el comportamiento de cada participante en cada uno de estos puntos.
- 12.6. Durante el recorrido se podrán instalar radares de tramo con el fin de controlar el exceso de velocidad. Toda infracción será comunicada por el jefe de cronometraje a los comisarios deportivos que determinarán su penalización si esta existiese.
- 12.7. De la misma forma, durante el recorrido también se podrán instalar radares de tramo con el fin de controlar la velocidad mínima estipulada. Toda infracción será comunicada por el jefe de cronometraje a los comisarios deportivos que determinarán su penalización si esta existiese.
- 12.8. Los atascos, accidentes y obstrucciones en la vía deberán ser superados por los participantes por sus propios medios, con pleno respeto de las normas de tráfico y no habrá tiempo de neutralización para este tipo de incidentes.

**Como medida compensatoria, se eliminarán del cómputo los peores controles secretos por retraso, según el siguiente criterio:**

**Se anulará el 1% del total de puntos de control secretos de la prueba, redondeado al entero superior, con un máximo de 3 controles anulados.**

**La penalización máxima anulable por cada uno de estos controles será de 30 puntos.**

~~Con este fin se establecerá la anulación del peor o los peores resultados por retraso en los controles secretos dependiendo del número de puntos de control secretos que tenga la prueba:~~

~~–Hasta un máximo de 100 puntos de control secretos: se anulará 1 punto de control secreto por retraso, con un máximo de 30 puntos.~~

~~–De 100 a 200 puntos de control secreto: se anularán los dos peores puntos de control secretos por retraso, con un máximo de 30 puntos por control secreto anulado.~~

~~–Más de 200 puntos de control secreto: se anularán los tres peores puntos de control secretos por retraso, con un máximo de 30 puntos por control secreto anulado.~~

- 12.9. El Colegio de Comisarios Deportivos podrá determinar si es necesario neutralizar los puntos de control que estimen oportunos, debido a que el atasco, accidente u obstrucción haya afectado a un alto porcentaje de los

participantes.

Esta decisión será tomada de acuerdo con un informe del responsable de cronometraje y/o GPS.

**12.10. Durante los tramos de regularidad, no se permitirá el uso de estrategias que supongan una reducción deliberada y anormal de la velocidad, ni la detención no justificada, salvo por causas de fuerza mayor, indicaciones de la señalización vial o por razones evidentes de seguridad.**

**La Dirección de Carrera podrá realizar controles aleatorios mediante el análisis de los datos GPS y, en caso de detectar comportamientos irregulares, se podrá solicitar al equipo una justificación. Si esta no fuera considerada válida por el Colegio de Comisarios Deportivos, se impondrá la correspondiente penalización.**

~~Dentro de un tramo de regularidad, queda terminantemente prohibido circular de forma anormalmente reducida, por debajo de 15 km/h, o detenerse si las señales de la vía no lo indican.~~

~~Para ello, se harán controles aleatorios con el uso del sistema GPS para localizar este tipo de infracción y se generará un informe por parte del cronometrador, siendo esta sancionada por los Comisarios Deportivos.~~

### 13. TRAMO DE CALIBRACIÓN

- 13.1. El organizador deberá facilitar el lunes anterior al comienzo de la prueba a los participantes la situación y longitud exacta de un "Tramo de Calibración" que tendrá una longitud de entre 3 y 8 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido realizada con el mismo aparato calibración que haya servido para la realización del rutómetro oficial y la precisión será al metro.
- 13.2. Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido del tramo de calibración (Ubicación de la sonda).
- 13.3. El tramo de calibración no podrá discurrir por autopistas, autovías, rotondas, ni carreteras desdobladas. Deberá ser medido circulando aproximadamente a 50 centímetros del borde derecho de la carretera, e intentando que el recorrido de este se identifique con los tramos de regularidad o pudiendo formar parte del recorrido de la prueba.

### 14. CEREMONIA DE SALIDA

En caso de celebrarse la ceremonia de salida deberán tomar parte en la misma el piloto y el copiloto a bordo del vehículo inscrito, salvo causa justificada y aprobada por los Comisarios Deportivos.

### 15. SALIDA

- 15.1. Habrá un coche "00", un "0" y otro de cierre de caravana.
- 15.2. El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el artículo 9.6.

#### 15.3. Procedimiento de salida

- 15.3.1. Antes de la salida los Comisarios Técnicos podrán realizar controles.

Presentarse con retraso a esta convocatoria y/o negarse a realizar el control señalado anteriormente entrañará una penalización.

**15.3.2. La tripulación deberá presentarse en el Control de Salida en el minuto inmediatamente anterior a su hora teórica de salida, momento en el cual se le entregará el Carnet de Control. No se permitirá la entrada anticipada al control ni la recogida previa del Carnet.**

~~La tripulación deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.~~

- 15.3.3. El C.H. de salida del Eco Rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del Eco Rallye.

- 15.3.4. Todo retraso imputable a la tripulación en la presentación a la salida de Eco Rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo), será penalizado.

- 15.3.5. A la salida del Eco Rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en el apartado 18.3.6.

- 15.3.6. El Director de Carrera, deberá dejar un intervalo de 5 minutos entre cada categoría.

#### 15.4. Reincorporación de un vehículo a la carrera

##### 15.4.1. General.

Una tripulación que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito (**modelo en Road-Book**), al Director de Carrera a través del Oficial Relaciones con los Participantes para que autorice su reincorporación a la competición. Esta solicitud deberá realizarse con una antelación de al menos 15 minutos respecto a la hora teórica de salida del primer participante de su categoría.

##### 15.4.2. Reparaciones.

En caso necesario, el equipo deberá pedir permiso a través del Oficial Relación con los Participantes (Art. 23.3.1). Una vez autorizada y finalizada la reparación, el vehículo deberá ser presentado y será inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la competición para comprobar que no haya sido afectada



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

la seguridad del vehículo y que sigue cumpliendo con la normativa del campeonato. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

### 15.4.3. Orden de salida y clasificación.

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida en la posición que determine el Director de Carrera.

## 16. ASISTENCIA - OUVREURS

No estará permitida la circulación deliberada de vehículos que, teniendo relación directa con un participante, sigan de forma reiterada el recorrido del Eco Rallye con el objetivo de proporcionar asistencia, información, reconocimiento previo, seguimiento o cualquier otro tipo de apoyo durante el desarrollo de la prueba.

Se considerará infracción grave toda actuación que implique asistencia activa o coordinación externa al equipo participante fuera de los espacios autorizados por el organizador. La detección de este tipo de conductas podrá conllevar sanciones que llegarán hasta la descalificación.

El organizador podrá designar jueces de hecho en distintos puntos del recorrido con el objetivo de controlar el paso de los participantes y detectar la posible presencia de vehículos no autorizados o comportamientos contrarios al reglamento.

No están permitidos "Ouvreurs" ni cualquier vehículo que siga el recorrido y tenga relación directa con algún participante. Su presencia implicará la descalificación del o de los participantes implicados. El organizador podrá situar jueces de hecho de forma aleatoria, a fin de controlar el paso físico de los participantes, así como los vehículos no permitidos.

## 17. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

### 17.1. Disposiciones generales

17.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, controles de Reagrupamiento), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro)

17.1.2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m. el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 m. más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

17.1.3. Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 bandas transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación puede ser efectuada en la zona de Control.

17.1.4. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto.

17.1.5. La duración de la parada en cualquier zona de control no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

17.1.6. Está prohibido circular marcha atrás en una zona de control.

17.1.7. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

17.1.8. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

17.1.9. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.






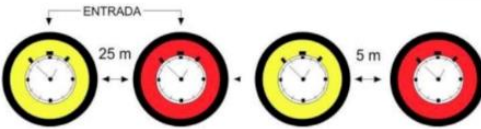
17.1.10. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la descalificación.

17.1.11. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

### 17.2. Señalización de los controles

17.2.1. Todos los controles (Controles Horarios y de Paso) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas:



Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO	 25 m 	
	CONTROL HORARIO	 25 m 	
	REAGRUPAMIENTO		

### 17.3. Zona de Control

Todos los Oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

### 17.4. Controles de Paso

**17.4.1.** En estos controles identificados por los paneles indicados en el Art.17.2.2, los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el Carnet de Control en el momento que les sea presentado por la tripulación, pero sin anotar la hora de paso.

**17.4.2.** El Organizador que tenga previsto realizar un Control de Paso, podrá organizar un control de firmas. Será obligatorio seguir las instrucciones de los oficiales previstos. Asimismo, el tiempo del Sector deberá ser aumentado en 3 minutos.

### 17.5. Controles horarios

En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el Carnet de Control **y en la crono-impresora** la hora de presentación de la tripulación. El cronometraje se realizará al minuto.

### 17.6. Procedimiento de control

**17.6.1.** El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de control.

**17.6.2.** Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

**17.6.3.** El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de Control, sólo podrá realizarse si la tripulación, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

**17.6.4.** La hora de presentación es aquella en que un miembro de la tripulación presenta el Carnet de Control al comisario en funciones.

**17.6.5.** Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado Carnet.

**17.6.6.** La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el Sector, la hora de salida de este Sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

**17.6.7.** El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del Rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

**17.6.8.** El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso si la hora de presentación del Carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que debe pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de Control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59"

**17.6.9.** Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

**17.6.10.** Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

**17.6.11.** En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto sin incurrir en penalización.





## REGLAMENTO DEPORTIVO

### CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

- 17.6.12.** Por último, cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de puesto de control de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos.

#### 17.7. Procedimiento de salida en los Tramos de Regularidad

- 17.7.1.** En el Control Horario de llegada del sector, el comisario en funciones anotará en el Carnet de Control, por una parte, la hora de presentación del equipo en dicho control horario y, por otra, la hora prevista de salida para el sector siguiente. Deberá respetar un intervalo de tres (3) minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.

**17.7.2.** Una vez validado el Carnet de Control en el Control Horario (CH), el participante se dirigirá hacia el punto de salida del tramo de regularidad. El inicio del tramo se realizará a la hora exacta asignada al equipo, que podrá ser entregada directamente en el CH o por un cronometrador ubicado en el punto de salida del tramo.

Si existe un oficial de salida en dicho punto, el equipo podrá permanecer detenido hasta la hora oficial de salida si así lo desea, siempre que no interfiera el paso de otros vehículos ni incumpla las normas de circulación.

Una vez pasado el CH el participante proseguirá inmediatamente hasta el punto de salida del tramo de regularidad o hasta el comisario-cronometrador, en el caso de que lo hubiera.

- 17.7.3.** Cuando dos o más vehículos lleguen al Control Horario en el mismo minuto, el cronometrador tendrá que programar salidas separadas en minutos consecutivos para cada uno de ellos.

#### 17.8. Controles de Reagrupamiento

- 17.8.1.** Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.
- 17.8.2.** Estas zonas de Reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del Reagrupamiento y no la duración de este.
- 17.8.3.** A su llegada a los controles de Reagrupamiento, los equipos entregarán a los comisarios del puesto su Carnet de Control y recibirán el nuevo Carnet de Control con la hora prevista de salida del Reagrupamiento. A continuación, deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al Parque Cerrado.
- 17.8.4.** Después de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida a criterio del Director de Carrera.

### 18. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO

- 18.1.** Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquier sección cualquiera de las secciones y/o etapas del Eco Rallye, entrañará la eliminación de carrera del equipo por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto)
- 18.2.** Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario no serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación.
- 18.3.** El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.
- 18.4.** La eliminación de carrera por sobrepasar el máximo autorizado solo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

### 19. TRAMOS DE REGULARIDAD

#### 19.1. Salida a los tramos de regularidad

- 19.1.1.** La salida al tramo de regularidad podrá realizarse con intervención de un comisario-cronometrador o por sistema de autosalida.

#### 19.2. Medias en tramo de regularidad:

- 19.2.1.** La media en los tramos de regularidad será siempre inferior o igual a 49,9 Km./h y deberá ser adecuada al tipo de carretera por la que se circule en cada momento.

Excepcionalmente, podrá autorizarse una media superior si las características de la vía lo permiten, siempre que el organizador lo justifique mediante informe y se obtenga autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA).

- 19.2.2.** Son obligatorios los cambios de media en los tramos de regularidad.

- 19.2.3.** Todos los tramos de regularidad deberán tener al menos una media de un (1) control secreto por kilómetro, salvo causa de fuerza mayor justificada.

**19.2.4.** El Director de Carrera propondrá una media alternativa un 5% más baja que será establecida o no al criterio de los Comisarios Deportivos. **Corresponde al Director de Carrera tomar la decisión de optar por una media alternativa excepcional en un tramo cronometrado (- 5 km/h), conforme a la información proporcionada por el Coche 00. Dicha decisión se comunicará al equipo en el control de salida del tramo y será obligatoria para todos los participantes.**

**No se aplicará ninguna modificación media si la media original del tramo es igual o inferior a 30 km/h.**

**La media a utilizar se les indicará a los participantes mediante un Control de Horario de salida del tramo de las siguientes características:**



**- Las dimensiones de los carteles serán de 50 x 25 cm.**

### 19.3. Cronometraje:

**19.3.1.** Se instalarán en cada vehículo dos transponders de cronometraje, **Su posición de montaje deberá seguir las indicaciones especificadas en el artículo 2.2 del Anexo 4 del presente reglamento.** En la posición que establezca el organizador.

Estos dispositivos estarán bajo la responsabilidad exclusiva del participante, que estará obligado a devolverlos a la finalización de la prueba.

**19.3.2.** La instalación, modificación, sustitución o retirada de los dispositivos de cronometraje (transponders) o de seguimiento (GPS) instalados por el organizador solo podrá ser realizada por el responsable de cronometraje designado por la organización o por personal expresamente autorizado por éste, previa notificación a los Comisarios Deportivos.

**Cualquier intervención no autorizada sobre dichos dispositivos, ya sea por parte del participante o de terceros, será considerada una infracción grave al reglamento.**

Se podrá añadir, modificar o sustituir el transponder o GPS de seguimiento instalados por el organizador, notificándose a los Comisarios Deportivos.

### 19.4. Penalizaciones:

**19.4.1.** Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control de una prueba cronometrada de regularidad, con un máximo de 900 puntos por control. Se tendrá en cuenta desde la primera décima de desviación sobre el tiempo ideal.

**19.4.2.** Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.

**19.4.3.** Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 150 puntos que supondrá la descalificación del participante).

## 20. PARQUE CERRADO

### 20.1. Definición

**20.1.1.** Desde su entrada a un Parque de Salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de estos.

**20.1.2.** Desde su entrada en una Zona de Control hasta la salida de esta.

**20.1.3.** Desde su llegada al final del Eco Rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.

### 20.2. Generalidades

**20.2.1.** En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la competición que tengan una misión en el mismo.

**20.2.2.** En el interior de los Parques Cerrados los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 20 Km/h.

**20.2.3.** Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 15 minutos antes de su hora de salida.

Para salir de un Parque Cerrado, de Reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 20 15 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer en el interior de este.

**20.2.4.** Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, la tripulación deberá obligatoriamente hacer caso a los Comisarios Técnicos en aquellos vehículos que necesiten recargar. El resto deberá parar el motor y abandonar inmediatamente el Parque Cerrado y a partir de ese momento la entrada estará prohibida para el equipo.

### 20.3. Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

**20.3.1.** Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación.

No obstante, los Comisarios Deportivos podrán autorizar una reparación, previa solicitud del participante y a propuesta del Delegado Técnico. Esta acción deberá ser supervisada por un comisario técnico.

**20.3.2.** Si la reparación no se ha finalizado antes de la hora de salida del P.C. programada, al vehículo afectado se le asignará una nueva hora de salida. El retraso respecto a la hora programada será penalizado.

### 20.4. Parque cerrado al final del Eco Rallye

**20.4.1.** La no comparecencia a la hora indicada para la desconexión o para ir a los repostajes será penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos.

En el caso de que exista un sistema informático remoto que respalde la obtención de los datos de recarga, no será necesaria la presencia de los participantes en el proceso de desconexión. Esta opción será indicada por el organizador en el programa horario, tras la aprobación de la RFEDA. (6.10-RD) **no será necesaria la presencia de todos los miembros del equipo durante el proceso de desconexión, pero deberá estar presente al menos un representante del equipo para verificar que la batería del vehículo se encuentra completamente cargada. Esta opción será indicada por el organizador en el programa horario, previa aprobación de la RFEDA.**

**En el caso de los vehículos PHEV, la recarga final será opcional, al disponer de los datos necesarios para su validación. No obstante, si el equipo opta por realizar dicha recarga, será obligatorio acudir a la hora de desconexión establecida por el organizador.**

**Lo dispuesto en este artículo se aplicará en concordancia con lo establecido en el artículo 6.10.**

**20.4.2.** Los vehículos permanecerán en parque cerrado después de la recarga y repostaje final hasta la apertura del parque. En caso de que el organizador decida cambiar la ubicación del Parque Cerrado final, podrá realizarlo siguiendo el Reglamento Deportivo y previa aceptación de la RFEDA.

## 21. CLASIFICACIONES

### 21.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones finales de la prueba se efectuarán sobre la lista de los participantes que hayan concluido la misma. Cada participante obtendrá una Puntuación (P) determinada por la suma de su Índice de Regularidad Normalizado (IRN) y su Índice de Eficiencia Normalizado (IEN).

La clasificación final de cada categoría se formará ordenando a los participantes en orden creciente de su puntuación

(P):

**Las clasificaciones finales de la prueba se efectuarán sobre la lista de los participantes que hayan concluido la misma.**

**Cada participante obtendrá una Puntuación final (P), determinada por la multiplicación de su Índice de Regularidad (IR) y su Índice de Eficiencia (IE), calculados conforme a lo dispuesto en el Reglamento Técnico.**

**La clasificación final de cada categoría se formará ordenando a los participantes en orden creciente de su puntuación (P), siendo el primer clasificado aquel con menor resultado.**

$$P = IRN + IEN$$

$$P = IR \times IE$$

Donde:

$$IR = \frac{\text{Puntos de regularidad}}{\text{Nº de controles}}$$

$$IRN = \frac{\text{Índice de Regularidad (IR)}}{\text{Índice de Regularidad de Referencia (IRR)}} \quad IEN = \frac{\text{Índice de eficiencia (IE)}}{\text{Índice de Eficiencia de Referencia (IER)}}$$

Donde:

**IER = Menor Índice de Eficiencia de todos los participantes de la categoría**

**IRR = Menor Índice de Regularidad de todos los participantes de la categoría**

De esta forma, el Índice de Regularidad Normalizado (IRN) que será el resultado del cociente entre el Índice de Regularidad (IR) y el Índice de Regularidad de Referencia (IRR).

El Índice de Eficiencia Normalizado (IEN) que será el resultado del cociente entre el Índice de Eficiencia (IE) de cada participante y el Índice de Eficiencia de Referencia (IER).

Estos valores normalizados, son para valorar el desempeño de cada uno de los participantes

En el cálculo de la Puntuación (P), del Índice de Regularidad Normalizado (IRN) y del Índice de Eficiencia Normalizado (IEN) se utilizarán 3 decimales, redondeando a la milésima en cada uno de los cálculos.



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

A continuación, se muestra un ejemplo del procedimiento para establecer las clasificaciones en una de las categorías.

CLASIFICACIÓN REGULARIDAD												
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	P.C.	PUNTOS	PENAL	PR	PTS	IR	IRN
1	1	ECO TEAM	ESCUERIA CB	Jose M. Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	100	38,1	0,0	4,6	33,5	0,223	<del>1,000</del>
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	100	59,6	0,0	19,1	40,5	0,270	<del>1,210</del>
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Victor Rodríguez	OPEL MOKKA E-ULTIMATE	100	39,0	60,0	6,0	93,0	0,620	<del>2,780</del>
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanessa Casal	KIA EV6	100	326,8	0	13,1	313,7	2,091	<del>9,376</del>
5	7	WBOX	ESC. HSUR	Eva Cortés Adriana Salas	MERCEDES EQE	100	1840,3	120,0	30,0	193,3	8,560	<del>38,385</del>

CLASIFICACIÓN EFICIENCIA							
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IE	IEN
1	1	ECO TEAM	ESC. CB	Jose Manuel Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	0,8	<del>1</del>
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	0,805	<del>1,006</del>
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Victor Rodríguez	OPEL MOKKA E-ULTIMATE	1,02	<del>1,275</del>
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanessa Casal	KIA EV6	1,0356	<del>1,295</del>
5	7	WBOX	ESC. HSUR	Eva Cortés Adriana Salas	MERCEDES EQE	1,504	<del>1,88</del>

CLASIFICACIÓN COMBINADA								
ELÉCTRICOS (BEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	1	ECO TEAM	ESCUERIA CB	Jose Manuel Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	0,223	0,8	0,178
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	0,270	0,805	0,217
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Victor Rodríguez	OPEL MOKKA E-ULTIMATE	0,620	1,02	0,632
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanessa Casal	KIA EV6	2,091	1,0356	2,165
HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	29	GZCAR	RACE	Marta Gallego Pedro Rey	VOLVO XC40	0,620	0,8	0,178
2	28	CO.AUTOMOVIL	BM. TOYOTA	Sergio Blanco Daniel Gutiérrez	TOYOTA RAV4	2,091	0,805	0,217
3	30	F.MOTOR	ESC. MILUC	Antonio Rodríguez Carmen Sánchez	FORD KUGA	2,155	1,02	0,632
HÍBRIDOS (HEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	33	TOYOTA ESP	SPORT RS	Roberto Rodríguez Ana Ruiz	TOYOTA YARIS	0,620	0,8	0,178
2	32	BAUTO	RACE	Elena Gil Roberto García	HYUNDAI IONQ HEV	2,091	0,805	0,217
3	34	CCOP	ESC. ML COMPETICIÓN	Jorge Martín Alberto Martínez	TOYOTA COROLLA	2,155	1,02	0,632

21.1.1. En el caso de empate, ganará el participante mejor clasificado en el índice de Eficiencia Normalizado (IEN).

21.1.2. En caso de que la puntuación (P) de un participante sea igual o superior a 10, dicho participante no optará a sumar los puntos de esa prueba para el Campeonato de España de Energías Alternativas.

21.1.3. Habrá tres Clasificaciones Finales: Vehículos Eléctricos, Vehículos Híbridos Enchufables y Vehículos Híbridos.

21.1.4. Las clasificaciones finales deben contener el nombre y la fecha de la competición, el logotipo de la Real Federación Española de Automovilismo y del Campeonato de España de Energías Alternativas, el nombre y los apellidos de piloto y copiloto, el concursante, el equipo, la marca, el modelo y la categoría del



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

vehículo, así como el Índice de regularidad **normalizado** (IRN), el Índice de Eficiencia **Normalizado** (IEN) y la **suma multiplicación** de los dos.

### 21.2. Publicación de resultados

**21.2.1.** En el transcurso del Eco Rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

**Clasificaciones oficiales:** clasificaciones distribuidas por la dirección del eco rallye durante el desarrollo de una etapa.

**Clasificación Provisional:** clasificación publicada por el Director de Carrera.

**Clasificación Final:** clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

**21.2.2.** Publicación

**Clasificación Provisional TR Plus:** clasificación publicada por el Director de Carrera al final del mismo.

**Clasificación Final TR Plus:** clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

### 21.3. Índice de Eficiencia (IE)

**21.3.1.** La clasificación de Índice de Eficiencia se realizará con los valores de las Etapas mediante las siguientes fórmulas:

**21.3.1.1.** Vehículos Eléctricos (BEV), Híbridos (HEV) y Vehículos Eléctricos de Pila de Combustible (FCEV):

$$IE = \left( \frac{100 \times ER}{D} \right) \div COV$$

**21.3.1.2. Híbridos enchufables**

Para el cálculo del IE de los vehículos híbridos enchufables (PHEV), se utilizará la siguiente fórmula:

$$IE = \frac{Lt * 100 / (Dt - Ae)}{COV}$$

**Abreviaturas:**

IE = Índice de Eficiencia

Lt: Litros repostados al final de la prueba (L)

Dt: Distancia total de la prueba (km)

Ae: Autonomía eléctrica (km), obtenida del Certificado de Conformidad (COC) en el apartado de Autonomía Sólo Eléctrica Equivalente (EAER)

COV: Consumo Oficial del Vehículo, obtenido del Certificado de Conformidad (COC) en su ciclo combinado en el apartado combustible.

Si el participante no presenta el Certificado de Conformidad (COC) o si en este documento no figura el dato del consumo en ciclo combinado en el apartado de combustible, se le adjudicará el COV más bajo de la categoría menos 1,00 puntos.

Si un vehículo no inicia la prueba con el 100% de su batería, se descontará de su autonomía eléctrica una cantidad proporcional al porcentaje de batería faltante.

**21.3.2.** Se utilizará la siguiente tabla para convertir en kWh, los litros de combustible consumidos:

Tabla de Conversión Energética	
Combustible	kWh/L (kWh/kg)
Gasolina (L)	8,849
Diesel (L)	9,860
Hidrógeno (kg)	18,366

**21.3.3.** En el caso de que, durante las recargas de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables, se produzca alguna incidencia y no sea posible realizar la carga de las baterías al 100%, se seguirá lo indicado en el Anexo 10.

**21.3.4.** La Clasificación del Índice de Eficiencia (IE) será publicada después de finalizar el proceso de repostaje/recarga final y en ella se hará constar los datos de la Energía Consumida (EC), la distancia total de la prueba correspondiente a su categoría obtenida del Road-Book **el peso del Vehículo** y el Índice de Eficiencia resultante.

**21.3.5.** La Clasificación Provisional del Índice de Eficiencia será publicada por el Director de Carrera según programa.



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

**21.3.6.** La Clasificación Final del Índice de Eficiencia será publicada por los Comisarios Deportivos según programa.

### **21.4. Índice de Regularidad (IR)**

**21.4.1.** El Índice de Regularidad es el cociente entre la suma de puntos de regularidad y de las penalizaciones en CH y el número total de Controles de Regularidad.

**21.4.2.** La clasificación, con los puntos de penalización por adelanto o retraso en cada control, el punto kilométrico de cada control y la general acumulada después de cada tramo de regularidad deberá estar disponible en la Web designada por la organización un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último vehículo por meta.

**21.4.3.** Al finalizar la etapa del día, se publicarán las clasificaciones de Regularidad, donde se hará constar el número de controles, puntos, penalizaciones y el índice de regularidad obtenido.

**21.4.4.** La Clasificación Provisional del Índice de Regularidad será publicada por el Director de Carrera según programa.

**21.4.5.** La Clasificación Final del Índice de Regularidad será publicada por los Comisarios Deportivos según programa.

## **22. TROFEOS**

En cada una de las pruebas puntuables para el campeonato, se entregarán los siguientes trofeos:

- Trofeo para piloto y copiloto de los tres primeros clasificados de cada categoría.
- Trofeo para el primer equipo clasificado de cada categoría. (Art. 27.3)
- Trofeo para la primera marca clasificada de cada categoría. (Art. 28.2)
- Trofeo para piloto y copiloto ganadores del TR Plus en cada categoría.

## **23. PUNTUACIONES**

**23.1.** En cada una de las competiciones puntuables, se otorgarán las siguientes puntuaciones en cada una de las Campeonatos y Trofeos convocados:

<u>Clasificación General</u>		<u>Clasificación Tramo de Regularidad Plus *</u>	
1º	15 puntos	1º	1,5 puntos
2º	12 puntos	2º	1 punto
3º	10 puntos	3º	0,5 puntos
4º	8 puntos		
5º	6 puntos		
6º	5 puntos		
7º	4 puntos		
8º	3 puntos		
9º	2 puntos		
10º	1 punto		

\*Los puntos del Tramo de Regularidad Plus (TR Plus) únicamente serán otorgados al CEEA RACE de pilotos y copilotos, siempre y cuando el equipo haya finalizado el Eco Rallye y el vehículo esté en el parque cerrado final.

**23.2.** En el caso de que uno de los Eco Rallyes no se pueda celebrar en su totalidad, los puntos del Campeonato se otorgarán en base a la clasificación establecida:

- Puntos completos si se ha ejecutado el 75% o más de la duración programada del recorrido de la prueba.
- La mitad de los puntos si se ha corrido el 50% o más pero menos del 75% de la duración programada de la prueba.
- Un tercio de los puntos si se ha corrido el 25% o más pero menos del 50% de la duración programada de la prueba.
- Sin puntos si se ha corrido menos del 25% de la duración programada de la prueba.

Esto se aplica únicamente a los puntos del campeonato. Los decimales se redondearán hacia arriba o hacia abajo al número completo más cercano.



## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

Los puntos otorgados por el Tramo de Regularidad Plus no están sujetos a esta atribución de puntos reducidos.

Si por cualquier circunstancia el TR Plus no se pudiese celebrar, su puntuación no será otorgada.

- 23.3.** Para poder puntuar en el Campeonato de España de Energías Alternativas, será imprescindible haber participado en al menos 2 de las pruebas celebradas.

### 24. RESULTADOS A RETENER

**24.1.** Para el cómputo final del Campeonato CEEA RACE se aplicará el siguiente criterio:

- Si el Campeonato consta de menos de 5 pruebas, no se descartará ningún resultado.
- Si el Campeonato consta de 5 o 6 pruebas, se descartará el peor resultado de cada participante.
- Si el Campeonato consta de 7 o más pruebas, se descartarán los dos peores resultados de cada participante.

En todos los casos, los resultados descartados serán aquellos con menor puntuación, incluidos los posibles ceros por ausencia.

No obstante, cualquier resultado correspondiente a una descalificación no podrá ser objeto de descarte bajo ninguna circunstancia.

Si el Campeonato CEEA RACE consta de 6 o menos pruebas se descartará el peor resultado. En caso de que el Campeonato tenga más de 6 pruebas, se descartarán los dos peores resultados.

- 24.2.** Para el Campeonato de Marcas se retendrán todos los resultados.

### 25. EMPATE EN EL RESULTADO FINAL

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en el artículo 27.2 en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2026.

### 26. COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS

**26.1.** Para la Copa de España de Escuderías del CEEA RACE se establecerá una clasificación que comprenderá a todos los concursantes inscritos en el CEEA RACE con licencia de Concurante Colectivo de los tipos "EC" o "CC" (en 2026 estas o de similares características). Las licencias de concursante de Marcas de automóviles no puntuarán, ni bloquearán puntuaciones.

Cada Escudería participante deberá estar en posesión de la licencia de concursante colectivo, EC.

- 26.2.** Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los dos (2) mejores resultados de los pilotos integrantes de la Escudería, en cada categoría.
- 26.3.** La clasificación final del trofeo de Escudería deberá respetar lo dispuesto en el Art. 23 referente a las puntuaciones.
- 26.4.** El ganador final del trofeo será la de Escudería que más puntos acumule a lo largo de la temporada en base a lo dispuesto en el Art. 24 referente a resultados a retener.

### 27. TROFEO DE EQUIPOS

- 27.1.** En la lista de inscritos deberá incluirse un apartado para "EQUIPO" donde se incluirá el nombre de la entidad correspondiente a cada participante.
- 27.2.** No será obligatorio estar en posesión de licencia.
- 27.3.** Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de los pilotos integrantes en el apartado "EQUIPO" antes citado.
- 27.4.** La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el Art. 23 referentes a las puntuaciones.
- 27.5.** El ganador final del Trofeo será el que más puntos acumule en base a lo dispuesto en el Art. 24 referente a resultados a retener.

### 28. CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS

- 28.1.** En el Campeonato de Marcas exclusivamente pueden participar las Marcas de automóviles registradas en el CEEA RACE.
- 28.2.** Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de cada categoría.



## REGlamento Deportivo CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2026

- 28.3.** La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el Art. 23 referentes a las puntuaciones.
- 28.4.** El ganador final del Trofeo será el que más puntos acumule a lo largo de la temporada en base a lo dispuesto en el Art. 24 referente a resultados a retener.

### **29. RECLAMACIONES**

- 29.1.** Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI.
- 29.2.** Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 euros, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.
- 29.3.** Si la reclamación exigiera el desmontaje, lo que conllevaría también el montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con las PCCCTCE.
- 29.4.** Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada y a cargo del reclamado cuando sea justificada.
- 29.5.** Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

### **30. APELACIONES**

- 30.1.** Tienen el derecho de apelación según lo indicado en el CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 euros.
- 30.2.** De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo. En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

### **31. ACTAS E INFORME FINAL**

#### **31.1. Actas**

Durante el desarrollo de la prueba, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

#### **31.2. Informe Final**

El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFEDA del Informe final establecido por esta.