



CEEA RACE 20234
REGLAMENTO DEPORTIVO

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
CD.19.01.2024	Art.1- Obligaciones y condiciones generales Art. 2- Definiciones Art. 3- Competiciones puntuables Art. 4- Normas a cumplir Art. 5- Aspirantes y licencias Art. 6- Normas a cumplir por los equipos Art. 7-Oficiales Art. 8- Documentos estándar Art. 10-Placa de la prueba Art. 11- GPS Art. 12- Circulación Art. 13- Tramo de calibración Art. 14- Ceremonia de Salida Art. 15- Salida Art.17- Procedimiento para el funcionamiento Art. 19- Tramos de regularidad Art.20- Parque Cerrado Art. 21- Clasificaciones Art. 23- Puntuaciones Art. 24- Resultados a retener	Inmediata

- 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~~
- 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) VERIFICACIONES~~
- ~~15) REPOSTAJE / RECARGA OBLIGATORIOS~~
- 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



CEEA RACE 20234 REGLAMENTO DEPORTIVO

- 25) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL
- 26) COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS
- 27) TROFEO PARA EQUIPOS
- 28) CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS
- ~~29) PRESCRIPCIONES TÉCNICAS~~
- 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 ~~WLTP COV~~



1. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

- 1.1. La Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) convoca el Campeonato de España de Energías Alternativas 20234.
- 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 y sus Anexos, 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. Los Todos los casos no previstos en el presente 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 20234 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 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 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.7 del presente reglamento. 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.

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 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, debe ser sometida a la aprobación de la RFEDA.**

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



CEEA RACE 20234 REGLAMENTO DEPORTIVO

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 el Director de Carrera o 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 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 la Campeonato de España de Energías Alternativas, en número máximo de **siete seis (76)**, serán publicadas por la RFEDA en el Calendario Estatal.

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

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

4.2. Se autorizan los Eco Rallyes nocturnos.

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

4.4. 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 la Real Federación Española de Automovilismo esta.**

4.5. **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.**

4.6. 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.**

4.7. 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.

4.8. 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 Real Federación Española de Automovilismo.

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

4.10. El tiempo disponible para la recarga intermedia deberá ser de tres (3) a cuatro (4) horas, salvo **solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo esta.**

4.11. 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.

4.12. 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.

4.13. Como mínimo deberán realizarse 6 tramos diferentes por etapa, que no se podrán repetir, salvo autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo.

4.14. 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. 26-4 apartado Tramo Regularidad Plus.

4.15. Los puntos del Tramo de Regularidad Plus (TR plus) únicamente serán otorgados al Campeonato de España de pilotos y copilotos.

4.16. La página Web y App Sportity 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.

4.17. Las recargas deben realizarse desde la red eléctrica y no desde un generador independiente.

4.18. La RFEDA a través de los canales oportunos, realizará un informe de observación en cada una de las pruebas puntuables para el campeonato.

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 5.4.
- 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:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS (CEEA 2024)			
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 31/12/2024	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 31/12/2024	PUNTÚA Y BLOQUEA
COPILOTO GRADO B	COB		
PERMISO PILOTO GRADO B	PPB		
PERMISO COPILOTO GRADO B	PCOB	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PILOTO LICENCIA EcoRallyes	e-P		
COPILOTO LICENCIA EcoRallyes	e-CO	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2024	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO B REGULARIDAD	PB/REG		
PILOTO GRADO B RESTRINGIDA	PB/RES		
PERMISO PILOTO EcoRallyes	PPEA	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2024	PUNTÚA Y BLOQUEA
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:

- 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. 7.5-6
- 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 que figuren en la lista de autorizados a tomar la salida deberán completar la totalidad del recorrido. Todo cambio será penalizado con la **exclusión 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. No participar en una ceremonia de entrega de premios serán penalizados (salvo fuerza mayor justificada).
- 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.

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

7. VEHÍCULOS ADMITIDOS

8. Ver Reglamento Técnico art. 3

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)**

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.

7.1.7. **El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFEDA del informe final establecido.**

7.2. Delegados Técnico de la RFEDA

7.2.1. Delegado Técnico:

La RFEDA nombrará un Delegado Técnico **permanente**.

7.2.2. Delegado Técnico Adjunto:

La RFEDA 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.

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 (recarga intermedia).

8.2.4. No seguir el Itinerario – Libro de Ruta (Road Book) podrá ser será 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. 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 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.

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.

9.3. Se establece un máximo de 325 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.



CEEA RACE 20234 REGLAMENTO DEPORTIVO

- 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, a las 20:00 horas 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, a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo podrá ser cambiado de categoría o rechazado definitivamente.
- 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:

10.3.1. NÚMEROS Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA

- 10.3.1.1. 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 ~~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 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 ~~se recomienda~~ la presencia ~~en el vehículo del participante~~ del logotipo ~~de la RFEDA y del~~ CEEA RACE en dos vinilos de 20 cm de longitud por 5,15 cm de altura.

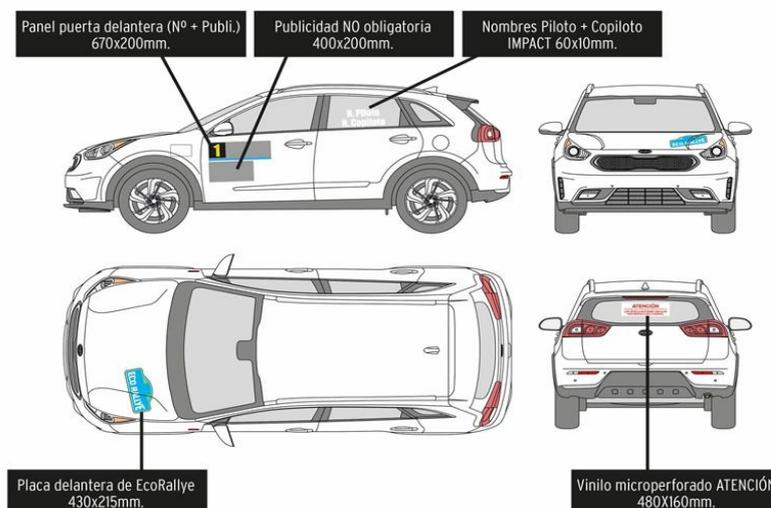


10.3.2. PUBLICIDAD NO OBLIGATORIA

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 cm. de largo por 20 cm. de alto.

Esquema de colocación:



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 ~~uno o~~ dos Transponders de cronometraje, en la posición que establezca el Organizador.
- 11.3. La normativa establecida para el uso del sistema GPS, será **publicada mediante 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. 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.

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.

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 5 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).

13.2 El organizador deberá presentar a la RFEDA, el tramo de calibración en el formato oficial para su aprobación.

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. VERIFICACIONES

Ver Reglamento Técnico

15. REPOSTAJE / RECARGA OBLIGATORIOS

Ver Reglamento Técnico

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 10.6.

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 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. Penalizaciones.

Están indicadas en el Anexo 1.

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 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 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.

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	 ← 25 m →  ← 5 m →  ← 25 m →  ← 25 m →  ← 25 m → 	

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. 2017.2.2, 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. Estos controles se denominarán Media-Control Point.

17.5. Controles horarios

En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el Carnet de Control 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 de Enlace, 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.

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. 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.

17.7.2. 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.

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

17.7.4. Cuando dos vehículos lleguen al Control Horario en el mismo minuto el cronometrador tendrá previstas salidas separadas con el minuto correspondiente (autosalidas).

17.8. Controles de Reagrupamiento

17.8.1. ~~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.

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 cualquiera de las secciones y/o etapas del Eco Rallye, entrañara 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.

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

19.3. Cronometraje:

19.3.1. Se instalarán en cada vehículo dos transponders 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.

19.3.2. ~~No~~ 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 de salida con comisario-cronometrador o por sistema de autosalida.

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 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.

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.)

20.3.1. 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 dentro del P.C. y en presencia de 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.

20.4.2. Los vehículos permanecerán en parque cerrado después de la recarga y repostaje final hasta la apertura del parque después de la ceremonia de entrega de premios. **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.**

20.4.3. A criterio de los organizadores se permitirá abrir el parque cerrado para cualquier evento publicitario, etc., siempre que esté dentro del programa horario. Tendrá que ser autorizado por la Real Federación Española de Automovilismo. Todo vehículo que no se encuentre en el parque cerrado después del evento y antes de la hora de apertura de parque cerrado se entenderá que ha abandonado la competición.

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).

$$P = IRN + IEN$$

Donde:

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

$$IRN = \frac{\text{Índice de Regularidad (IR)}}{\text{Índice de Regularidad de Referencia (IRR)}}$$

$$IEN = \frac{\text{Índice de eficiencia (IE)}}{\text{Índice de Eficiencia de Referencia (IER)}}$$

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 promedio de puntos de regularidad por cada control que se haya tenido en cuenta para el total de puntos de regularidad y

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). Este último, es el Índice de Eficiencia del ganador de la Clasificación de Eficiencia y se utilizará para normalizar todos los índices de eficiencia y valorar el desempeño de cada participante.

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.

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	ESCUADERIA CB	Jose M. Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	100	38,1	0,0	4,6	33,5	0,223	1,000
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	100	59,6	0,0	19,1	40,5	0,270	1,210
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Víctor Rodríguez	OPEL MOKKA E- ULTIMATE	100	39,0	60,0	6,0	93,0	0,620	2,780
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanesa Casal	KIA EV6	100	326,8	0	13,1	313,7	2,091	9,376
5	7	WBOX	ESC. HSUR	Eva Cortés Adriana Salas	MERCEDES EQE	100	1840,3	120,0	30,0	193,3	8,560	38.385

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	1
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	0,805	1,006
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Víctor Rodríguez	OPEL MOKKA E-ULTIMATE	1,02	1,275
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanesa Casal	KIA EV6	1,0356	1,295
5	7	WBOX	ESC. HSUR	Eva Cortés Adriana Salas	MERCEDES EQE	1,504	1,88

CLASIFICACIÓN COMBINADA								
ELÉCTRICOS (BEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	1	ECO TEAM	ESCUADERIA CB	Jose Manuel Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	1,000	1,000	2,110
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	1,210	1,275	2,485
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Víctor Rodríguez	OPEL MOKKA E- ULTIMATE	2,780	1,880	4,660
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanesa Casal	KIA EV6	9,376	1,295	10,671
HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	29	GZCAR	RACE	Marta Gallego Pedro Rey	VOLVO XC40	1,000	1,000	2,000
2	28	CO.AUTOMOVIL	BM. TOYOTA	Sergio Blanco Daniel Gutiérrez	TOYOTA RAV4	1,210	1,350	2,560
3	30	F.MOTOR	ESC. MILUC	Antonio Rodríguez Carmen Sánchez	FORD KUGA	2,780	1,983	4,763
HÍBRIDOS (HEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	33	TOYOTA ESP	SPORT RS	Roberto Rodríguez Ana Ruiz	TOYOTA YARIS	1,000	1,000	2,000
2	32	BAUTO	RACE	Elena Gil Roberto García	HYUNDAI IONQ HEV	1,210	1,368	2,578
3	34	CCOP	ESC. ML COMPETICIÓN	Jorge Martín Alberto Martínez	TOYOTA COROLLA	2,780	1,954	4,734

- 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 de Automovilismo y del Campeonato de España de Energías Alternativas, el nombre, apellidos y nacionalidad de los participantes, pilotos y copilotos, Concurstante, Equipo, la marca, el tipo y la categoría del vehículo, (IR), (IE), y la suma de las 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): La Clasificación de Eficiencia se establecerá mediante el cálculo de un Índice de Eficiencia que se obtendrá mediante la siguiente fórmula:

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

21.3.1.2. Híbridos enchufables

IE Índice de Eficiencia (%)

$$IE = \frac{Cp + Penalización en la prueba}{COVc}$$

$$IE = \frac{\frac{Lt}{ER} + \text{Penalización en la prueba}}{D - \frac{BT}{Ae}} = \frac{COV}{100 - Ae}$$

Abreviaturas:

IE = Índice de Eficiencia

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

D = Kilómetros de la prueba (Km)

ER= Total de cargas durante la prueba (kWh)

BT: Batería total (kWh)

Ae: Autonomía eléctrica (km)

COV: Consumo facilitado por la RFEDA (L/100km)

Cp: Consumo del participante en la prueba (L/Km)

$$Cp = \frac{Lt}{D - \frac{BT}{Ae}} = \frac{Lt}{KMc}$$

KMc: km recorridos con combustible (km) $KMc = KMt - KMe$

KMe: km recorridos en eléctrico (km) $KMe = \frac{Ct}{COVe}$

COVe: consumo con motor eléctrico (kWh/km) $COVe=BT/Ae$

COVc: consumo de combustible con motor de combustión (L/km) $COVc=COV/(100-AE)$

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 y 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.

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 la relación entre la suma de puntos de regularidad y de las penalizaciones en CH, entre 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.



CEEA RACE 20234 REGLAMENTO DEPORTIVO

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

Primer EQUIPO de cada categoría. Art. 27.3

Primer clasificado en el 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.

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. Todos aquellos equipos inscritos en el CEEA puntuarán en un máximo de 7 pruebas, reteniendo los 5 mejores resultados. Si el Campeonato CEEA RACE consta de 6 o menos pruebas se descontará el peor resultado. En caso de que el Campeonato tenga más de 6 pruebas, se descontarán los dos peores resultados.

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

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

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 20234.

26. COPA DE ESPAÑA DE ESCUDERÍAS



CEEA RACE 20234 REGLAMENTO DEPORTIVO

- 26.1. 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 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. 26 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. 27 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. 26 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. 27 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.
- 28.3. La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el Art. 26 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. 27 24 referente a resultados a retener.

29. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

[Ver Reglamento Técnico](#)

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.