

Fecha aprobación	de	Artículo modificado	Fecha de aplicación	Fecha de publicación
CD 19.12.2021		VARIOS	01.01.2022	20.12.2021
CD. 25.01.2022		ESQUEMA COLOCACIÓN NÚMEROS Y PUBLICIDAD	25.01.22	25.01.22
CD. 09.02.22		ART. 4.14	09.02.22	09.02.22
CD. 28.02.22		Art. 5,6,9,11,12,13,16,22,23,26	28.02.22	28.02.22
CD. 01.07..22		Art. 27.1	01.07.22	01.07.22

- 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) VEHÍCULOS ADMITIDOS
- 8) OFICIALES
- 9) DOCUMENTOS ESTÁNDAR RFEDA
- 10) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES
- 11) PLACA DE LA PRUEBA, NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD
- 12) ~~ITINERARIO — LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK)~~ GPS
- 13) ~~CARNET DE CONTROL~~ CIRCULACIÓN
- 14) TRAMO DE CALIBRACIÓN
- 15) VERIFICACIONES
- 16) REPOSTAJE / RECARGA ~~INICIAL~~ OBLIGATORIOS
- 17) CEREMONIA DE SALIDA
- 18) SALIDA
- 19) ASISTENCIAS, OUVREURS
- 20) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
- 21) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO
- 22) TRAMOS ~~CRONOMETRADOS~~ DE REGULARIDAD
- 23) PARQUE CERRADO
- 24) CLASIFICACIONES
- 25) TROFEOS
- 26) PUNTUACIONES
- 27) RESULTADOS A RETENER
- 28) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL
- 29) COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS
- 30) TROFEO PARA ~~CONCESIONARIOS~~ EQUIPOS
- 31) CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS
- 32) PRESCRIPCIONES TÉCNICAS
- 33) RECLAMACIONES
- 34) APELACIONES

35) 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. PROTOCOLO RECARGA / REPOSTAJE
8. VERIFICACIONES TÉCNICAS
9. NECESIDADES TÉCNICAS CEEA
10. CÁLCULO ENERGÍA BATERÍAS NO RECARGADAS
11. REGLAMENTO PARTICULAR TIPO
12. PUBLICACIÓN LISTAS Y CLASIFICACIONES
13. SEÑALIZACION CONTROLES
14. GPS.
15. LISTADO CAPACIDAD DE BATERÍAS
 - 1.1. CAPACIDAD BATERÍAS VE
 - 1.2. CAPACIDAD BATERÍAS PHEV
 - 1.3. CAPACIDAD BATERÍAS HEV

1. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

1.1. La Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) convoca ~~para el año~~ el **Campeonato de España de Energías Alternativas 2022**. ~~los siguientes Campeonatos de España de Energías Alternativas:~~

1.2. 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 ~~del Campeonato de España de Energías Alternativas~~ y sus Anexos.
- El Reglamento Particular de la **competición prueba**.

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

1.3. El CDI será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

1.4. **Los casos no previstos en el presente Reglamento y las dudas que pudieran derivar de su interpretación serán resueltos por el Colegio de Comisarios Deportivos.**

1.5. **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.**

1.6. La RFEDA establece para el año 2022 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos del CEEA:

- 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 ~~concesionarios~~ **equipos** (en cada categoría).

1.7. 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 la regularidad.

El objetivo **último de las mismas** es promover vehículos fabricados con nuevas tecnologías, diseñados para ahorrar energía y emitir la menor cantidad posible de CO₂ y otras sustancias contaminantes. Estas competiciones también pretenden **incentivar los hábitos al volante** e 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 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. 5-7 del presente reglamento.

2. DEFINICIONES

2.1. **Inicio del Eco Rallye.**

Un Eco Rallye comienza el día de las verificaciones. La parte competitiva del Eco Rallye comienza en el primer control horario.

2.2. Etapa

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

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.

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.

2.3. Sección

Cada parte del Eco Rallye separada por un reagrupamiento.

2.4. Tramo de regularidad

Parte del Itinerario en la que se desarrolla un tramo de regularidad con la carretera abierta al tráfico

2.5. Sector de enlace

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

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 50 Km./h, salvo autorización expresa de la RFEDA.

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.

2.6. 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 —por una parte— seguir el programa del Eco Rallye, y —por otra— 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 no podrá superar los 20 minutos. Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la competición no sufra interrupciones de larga duración.

2.7. Neutralización

Tiempo durante el cual un equipo está parado por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentra 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 reglamento particular de la competición y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados.

2.9. Asistencia prohibida

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.

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/reportajes 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 en hojas de color amarillo. (Tablón de anuncios 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 el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos para comunicar sus conclusiones después de una encuesta, audiencia o investigación.

2.15. Concurstante

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

2.16. Tripulación

La tripulación está compuesto 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.

3. COMPETICIONES PUNTUABLES

3.1. 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.

- **Eco Rallye Comunitat Valenciana**
- **Eco Rallye Villa de Llanes**
- **Eco Rallye Gran Canaria**
- **Eco Rallye A Coruña**
- **Eco Rallye Bilbao**
- **Eco Rallye Madrid**

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

4. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

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

4.2. Se autorizan los rallyes nocturnos.

4.3. El recorrido será de ~~280 Km.~~ **290 Km. a 330 Km.** Cualquier variación fuera de esa horquilla tendrá que ser autorizado por la Comisión de Energías Alternativas.

4.4. La longitud de los tramos ~~cronometrados~~ **de regularidad** no deberá de ser inferiores a quince (15) Kilómetros. Una longitud inferior podrá ser aprobada previa solicitud del Organizador a la Comisión de Energías Alternativas y en ningún caso podrá afectar a más del 25% de los **tramos de regularidad** previstos que compongan el recorrido.

4.5. La distancia máxima del itinerario entre dos puntos de recarga deberá ser de **150 a 170 Km.**, **teniendo en cuenta el terreno, el clima y los tipos de vehículos eléctricos que participen**, salvo autorización expresa de la Comisión de Energías Alternativas.

4.6. El participante será el responsable de asegurarse que su vehículo está preparado para acometer este tipo de pruebas.

4.7. El tiempo disponible para la recarga intermedia deberá ser de cuatro (4) horas, salvo autorización expresa de la Comisión de Energías Alternativas.

- 4.8. Los tramos **cronometrados 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 Comisión de Energías Alternativas.
- 4.9. 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.
- 4.10. Como mínimo deberán realizarse 6 tramos diferentes por etapa, que no se podrán repetir, salvo autorización expresa de la Comisión de Energías Alternativas.
- 4.11. Cada Organizador **designará** ~~tendrá previsto después de la recarga intermedia~~ 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. 24.5.1 apartado Tramo Regularidad Plus.
- 4.12. Los puntos del Tramo ~~Cronometrado de Regularidad Plus (TCRplus)~~ **Cronometrado de Regularidad Plus (TCRplus)** únicamente serán otorgados al Campeonato de España de pilotos y copilotos.
- 4.13. La página Web con la información de la prueba actualizada deberá ser publicada 45 días antes de la celebración y continuamente debe ser actualizada en base a las necesidades y publicaciones del programa-horario.
- 4.14. **Las recargas deben de realizarse desde la red eléctrica y no desde un generador independiente.**

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).** ~~Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de un permiso de participación para una única prueba EA o licencia superior.~~
- 5.2. **Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes indicados en el artículo 5.4.** ~~El Permiso de Participación EA incluye el concepto Concursante Individual y será expedido por una Federación Autonómica.~~
- 5.3. 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), 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.
- 5.4. Cuadro de licencias admitidas:

TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R / ITD-RH	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2022
PILOTO	P (o similar 2022)	
COPILOTO	CO (o similar 2022)	
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPP (o similar 2022)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL
PERMISO DE UN SOLO EVENTO COPILOTO	PPC (o similar 2022)	
PILOTO RESTRINGIDO	PR (o similar 2022)	SOLO REGULARIDAD NACIONAL HASTA 31/12/2022
COPILOTO RESTRINGIDO	COR (o similar 2022)	
PERMISO RESTRINGIDO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPRP (o similar 2022)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL
PERMISO RESTRINGIDO DE UN SOLO EVENTO COPILOTO	PPRC (o similar 2022)	
PERMISO DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS PILOTO	EAP (o similar 2022)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL
PERMISO DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS COPILOTO	EPC (o similar 2022)	

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:

- 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 60% de la batería, y el resto de vehículos con más del 75% del depósito de combustible lleno.
- 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 que figuren en la lista de autorizados a tomar la salida deberán completar la totalidad del recorrido. Todo cambio será penalizado con la exclusión 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. No participar en una ceremonia de entrega de premios (salvo fuerza mayor justificada).
La descalificación la determina el Colegio de Comisarios Deportivos después de un informe del Director de Carrera.

7. VEHÍCULOS ADMITIDOS

7.1. Podrán ser:

- 7.1.1. **Vehículos Eléctricos.** Vehículos con accionamiento eléctrico y producidos en serie destinados a un uso diario, según lo definido en el Art. 2 del Reglamento Técnico de la FIA para E-Rallyes 2022.
- 7.1.2. **Vehículos Híbridos.** Vehículos con propulsión a las ruedas mediante, al menos, un motor eléctrico y otro de combustión interna.
- 7.2. Deben ser vehículos fabricados en serie.
- 7.3. Deben contar con autorización para ser conducidos en vías públicas llevando los números de matrícula del país correspondiente o un permiso especial otorgado por las autoridades nacionales.
- 7.4. Deben estar certificados para transportar de 2 a 7 personas salvo autorización expresa de la Comisión de Energías Alternativas.
- 7.5. Deben estar equipados (en el caso de los vehículos híbridos) con un motor de combustión interna que cumpla las especificaciones relativas a la prevención de la contaminación que estén en vigor en el país en que se haya registrado el vehículo, y con un motor eléctrico (o más de uno) de cualquier tipo, que funcione de forma combinada con el motor térmico, activado de forma automática o manual de acuerdo con el modo previsto por el fabricante para el funcionamiento diario del vehículo.
- 7.6. La Comisión de Energías Alternativas de la RFEDA se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad.
- 7.7. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.

8. OFICIALES

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

8.1. Comisarios Deportivos

- 8.1.1. 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.
- 8.1.2. 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.
- 8.1.3. Permanentemente deberá existir una comunicación adecuada con Dirección de Carrera y al menos uno debe encontrarse en la proximidad de Dirección del Rallye, con objeto de que puedan ser tomadas las decisiones necesarias sin retraso.
- 8.1.4. Durante las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos podrán estar presente las siguientes personas.
- 8.1.4.1. El Director de Carrera (o persona de su equipo que lo represente).
- 8.1.4.2. Los Delegados de la RFEDA.
- 8.1.4.3. El Secretario del Colegio.
- 8.1.5. En las deliberaciones para tomar acuerdos, únicamente podrán estar presentes los propios comisarios y los comisarios oyentes que no tendrán voto.
- 8.1.6. 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.
- 8.1.7. El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFEDA del informe final establecido.

8.2. Delegado Técnico

- 8.2.1. La RFEDA nombrará un Delegado Técnico.

8.3. Comisarios Técnicos

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

8.4. Oficial de Relaciones con los Participantes.

8.4.1. Será de aplicación lo establecido en el artículo 10.5 de las PCCTCE.

9. DOCUMENTOS ESTÁNDAR RFEDA

9.1. Reglamento Particular

El reglamento particular deberá ser conforme a lo establecido en el modelo que figura como anexo 11 a este reglamento.

9.1.1. 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.

9.1.2. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

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

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 página Web del Eco Rallye.

9.2. Itinerario – Libro de Ruta (Road Book).

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

9.2.1. La longitud de los tramos ~~cronometrados~~ 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.

9.2.2. Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido (Ubicación de la sonda).

9.2.3. 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 (recarga intermedia).

9.2.4. No seguir el Itinerario – Libro de Ruta (Road Book) será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos en Regularidad y en el Índice de Eficiencia.

9.2.5. 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.

9.2.6. Las distancias indicadas en el Road-Book se consideran precisas y correctas y no se puede presentar ninguna reclamación contra esta precisión.

9.3. Carnet de Control.

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

9.3.1. En la salida de cada sección, cada equipo 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.

9.3.2. El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.

9.3.3. 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.

9.3.4. 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.

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

9.3.6. La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.

9.3.7. 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.

9.3.8. 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.

9.3.9. 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.

10. INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

- 10.1. 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.
- 10.2. 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.
- 10.3. Se establece un máximo de 300 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.
- 10.4. 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.
- 10.5. El cierre de inscripciones se realizará el lunes a las 20:00 horas de la semana de la competición.
- 10.6. 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 en el orden de salida que estime oportuno proponer~~) que enviará a la RFEDA el miércoles a las 14:00 horas para su Vº Bº. ~~no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma, (Art. 7.7).~~
- 10.7. La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada por el organizador, a las 20:00 horas del día anterior ~~del al~~ inicio de la competición ~~debiéndose remitir en esa fecha a la Secretaría Deportiva de la RFEDA para su aprobación. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones.~~
- 10.8. El comité organizador de una competición se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el CDI.
- 10.9. 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, a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo podrá ser cambiado de categoría o rechazado definitivamente.
- 10.10. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:
 - 10.10.1. A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
 - 10.10.2. 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.
- 10.11. 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.
- 10.12. No hay límite en el número máximo de inscritos salvo que así se indique en el Reglamento Particular de la prueba.

11. PLACA DE LA PRUEBA, NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD

- 11.1. Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:
 - 11.1.1. Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto.
 - 11.1.2. Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles, que deberá ajustarse al modelo establecido en el Art. ~~8.3.~~ 11.3.1.2.
 - 11.1.3. Cristal trasero: Una placa rectangular, que deberá de ajustarse al modelo establecido en el Art. ~~8.3.1.6.~~ 11.3.1.6.
- 11.2. En cualquier momento de la competición, la constatación de:
 - 11.2.1. La ausencia de uno de los números de competición, o de la placa del Rallye, entrañará una penalización.
 - 11.2.2. La ausencia simultánea de los números de competición o de la placa del Rallye, entrañará la descalificación.
- 11.3. **Números y publicidad**

Los números y publicidad deberán ajustarse al modelo siguiente:

 - 11.3.1. **NÚMEROS Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA**
 - 11.3.1.1. En paneles, puertas delanteras y cristal trasero.

- 11.3.1.2.** 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.**
- 11.3.1.3.** Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición.
- 11.3.1.4.** 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.
- 11.3.1.5.** 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.
- 11.3.1.6.** La placa del cristal trasero será de ~~600 x 200~~ **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 LOS VEHÍCULOS PUEDEN CIRCULAR MÁS DESPACIO DE LO NORMAL.** 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.
- 11.3.1.7.** 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.
- 11.3.1.8.** Se recomienda 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.

~~**11.3.1.9** Es obligatoria la presencia del logotipo de la RFEDA y CEEA.~~

~~Esquema de colocación:~~



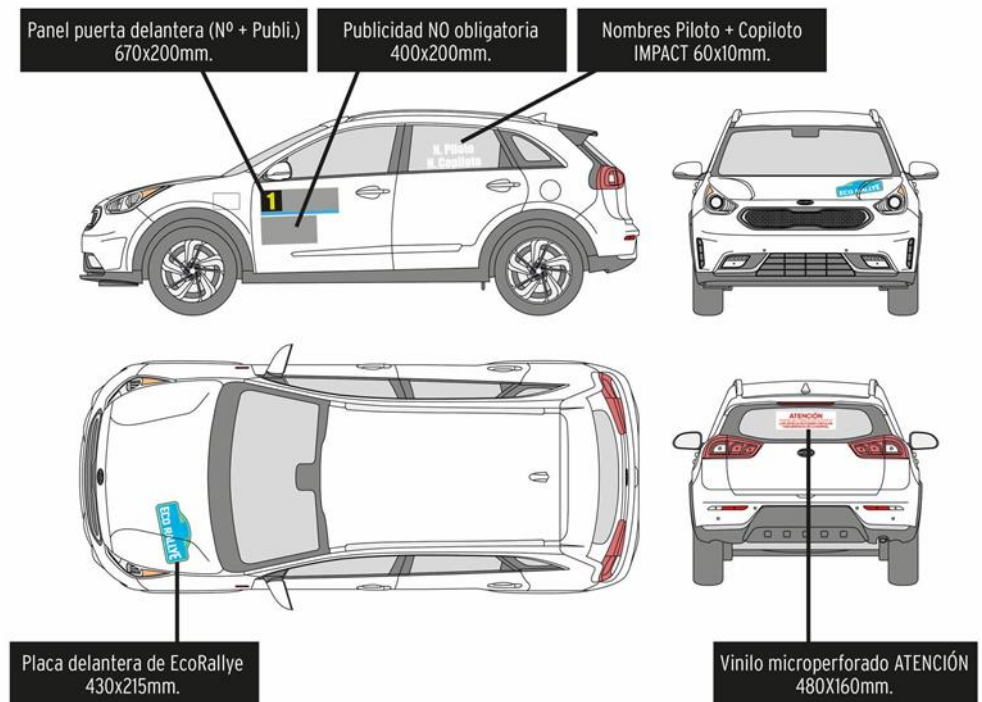
~~Esquema de colocación:~~

ATENCIÓN
PRUEBA DE CONDUCCIÓN EFICIENTE
LOS VEHÍCULOS PUEDEN CIRCULAR
MÁS DESPACIO DE LO NORMAL

11.3.2. 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 cm. de largo por 20 cm. de alto.



12. ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK) GPS

- 12.1. En las competiciones puntuables para el CEEA, será obligatorio la utilización del sistema GPS para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo de la prueba. La longitud de los tramos cronometrados 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.
- 12.2. Se instalarán uno o dos Transponders de cronometraje, en la posición que establezca el Organizador.
- 12.3. La normativa establecida para el uso del sistema GPS, será publicada mediante anexo 14. Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido (Ubicación de la sonda).
- 12.4. 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. El Road Book se entregará una (1) hora antes de la salida de Etapa, salvo autorización expresa de la Comisión de Energías Alternativas.
- 12.5. 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. 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.

13. CARNET DE CONTROL CIRCULACIÓN

- 13.1. Durante todo el desarrollo del Eco Rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación y las medias propuestas por el Organizador. En la salida de cada sección, cada equipo 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.
- 13.2. 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. El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.
- 13.3. 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: 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.
 - 13.3.1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

- 13.3.2.** La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a duda la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.
- 13.4.** 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. 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.
- ~~13.5. La ausencia de visado no importa qué Control, o la no entrega del Carnet de Control en todos los puestos de Control (Horario o de Paso), entrañará una penalización que puede llegar hasta la descalificación en caso de reiteración.~~
- ~~13.6. La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.~~
- ~~13.7. 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~~
- 13.5.** Con el objetivo de verificar que los participantes cumplen con la normativa de tráfico, se podrán controlar en todo el recorrido los cruces y las señales de STOP y se generará un informe confirmando el comportamiento de cada participante en cada uno de estos puntos.
- 13.6.** 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.
- 13.7.** 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.
- 13.8.** 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. Con este fin se anulará el peor resultado que cada participante haya obtenido por retraso en un control secreto a lo largo de todo el Eco Rallye, con un máximo de 30 puntos.
- 14. TRAMO DE CALIBRACIÓN**
- 14.1.** El organizador deberá facilitar 7 días antes del comienzo de la prueba a los participantes la situación y longitud exacta de un “Tramo de Calibración” que tendrá una longitud de entre 5 y 8 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido realizado con el mismo aparato calibración que haya servido para la realización del rutómetro oficial y la precisión será el metro.
- 14.2.** Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido del tramo de calibración (Ubicación de la sonda).
- 14.3.** El organizador deberá presentar a la RFEDA el tramo de calibración en el formato oficial para su aprobación.
- 14.4.** 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 cronometrados de regularidad a disputar o podrá pudiendo formar parte del recorrido de la prueba.
- 15. VERIFICACIONES**
- 15.1.** Los equipos inscritos en cada competición puntuable para este Campeonato deberán realizar las verificaciones correspondientes previas a la salida de la competición (Anexo 8), cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular. Es obligatorio publicar por el organizador, un complemento con el horario individualizado de presentación de cada participante. No presentarse en el control horario a la hora indicada será motivo de una penalización.
- 15.2.** En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizaran una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causa de fuerza mayor, debidamente justificada por el concursante) el equipo infractor será penalizado.
- 15.3.** Los Comisarios Técnicos serán los encargados de realizar las verificaciones técnicas, que afectará a la conformidad del vehículo con su ficha técnica conforme a lo establecido en su hoja de verificación.
- 15.3.1.** Todos los vehículos participantes están obligados a pesar en las condiciones establecidas en el artículo 2732.3 del Reglamento Deportivo, durante una vez realizadas las verificaciones técnicas previas y con anterioridad a su entrada en el Parque Cerrado.
- 15.4.** Durante el pesaje, solo podrán estar presentes el piloto, y/o el copiloto o miembros del equipo.
- 15.5.** Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje o cualquier tipo de verificación de los vehículos en cualquier momento y lugar del Eco Rallye, realizando esta operación en el menor tiempo posible. El Director de Carrera será informado puntualmente de las ubicaciones para tenerlo en cuenta ante posibles incidencias en el transcurso de la prueba. Los Comisarios Técnicos, con autorización de los Comisarios Deportivos, podrán verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la competición.
- 15.6.** A la terminación del de la prueba, los coches quedarán en régimen de “Parque Cerrado” a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio. En el caso de que un participante se negase a ser verificado en cualquier

momento de la competición, este será descalificado de la misma y del Campeonato, no pudiendo volver a participar en el mismo en lo que resta de temporada.

15.7. **Peso del vehículo**

El peso del vehículo es el declarado por el fabricante del coche en la Ficha Técnica o lo indicado en la báscula. A efectos de comprobación, se aplicará lo expuesto en el Art. 32.3.

15.8. **Lastre o Modificación del Peso**

Está terminantemente prohibido cualquier tipo de lastre o eliminación de materiales que altere el peso del vehículo. El incumplimiento de esta disposición implicará la aplicación de una penalización, que puede llegar a suponer la descalificación.

15.9. **Distancia**

Al comienzo, en la recarga intermedia y al final de la competición, se registrarán las indicaciones de los contadores de kilómetros totales, y confirmarán los kilómetros recorridos. En caso de que exista una diferencia del 5% por debajo de la distancia total del recorrido obtenida del Libro de Ruta, podrá ser descalificado a criterio de los comisarios deportivos.

16. **REPOSTAJE / RECARGA INICIAL OBLIGATORIOS**

16.1. **Carga y repostaje**

El protocolo de llenado del depósito de combustible de los vehículos se define en el Art. 2732.7 y Anexo 7, y solamente podrá realizarse en la estación de servicio designada por el organizador.

Todos los vehículos después de cada carga / repostaje se precintarán y no podrán ser manipulados excepto por los Comisarios Técnicos.

Está terminantemente prohibido que los participantes reposten o recarguen sus vehículos fuera de las áreas establecidas, bajo pena de descalificación. Cada repostaje debe ser efectuado por un Comisario Técnico.

En cualquier caso, cada vehículo repostará/recargará siempre siguiendo el mismo procedimiento. Los depósitos se llenarán con una cánula hasta que el combustible llegue al orificio de llenado o alcance el nivel de algún rebosadero, en caso de que el coche disponga de alguno.

En los vehículos eléctricos, las baterías se recargarán hasta el 100% en la recarga inicial y final.

Si las baterías no estuvieran al 100% en la recarga inicial y final por algún tipo de manipulación sería motivo de penalización salvo por causa ajena al participante.

Las recargas intermedias serán obligatorias para todos los participantes.

Al final de la competición, los vehículos Híbridos Enchufables e Híbridos, deben ser conducidos a la estación de servicio, donde los comisarios designados volverán a llenar los depósitos.

16.2. **Vehículos eléctricos**

Se sellará el sistema de carga a bordo suministrado de fábrica para las baterías de propulsión.

Para la clasificación del Índice de Eficiencia (IE), se sumará las cantidades de energía recibidas en todas las paradas intermedias y final de aprovisionamiento, que determinarán la energía total consumida.

A los vehículos eléctricos se les computará la capacidad batería útil para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE).

Al final de las etapas, los vehículos eléctricos se recargarán al 100%.

16.3. **Vehículos Híbridos**

Para todos los vehículos híbridos enchufables, la energía eléctrica utilizada durante la competición será sumada a la energía del combustible, al objeto de determinar el Índice de Eficiencia (IE) de energía del vehículo.

Los vehículos híbridos enchufables tendrán que recargar en todas las recargas intermedias y en la recarga final.

A los vehículos híbridos se les computará la capacidad batería para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE).

16.4. ~~Todos los vehículos Híbridos e Híbridos Enchufables deberán presentarse en el repostaje inicial (Anexo 10).~~

16.5. ~~El llenado inicial será efectuado por un comisario Técnico.~~

17. **CEREMONIA DE SALIDA**

En caso de celebrarse la ceremonia de salida deberán tomar parte en la misma el piloto, el copiloto y el vehículo inscrito.

18. **SALIDA**

18.1. Habrá un coche "0" y otro de cierre de caravana. ~~Los vehículos participantes tomarán la salida a los tramos cada minuto, con la recomendación de dejar 5 minutos entre categorías.~~

18.2. Orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el artículo (10).

18.3. Procedimiento de salida

18.3.1. 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.

18.3.2. El equipo completo deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

18.3.3. 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.

18.3.4. Todo retraso imputable al equipo 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.

18.3.5. 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.

18.3.6. El Director de Carrera, deberá dejar un intervalo de 5 minutos entre las tres categorías, eléctricos, híbridos enchufable e híbridos.

18.4. Reincorporación de un vehículo a la carrera

18.4.1. General.

Un equipo 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 de realizarse con una antelación de al menos 15 minutos respecto a la hora teórica de salida del primer participante de su categoría.

18.4.2. Penalizaciones.

Están indicadas en el Anexo 1.

18.4.3. Reparaciones.

En caso necesario, **el equipo deberá de 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 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.

18.4.4. 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. después del último participante clasificado dentro de su categoría.**

19. ASISTENCIA - OUVREURS

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 situará jueces de hecho de forma aleatoria, a fin de controlar el paso físico de los participantes, así como los vehículos no permitidos.

20. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

20.1. Disposiciones generales

20.1.1. 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)

20.1.2. 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.

20.1.3. 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.

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

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

- 20.1.6.** Está prohibido circular marcha atrás en una zona de control.
- 20.1.7.** 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.
- 20.1.8.** Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
- 20.1.9.** Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.
- 20.1.10.** 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.
- 20.1.11.** Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.
- 20.2. Señalización de los controles**
- 20.2.1.** La señalización obligatoria será la establecida en el anexo 13.
- 20.2.2.** Todos los controles (Controles Horarios y de Paso) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del anexo 13.
- 20.3. 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.
- 20.4. Controles de Paso**
- 20.4.1.** En estos controles identificados por los paneles indicados en el anexo 13, Los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el Carnet de Control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.
- 20.4.2.** 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. Estos controles se denominarán Media Control Point.
- 20.5. Controles horarios**
- En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el Carnet de Control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.
- 20.6. Procedimiento de control**
- 20.6.1.** El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de control.
- 20.6.2.** Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
- 20.6.3.** El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de Control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.
- 20.6.4.** La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el Carnet de Control al comisario en funciones.
- 20.6.5.** Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado Carnet.
- 20.6.6.** La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el Sector de Enlace, la hora de salida de este Sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.
- 20.6.7.** 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.
- 20.6.8.** 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"
- 20.6.9.** Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
- 20.6.10.** 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.
- 20.6.11.** En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

20.6.12. 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.

20.7. Procedimiento de salida en los Tramos de Regularidad

20.7.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un Tramo de regularidad, la hora de presentación inscrita en el Carnet de control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

20.7.2. En el Control Horario de Llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el Carnet de Control, por una parte, la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de (3) minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.

20.7.3. Después de haber pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el comisario-cronometrador o Auto-Salida del Tramo de regularidad.

20.8. Controles de Reagrupamiento

20.8.1. Varias zonas de Reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

20.8.2. 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.

20.8.3. 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 inmediatamente y directamente conducir su vehículo al Parque Cerrado.

20.8.4. Después de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

21. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO

21.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de 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)

21.2. 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.

21.3. 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.

21.4. La eliminación de carrera por sobrepasar el máximo autorizado sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

21.4.1. ~~Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la descalificación de carrera **la prueba**.~~

~~En estos casos el participante deberá entregar el carnet de control.~~

22. TRAMOS CRONOMETRADOS DE REGULARIDAD

22.1. Salida a los tramos ~~cronometrados~~ de regularidad

22.1.1. ~~En la salida de cada tramo cronometrado podrá haber un Control Horario.~~ La salida al tramo de regularidad podrá realizarse con intervención de un comisario-cronometrador o por sistema de autosalida.

22.2. Medias en tramo ~~cronometrado~~ de regularidad:

22.2.1. La media en los tramos ~~cronometrados~~ de regularidad será siempre inferior o igual a 49,9 Km./h.

22.2.2. ~~Es obligatorio los~~ ~~Se permiten~~ cambios de media en los tramos ~~cronometrados~~ de regularidad.

22.2.3. ~~Todos los tramos de regularidad deberán tener al menos una media de al menos dos (2) controles secretos por kilómetro, salvo causa de fuerza mayor justificada.~~

22.2.4. El organizador propondrá una media alternativa un 5% más baja que será establecida o no al criterio de los Comisarios Deportivos.

22.3. Cronometraje:

22.3.1. Se instalará en cada vehículo uno o más transponder de cronometraje, 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.

22.3.2. No se podrá añadir, modificar o sustituir el transponder o GPS de seguimiento instalados por el organizador.

22.4. Penalizaciones:

22.4.1. 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.

22.4.2. Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control ~~Horario~~ **de salida con comisario-cronometrador o por sistema de autosalida.**

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

23. PARQUE CERRADO

23.1. Definición

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

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

23.1.3. 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.

23.2. Generalidades

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

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

23.2.3. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 20 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 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.

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

23.3. Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)

23.3.1. Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación, no obstante, si los Comisarios Técnicos de un Eco Rallye consideran que el estado de un vehículo está defectuoso que la seguridad de este pueda verse afectada, podrá ser reparado – previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos – dentro del P.C.

23.3.2. 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.

23.4. ~~Parque Cerrado al final del Eco Rallye~~

23.4.1. ~~Los equipos que suban al Pódium, una vez recogidos los Trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.~~

23.4.2. ~~Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar la verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del oficial encargado al efecto.~~

23.4.3. ~~En el caso de que la Ceremonia de entrega de Trofeos coincida con la situación de Parque Cerrado, los vehículos convocados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán a disposición del oficial designado y se trasladarán hasta el Pódium.~~

23.4.4. ~~Una vez recogidos los Trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación.~~

23.4.5. ~~En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de Parque Cerrado, por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.~~

23.4.6. ~~Los pilotos deberán salir del Parque Cerrado por la zona específicamente habilitada para entrevistas, a la que únicamente podrán acceder los citados pilotos, la prensa y los oficiales debidamente acreditados.~~

24. CLASIFICACIONES

24.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones finales de la prueba se efectuarán sobre la lista de los participantes que hayan concluido la misma, ordenada de menor a mayor con respecto a la suma de la posición obtenida en el Índice de Regularidad (IR) y el Índice de Eficiencia (IE).

ÍNDICE DE REGULARIDAD			ÍNDICE DE EFICIENCIA			CLASIFICACIÓN FINAL		
P	VEHÍCULO	Piloto / Copiloto	P	VEHÍCULO	Piloto / Copiloto	P	VEHÍCULO	Piloto / Copiloto
1	BMW i3	Juan / Roberto	1	VW ID3	Paloma / Alberto	1	VW ID3	Paloma / Alberto
2	KIA NIRO	Marta / Lucía	2	MERCEDES EQC	Daniel / Tomás	2	BMW i3	Juan / Roberto
3	PEUGEOT E2008	Antonio / Carmen	3	PEUGEOT E2008	Antonio / Carmen	3	PEUGEOT E2008	Antonio / Carmen
4	VW ID3	Paloma / Alberto	4	BMW i3	Juan / Roberto	4	MERCEDES EQC	Daniel / Tomás
5	MERCEDES EQC	Daniel / Tomás	5	KIA NIRO	Marta / Lucía	5	KIA NIRO	Marta / Lucía

24.1.1. En el caso de empate, ganará el participante mejor clasificado en el índice de Eficiencia (IE).

24.1.2. Habrá tres Clasificaciones Finales, Vehículos Eléctricos, Vehículos Híbridos Enchufables y Vehículos Híbridos.

24.1.3. Las clasificaciones finales deben contener el nombre y la fecha de la competición, el logotipo de la Real Federación de Automovilismo y del Campeonato de España de Energías Alternativas, el nombre, apellidos y nacionalidad de los participantes, pilotos y copilotos, Concursante, **Equipo**, la marca, el tipo y la categoría del vehículo, (IR), (IE), y la suma de las dos.

24.2. Publicación de resultados

24.2.1. 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.

24.2.2. 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.

24.3. Índice de Eficiencia (IE)

24.3.1. La clasificación de Índice de Eficiencia se realizará con los valores de las Etapas.

24.3.2. La Clasificación del Índice de Eficiencia de energía, será mediante el cálculo de un "Índice de Eficiencia" expresado en kWh por 100 Km. y por tonelada de peso.

24.3.3. Para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE) se utilizará la siguiente fórmula:

$$IE = \frac{EC}{\frac{P}{1000} \times \frac{D}{100}}$$

Abreviaturas:

IE = Índice de Eficiencia (kW por 100 km por tonelada de peso)

EC= Energía Consumida (kW)

P = Peso del Vehículo en kilogramos

D = Kilómetros del recorrido

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

Tabla de Conversión Energética	
Combustible	Wh/l
Gasolina	8.789
Diesel	10.026

- 24.3.5.** 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.
- 24.3.6.** 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 y el peso del Vehículo y el Índice de Eficiencia resultante.
- 24.3.7.** La Clasificación Provisional del Índice de Eficiencia, será publicada por el Director de Carrera según programa.
- 24.3.8.** La Clasificación final del Índice de Eficiencia, será publicada por los Comisarios Deportivos según programa.
- 24.4. Índice de Regularidad (IR)**
- 24.4.1.** El Índice de Regularidad es la relación entre la suma de puntos de regularidad y de las penalizaciones en CH, entre el número total de Controles de Regularidad.
- 24.4.2.** 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 cronometrado, deberá estar disponible en la Web designada por la organización un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último ~~coche~~ **vehículo** por meta.
- 24.4.3.** 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.
- 24.4.4.** La Clasificación provisional del Índice de Regularidad, será publicada por el Director de Carrera según programa.
- 24.4.5.** La Clasificación final del Índice de Regularidad, será publicada por los Comisarios Deportivos según programa.
- 24.5. Verificación y Procedimiento de Repostaje**
- 24.5.1. Carga y repostaje**
- ~~El protocolo de llenado del depósito de combustible de los vehículos se define en el Art. 2730.7 y Anexo 9, y solamente podrá realizarse en la estación de servicio designada por el organizador.~~
- ~~Está terminantemente prohibido que los participantes reposten o recarguen sus vehículos fuera de las áreas establecidas, bajo pena de descalificación. Cada repostaje debe ser efectuado por un Comisario Técnico.~~
- ~~En cualquier caso, cada vehículo repostará/recargará siempre siguiendo el mismo procedimiento. Los depósitos se llenarán hasta que el combustible llegue al orificio de llenado o alcance el nivel de algún rebosadero, en caso de que el coche disponga de alguno.~~
- ~~En los vehículos eléctricos, las baterías se recargarán hasta el 100% en la recarga inicial y final.~~
- ~~Las recargas intermedias serán obligatorias para todos los participantes.~~
- ~~Al final de la competición, los vehículos Híbridos Enchufables e Híbridos, deben ser conducidos a la estación de servicio Anexo 9, donde los comisarios designados volverán a llenar los depósitos.~~
- 24.5.2. Vehículos eléctricos**
- ~~Se sellará el sistema de carga a bordo suministrado de fábrica para las baterías de propulsión.~~
- ~~Para la clasificación del Índice de Eficiencia (IE), se sumará las cantidades de energía recibidas en todas las paradas intermedias y final de aprovisionamiento, que determinarán la energía total consumida.~~
- ~~Al final de la 1ª etapa, los vehículos eléctricos se recargarán al 100%.~~
- 24.5.3. Vehículos Híbridos**
- ~~Para todos los vehículos híbridos enchufables, la energía eléctrica utilizada durante la competición será sumada a la energía del combustible, al objeto de determinar el Índice de Eficiencia (IE) de energía del vehículo.~~
- ~~Los vehículos híbridos enchufables tendrán que recargar en todas las recargas intermedias y en la recarga final.~~
- ~~A los vehículos híbridos no enchufables, no se les computará la batería para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE).~~
- 24.5.4. Peso del vehículo**
- ~~El peso del vehículo es el declarado por el fabricante del coche en la Ficha Técnica o lo indicado en la báscula. A efectos de comprobación, se aplicará lo expuesto en el Art. 2730.3.~~
- 24.5.5. Lastre o Modificación del Peso**
- ~~Está terminantemente prohibido cualquier tipo de lastre o eliminación de materiales que altere el peso del vehículo. El incumplimiento de esta disposición implicará la aplicación de una penalización, que puede llegar a suponer la descalificación.~~
- 24.5.6. Distancia**

Al comienzo, en la recarga intermedia y al final de la competición, se registrarán las indicaciones de los contadores de kilómetros totales, y confirmarán los kilómetros recorridos. En caso de que exista una diferencia del 5% por debajo de la distancia total del recorrido obtenida del Libro de Ruta, podrá ser descalificado a criterio de los comisarios deportivos.

25. TROFEOS

Trofeo para piloto y copiloto de los tres primeros ~~coches~~ vehículos clasificados de cada categoría.

Primer EQUIPO ~~concesionario~~ de cada categoría. Art. 30.3

Primer clasificado en el TR+ en cada categoría.

26. PUNTUACIONES

26.1. 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		

26.2. 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.

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

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

26.3. Para poder puntuar en el Campeonato de España de Energías Alternativas, será imprescindible haber participado en al menos un mínimo del 50% 2 de las pruebas celebradas.

27. RESULTADOS A RETENER

27.1. Todos aquellos equipos inscritos en el CEEA puntuarán en un máximo de ~~6~~ 5 pruebas, reteniendo los 4 mejores resultados.

27.2. Para el Campeonato de Marcas se retendrán todos los resultados.

27.3. En el artículo 26.3. de las PCCCTCE no será tenido en cuenta para los equipos que sean descalificados por acumulación de tiempo o puntos.

28. EMPATE EN EL RESULTADO FINAL

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.2 en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2024~~2~~.

29. COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS

- 29.1. Cada Escudería participante deberá estar en posesión de la licencia de concursante colectivo, EC.
- 29.2. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los dos mejores resultados de los pilotos integrantes de la Escudería, en cada categoría.
- 29.3. La clasificación final del trofeo de Escudería, deberá respetar lo dispuesto en el Art. 246 referente a las puntuaciones.
- 29.4. 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. 227 referente a resultados a retener.

30. TROFEO DE CONCESIONARIOS

- 30.1. En la lista de inscritos deberá incluirse un apartado para "EQUIPO", donde se incluirá el nombre del concesionario correspondiente a cada participante.
- 30.2. No será obligatorio estar en posesión de licencia.
- 30.3. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de los pilotos integrantes en el apartado "EQUIPO" antes citado.
- 30.4. La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el Art. 246 referentes a las puntuaciones.
- 30.5. El ganador final del Trofeo será el que más puntos acumule en base a lo dispuesto en el Art. 227 referente a resultados a retener.

31. CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS

- 31.1. En el Campeonato de Marcas exclusivamente pueden participar las Marcas de automóviles registradas en el CEEA.
- 31.2. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de cada categoría.
- 31.3. La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el Art. 246 referentes a las puntuaciones.
- 31.4. 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. 227 referente a resultados a retener.

32. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

32.1. Vehículos Admitidos

Los vehículos admitidos están recogidos en el Art. 57 del Reglamento General del Campeonato de España de Energías Alternativas.

Los vehículos participantes deben ser de un tipo homologado para circular por las vías públicas y deben estar equipados con placas de matriculación oficiales adecuadas para este propósito (en algunos casos, las autoridades pueden conceder un permiso especial). No se permite ninguna modificación y cada vehículo debe presentarse para que sea verificado exactamente en las mismas condiciones descritas en el documento de homologación de acuerdo con el cual se emitieron las placas de matrícula. Los vehículos producidos en serie deben ser idénticos a los ofrecidos para la venta a cualquier cliente habitual en los concesionarios de los fabricantes.

El vehículo deberá de incorporar una rueda de repuesto o en su defecto un kit antipinchazos. Además, el vehículo debe estar equipado con todos los elementos y herramientas suministrados por los fabricantes para su uso normal en las vías públicas.

32.2. Medidas de seguridad

32.2.1. Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (2 triángulos de señalización, 2 chalecos reflectantes, etc.).

32.2.2. Se podrá llevar en vez de los triángulos, una luz señalizadora V16 homologada.

32.3. Peso del Vehículo

El peso del vehículo es el declarado por el fabricante del coche en la Ficha Técnica, en el apartado de Masa en Orden de Marcha (MOM).

Se considera como Masa en Orden de Marcha (MOM) el resultado de sumar a la tara, la masa estándar de un conductor 75 Kg.

A efectos de comprobación, se realizará el pesaje del vehículo en las verificaciones técnicas previas, al cual se le sumará

75 Kg. El peso resultante se utilizará para el cálculo de su Índice de Eficiencia (IE).

El pesaje se realizará sin personas o equipaje a bordo y con un máximo de una rueda de repuesto o kit antipinchazos.

Si no existiera báscula, o Si no se pudiera garantizar un buen pesaje, se tomará como dato válido el indicado en la ficha técnica del vehículo, en el apartado G Masa en Orden de Marcha (MOM), o el que se indique en las observaciones, si es que hubiese alguna modificación al peso.

Se podrán efectuar pesajes aleatorios durante el desarrollo de la prueba.

32.4. Neumáticos

32.4.1. Los neumáticos deben ser todos del tipo, calidad y tamaño previstos por los fabricantes en la tarjeta técnica de la ITV, en concreto, en el apartado "Neumáticos" (tarjetas antiguas) o "L.2" (tarjetas actuales) o en el correspondiente apartado "Opciones incluidas en la homologación de tipo".

32.4.2. La presión máxima de inflado, durante toda la duración de la prueba, es la establecida por los fabricantes, para cualquier condición de carga, con un 15% de tolerancia.

32.4.3. Se podrán efectuar mediciones de inflado aleatorias, durante el desarrollo de la prueba.

32.5. Instrumentación

Se permite toda clase de cronómetros y aparatos de medición, vinculados al coche, que no podrán ser alimentados por baterías auxiliares.

32.6. Recarga de Vehículos Eléctricos

32.6.1. El Organizador deberá informar en el Reglamento Particular que tipo de recarga existirá en su prueba.

32.6.2. La recarga se realizará, siguiendo el procedimiento indicado en el Anexo 9 7.

32.7. Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (IRVE)

32.7.1. Deberá existir un punto de recarga por cada uno de los vehículos inscritos que necesiten recarga.

32.7.2. La I.R.V.E. cumplirá con el estándar de recarga Modo 3 según IEC 61851-1.

32.7.3. La I.R.V.E. deberá de tener una potencia igual o superior a 32 Amperios en sistema monofásico por cada toma lógica de recarga.

32.7.4. Los PdR (Puntos de Recarga) incorporarán tomas de recarga tipo Socket siendo del Tipo 2 (Mennekes) cumpliendo la normativa según IEC 62196-2. Los PdR podrán incorporar mangueras siendo el organizador previsor del tipo de conector necesario (Tipo 1 o Tipo 2), para garantizar la recarga a todos los participantes.

32.7.5. Cada toma lógica de recarga deberá contar con un contador de energía eléctrica con las siguientes características: MID Clase 1 EN 50470-3 siendo importante el acceso a esta información sea rápida y práctica.

32.8. Repostaje de Vehículos Híbridos Enchufables e Híbridos

32.8.1. El repostaje se realizará, siguiendo el procedimiento indicado en el Anexo 9 7.

32.8.2. El organizador facilitará un Road-Book con el trayecto recomendado y de menor distancia entre la estación de servicio, el parque cerrado y viceversa.

33. RECLAMACIONES

33.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI.

33.2. 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.

33.3. 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.

33.4. 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.

33.5. 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.

34. APELACIONES

34.1. Tienen el derecho de apelación según lo indicado en el CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 Euros.

34.2. 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.

35. ACTAS E INFORME FINAL



CEE A 2022 REGLAMENTO DEPORTIVO

35.1. 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.

35.2. Informe Final

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