



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES
- 2) COMPETICIONES PUNTUABLES
- 3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES
- 4) ASPIRANTES Y LICENCIAS
- 5) VEHÍCULOS ADMITIDOS
- 6) OFICIALES
- 7) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES
- 8) PLACA DEL RALLYE, NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD
- 9) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK)
- 10) CARNET DE CONTROL
- 11) TRAMO DE CALIBRACIÓN
- 12) VERIFICACIONES
- 13) CEREMONIA DE SALIDA
- 14) SALIDA
- 15) ASISTENCIAS, OUVREURS
- 16) CONTROLES
- 17) TRAMOS CRONOMETRADOS
- 18) REPOSTAJE INICIAL OBLIGATORIO
- 19) CLASIFICACIONES
- 20) TROFEOS
- 21) PUNTUACIONES
- 22) RESULTADOS A RETENER
- 23) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL
- 24) COPA PARA ESCUDERÍAS CONCURSANTES
- 25) TROFEO PARA CONCESIONARIOS
- 26) CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS
- 27) PRESCRIPCIONES TÉCNICAS



CEE A

REGLAMENTO DEPORTIVO

1. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

1.1. La Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) convoca para el año 2020 los siguientes Campeonatos de España de Energías Alternativas:

- Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Eléctricos.
- Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Híbridos Enchufables.
- Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Híbridos y Vehículos Bi-Fuel.
- Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas para Marcas de Vehículos Eléctricos.
- Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas para Marcas de Vehículos Híbridos Enchufables.
- Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas para Marcas de Vehículos Híbridos y Bi-Fuel.
- Copa de España de Rallyes de Energías Alternativas para clubes/escuderías (en cada categoría).
- Trofeo de España de Energías Alternativas para concesionarios (en cada categoría).

1.2. Los reglamentos aplicables por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE).
- El Reglamento General del Campeonato.
- El Reglamento Particular de la 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. Características de los Eco Rallyes

Un Eco-Rallye es un test de conducción en el que se valora la eficiencia del gasto energético y la regularidad.

El objetivo de los Eco Rallyes es promover vehículos fabricados con nuevas tecnologías, diseñados para ahorrar energía y emitir la menor cantidad posible de sustancias contaminantes y CO₂. Asimismo, otro de sus objetivos es animar a los pilotos a cambiar sus hábitos de conducción, dando prioridad a la protección del medio ambiente y a la sostenibilidad del sector del transporte mediante el uso de la electricidad y de combustibles alternativos como fuentes de energía para propulsar los vehículos.

Es también un foro para los fabricantes, donde pueden probar y mostrar las nuevas tecnologías que han desarrollado para consumir menos energía.

La competición consiste en la evaluación de la capacidad de los participantes para conducir durante el itinerario valiéndose de sus mejores técnicas de eco-conducción, con el menor gasto energético y de la capacidad de los participantes para respetar con precisión el horario completo de toda la competición según lo previsto por la organización.

Es importante destacar que los Eco Rallyes no son competiciones de «velocidad» y que, por lo tanto, ni los vehículos ni los miembros de los equipos necesitan un equipamiento de seguridad específico para participar en ellos. Todos los vehículos eléctricos, híbridos y de combustible alternativo homologados oficialmente para conducir en las vías públicas pueden ser elegidos para participar en dichos rallyes, de acuerdo al Art. 5.

2. COMPETICIONES PUNTUABLES

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

3. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

- 3.1. Todas las pruebas se recomienda que sean disputadas en tres días (preferiblemente en viernes, sábado y domingo).
- 3.2. Se autorizan los rallyes nocturnos.
- 3.3. El recorrido será de 260 Km a 300 Km, si se quiere aumentar o disminuir el kilometraje, tendrá que ser autorizado por la RFEDA.
- 3.4. Se recomienda que los tramos cronometrados tengan una longitud mínima de 15 km.
- 3.5. Debido a la autonomía de los vehículos eléctricos, se requiere a los organizadores que planifiquen el itinerario de estos vehículos, de forma que sea cubierto por todos los participantes.
- 3.6. La máxima distancia del itinerario entre dos puntos de recarga deberá de ser **150 Km**, salvo autorización expresa de la RFEDA.



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 3.7. El participante será el responsable de asegurarse que su vehículo está preparado para acometer este tipo de pruebas.
- 3.8. El tiempo disponible para la recarga intermedia deberá ser de 4 horas, salvo autorización expresa de la RFEDA.
- 3.9. Los tramos cronometrados serán abiertos al tráfico, salvo autorización expresa de la RFEDA.
- 3.10. 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.
- 3.11. Como mínimo deberán de realizarse 5 tramos diferentes por sección que no se podrán repetir.

4. ASPIRANTES Y LICENCIAS

- 4.1. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de un permiso de participación para una única prueba EA o licencia superior.
- 4.2. El Permiso de Participación EA incluye el concepto Concursante Individual, tendrá carácter anual, el coste máximo de este permiso será de 50 € y será expedido por una Federación Autonómica.

5. VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 5.1. Podrán ser:
 - 5.1.1. **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 2020.
 - 5.1.2. **Vehículos Híbridos**–Vehículos con propulsión a las ruedas mediante, al menos, un motor eléctrico y otro de combustión interna.
 - 5.1.3. **Vehículos Bi Fuel** - Vehículos con sistemas bicombustible (GLP y/o GNC + Gasolina).
- 5.2. Deben ser vehículos fabricados en serie.
- 5.3. 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.
- 5.4. Deben estar certificados para transportar de 2 a 9 personas.
- 5.5. Deben estar equipados (en el caso de los vehículos híbridos eléctricos) 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 endotérmico, activado de forma automática o manual de acuerdo con el modo previsto por el fabricante para el funcionamiento diario del vehículo.
- 5.6. 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.
- 5.7. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.

6. OFICIALES

- 6.1. El Colegio de Comisarios Deportivos que actuará en el Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas estará formado por tres Comisarios Deportivos, el Presidente será nombrado por la RFEDA.
- 6.2. 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.
- 6.3. La RFEDA nombrará un Delegado Técnico.
- 6.4. El Organizador nombrará un oficial de Relaciones con los Participantes.

7. INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

- 7.1. Toda persona que desee participar en una competición puntuable del Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas deberá remitir a la Secretaría de la misma la solicitud de inscripción cumplimentada en su totalidad.
- 7.2. 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 Rallyes de Energías Alternativas.
- 7.3. 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.
- 7.4. 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.



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 7.5. El cierre de inscripciones se realizará el lunes de la semana de la competición.
- 7.6. El organizador de cada competición puntuable, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá elaborar una lista de inscritos provisional (en el orden de salida que estime oportuno proponer) que enviará a la RFEDA, para su Vº Bº, no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma.
- 7.7. La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada por el organizador, al menos, con dos (2) días de antelación al comienzo 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.
- 7.8. 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.
- 7.9. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:
 - 7.9.1. A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
 - 7.9.2. 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 competición.
- 7.10. 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.
- 7.11. No hay límite en el número máximo de inscritos salvo que así se indique en el Reglamento Particular de la prueba.

8. PLACA DEL RALLYE, NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD

- 8.1. Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:
 - 8.1.1. Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto.
 - 8.1.2. Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles, que deberá ajustarse al modelo establecido en el art. 8.3.
- 8.2. En cualquier momento de la competición, la constatación de:
 - 8.2.1. La ausencia de uno de los números de competición, o de la placa del rallye, entrañará una penalización.
 - 8.2.2. La ausencia simultánea de los números de competición y de la placa del rallye, entrañará la descalificación.
- 8.3. **Números y publicidad**

Los números y publicidad, deberán ajustarse al modelo siguiente:

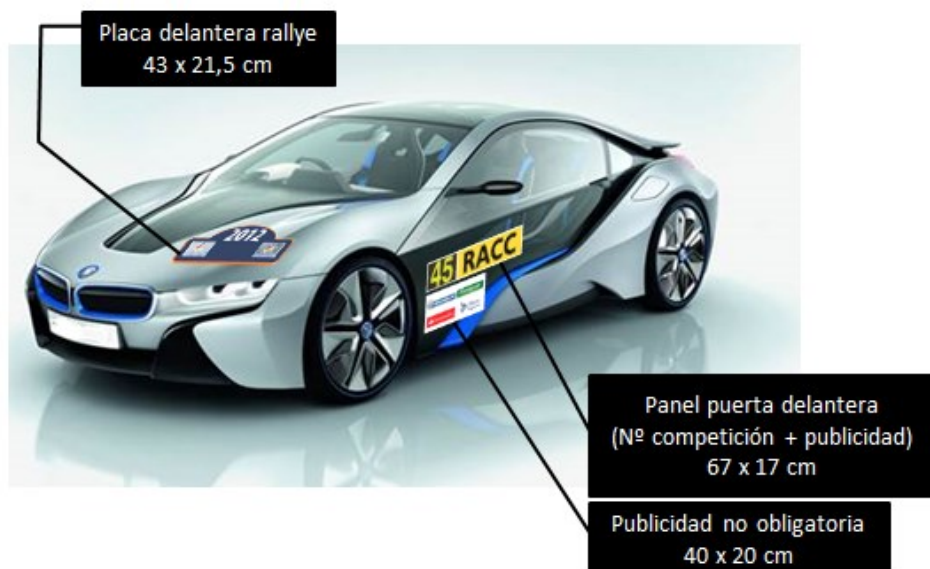
 - 8.3.1. **Números y Publicidad Obligatoria**
 - 8.3.1.1. En paneles y puertas delanteras
 - 8.3.1.2. Dos paneles para las puertas delanteras de 66 cm. de longitud y 16 cm. de alto, incluyendo un reborde blanco de 1 cm.
 - 8.3.1.3. Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición.
 - 8.3.1.4. Los números serán de una altura de 14 cm. y anchura de trazo de 2 cm. El resto del panel queda reservado para el Organizador.
 - 8.3.1.5. 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.
 - 8.3.1.6. 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.
 - 8.3.1.7. Se recomienda que los vehículos lleven rotulados los nombres de piloto y copiloto, que deberán, de ser colocados en los cristales laterales traseros, siguiendo las siguientes condiciones:
 - Caracteres Helvética 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 mayúscula y el resto en minúscula.
 - El nombre del piloto figurará arriba en ambos lados del vehículo.

8.3.2. 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:



9. ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

- 9.1. 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. Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido (Ubicación de la sonda).
- 9.3. El Road-Book se entregará una (1) hora antes de la salida de etapa, salvo autorización expresa de la RFEa.
- 9.4. El organizador, opcionalmente podrá entregar un Road-Book digital.

10. CARNET DE CONTROL

- 10.1. En la salida del rallye, 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.
- 10.2. El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.
- 10.3. 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.
- 10.4. A menos que fuera autorizada por un Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control, entrañará una penalización de 10.000 puntos.
- 10.5. La ausencia de visado, en 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.
- 10.6. La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.
- 10.7. Únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.

11. TRAMO DE CALIBRACIÓN

- 11.1. El organizador deberá facilitar con antelación a los participantes la situación y longitud exacta de un "Tramo de Calibración" de longitud entre 5 y 8 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del rutómetro oficial y la precisión será el metro.
- 11.2. Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido del tramo de calibración (Ubicación de la sonda).



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 11.3. El organizador deberá presentar a la RFEDA el tramo de calibración en el formato oficial para su aprobación.
- 11.4. El recorrido del tramo de calibración, no contendrá rotondas, deberá ser medido circulando aproximadamente a 50 centímetros del borde derecho de la carretera, he intentando que el recorrido de este se identifique con los tramos cronometrados a disputar.

12. VERIFICACIONES

- 12.1. Los equipos inscritos en cada competición puntuable para este Campeonato deberán realizar las verificaciones correspondientes previas a la salida de la competición, cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular. Se recomienda al organizado publicar un complemento con el horario individualizado de presentación de cada participante.
- 12.2. Los Comisarios Técnicos realizarán la verificación técnica, que afectará a la conformidad del vehículo con su ficha técnica.
- 12.3. Los Comisarios Técnicos, con autorización de los Comisarios Deportivos, podrán verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la competición.
- 12.4. A la terminación del rallye, 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.

13. CEREMONIA DE SALIDA

En caso de celebrarse, los equipos inscritos deberán tomar parte en la ceremonia de salida.

14. SALIDA

- 14.1. 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.

14.2. Reincorporación de un vehículo a la carrera

14.2.1. 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, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la competición.

14.3.2 Penalizaciones.

En el Índice de Regularidad se le aplicaran las penalizaciones dispuestas en el art. 17.4 y una penalización adicional de 1000 puntos por cada sección no completada. Su Índice de Eficiencia será igual al peor realizado en su categoría más un punto.

14.3.3 Reparaciones.

En caso necesario, 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.

14.3.4 Orden de salida y clasificación.

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado de su categoría.

15. 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.

16. CONTROLES

Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la descalificación de carrera, así como cualquier parada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 15 minutos.

En estos casos el participante deberá entregar el carnet de ruta.

17. TRAMOS CRONOMETRADOS

17.1. Salida a los tramos cronometrados

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

17.2. Medias en tramo cronometrado:



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

La media en los tramos cronometrados será siempre inferior o igual a 49,9 km/h.

Se permiten cambios de media en los tramos cronometrados.

17.3. Cronometraje:

17.3.1. Se instalará en cada vehículo uno o más 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.

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

17.4. Penalizaciones:

17.4.1. Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control (secreto o anunciado) 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.

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

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

17.4.4. Se aplicarán 300 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario, de Paso.

18. REPOSTAJE INICIAL OBLIGATORIO

18.1. Todos los vehículos Híbridos, Híbridos Enchufables y Bi-Fuel, deberán presentarse en el repostaje inicial.

18.2. El llenado inicial será efectuado por un Comisario Técnico.

19. CLASIFICACIONES

19.1. La clasificación del Eco Rallye se efectuará sobre la lista de los participantes que hayan concluido la prueba, ordenada de menor a mayor con respecto a la suma del Índice de Eficiencia (IE) + el Índice de Eficiencia (IE).

19.2. Habrá tres Clasificaciones Finales, Vehículos Eléctricos, Vehículos Híbridos y Vehículos de Otros Combustibles.

19.3. Índice de Eficiencia (IE)

La clasificación de Índice de Eficiencia de esta categoría se realizará con los valores de la 1ª Etapa.

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

Tabla de conversión energética		
Combustible	Wh/l	Wh/kg
Gasolina	8,789	-
Diésel	10,026	-
GLP	6,577	-
GNC	-	13,095

$$IE = \frac{EC}{P \times \left(\frac{D}{100}\right)}$$

Abreviaturas: IE = Índice de Eficiencia (KW por 100 km por tonelada de peso)

EC= Energía Consumida (KW)

P = Peso del Vehículo en Toneladas

D = Kilómetros del recorrido

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.

19.4. Índice de Regularidad (IR)



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

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.

La clasificación, con los puntos de penalización por adelanto o retraso en cada control, y la general acumulada después de cada tramo cronometrado, deberá estar disponible en la web designada por la organización en un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último coche por meta.

Asimismo, en la última pasada por cada tramo cronometrado deberán publicarse los puntos de control secretos.

Dichas clasificaciones deben contener el nombre y la fecha de la competición, el logotipo de la Real Federación Española de Automovilismo y del Campeonato de España de Rallyes de Energías Alternativas, el nombre, apellidos y nacionalidad de los participantes, pilotos y copilotos, la marca, el tipo y la categoría del vehículo y las penalizaciones.

19.5. Verificación y Procedimiento de Repostaje

19.3.1. Carga y repostaje

El llenado del depósito de combustible del vehículo se define en el Art.27.8 y solamente podrá realizar en la estación de servicio designada por el organizador.

Está terminantemente prohibido que los reposten o recarguen sus vehículos fuera de las áreas establecidas, bajo pena de descalificación. Cada repostaje debe ser efectuado bajo la supervisión de 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%.

Al final de la competición, los vehículos Híbridos y Bi-Fuel, deben ser conducidos a la estación de servicio, donde los comisarios designados volverán a llenar los depósitos.

19.3.2. Vehículos eléctricos

Los concursantes deben someter sus vehículos a verificación antes de la salida con las baterías de tracción completamente cargadas.

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 todas 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%.

Si por cualquier motivo técnico, en la recarga final, no se puede realizar la carga completa se utilizará como porcentaje de carga, el que muestre el vehículo más un 0.5 puntos porcentuales.

19.3.3. Vehículos Híbridos

Para todos los vehículos de la categoría de 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 recarga final.

A los vehículos Híbridos no enchufables, no se les computará la batería para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE).

19.3.4. Vehículos BI-FUEL

La energía calorífica de las energías alternativas (GNC o GLP) utilizadas durante la competición por un vehículo que compita con un sistema bicombustible o multicomcombustible debe ser, al menos, el 80 % de la energía calorífica total usada; en caso contrario, el vehículo será descalificado.

19.3.5. 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. 27.3.

19.3.3 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.

19.3.4 Distancia



CEE A

REGLAMENTO DEPORTIVO

Al comienzo 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, será descalificado.

20. TROFEOS

Trofeos para piloto y copiloto de los tres primeros coches clasificados de cada categoría

Primer concesionario de cada categoría.

21. PUNTUACIONES

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

1º	15 puntos
2º	12 puntos
3º	10 puntos
4º	8 puntos
5º	6 puntos
6º	5 puntos
6º	4 puntos
8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

21.2. ~~Para optar a la clasificación final de los Campeonatos de España de Energías Alternativas será obligatorio haber participado en al menos dos de las competiciones puntuables.~~

22. RESULTADOS A RETENER

Se retendrán todos los resultados.

23. EMPATE EN EL RESULTADO FINAL

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2020.

24. COPA DE ESCUDERÍAS CONCURSANTES

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

24.2. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los dos mejores resultados de los pilotos integrantes de la Escudería Concurstante, en cada categoría.

24.3. La clasificación final del trofeo Escudería Concurstante, deberá respetar lo dispuesto en el art. 21 referente a las puntuaciones.

24.4. El ganador final del trofeo será la Escudería Concurstante, que más puntos acumule a lo largo de la temporada en base a lo dispuesto en el art. 22 referente a resultados a retener.

25. TROFEO DE CONCESIONARIOS

25.1. En la lista de inscritos deberá incluirse un apartado para "EQUIPO", donde se incluirá el nombre del concesionario correspondiente.

25.2. No será obligatorio estar en posesión de licencia.

25.3. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de los pilotos integrantes en el apartado "EQUIPO" antes citado.

25.4. La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el art. 21 referentes a las puntuaciones.

25.5. El ganador final del Trofeo será el que más puntos acumule a lo largo de la en base a lo dispuesto en el art. 22 referente a resultados a retener.



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

26. CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS

- 26.1. En el Campeonato de Marcas exclusivamente pueden participar las Marcas de automóviles registradas en el CEEA.
- 26.2. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de cada categoría.
- 26.3. La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el art. 21 referentes a las puntuaciones.
- 26.4. 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. 22 referente a resultados a retener.

27. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

27.1. Vehículos Admitidos

Los vehículos admitidos están recogidos en el art. 5 del Reglamento General del Campeonato de España de Rallyes 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.

27.2. Medidas de Seguridad

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.).

27.3. 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 del conductor de 75 kg.

A efectos de comprobación, si existiese balanza, se realizará el pesaje del vehículo en las verificaciones técnicas previas y se utilizará ese peso para el cálculo de su Índice de Eficiencia (IE).

El pesaje se realizará sin los participantes dentro del vehículo.

Si el pesaje indicado en báscula + 75 kg excediese del indicado en la ficha técnica, en el apartado Masa en Orden de Masa (MOM), se tendrá en cuenta el indicado en dicha ficha para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE).

Si el pesaje indicado en báscula + 75 kg es inferior al indicado en la ficha técnica, en el apartado Masa en Orden de Masa (MOM), se tendrá en cuenta el peso indicado en báscula para el cálculo del Índice de Eficiencia (IE).

De no existir balanza, 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.

Para el peso del vehículo, este deberá de estar vacío (sin personas o equipaje a bordo) con un máximo de una rueda de repuesto o kit antipinchazos.

Todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si ha lugar) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, excepto el depósito de combustible que debe estar lleno.

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

27.5. Neumáticos

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".

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.

27.6. Instrumentación

Se permite toda clase de cronómetros y aparatos de medición, vinculados al coche.



CEEA

REGLAMENTO DEPORTIVO

27.7. Recarga de Vehículos Eléctricos

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

27.7.2. Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (IRVE)

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

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

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

27.7.2.4. Los PdR (Puntos de Recarga) incorporarán tomas de recarga tipo Socket siendo esta 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.

27.7.2.5. 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.

27.8. Recarga de Vehículos Híbridos, Híbridos Enchufables y Bi-Fuel

El organizador facilitará un road-book con el trayecto obligatorio entre la estación de servicio, el parque cerrado y viceversa.

El repostaje inicial y final de combustible del vehículo se realizará en la estación de servicio designada por el organizador.

Tanto el repostaje inicial y final, se realizará siempre en el mismo surtidor y por el mismo Comisario Técnico.

El repostaje inicial y final, será realizado por un comisario técnico que será el responsable del llenado del depósito de combustible. Este comprobará que el combustible llegue al orificio de llenado y verificará que no entra más combustible, o alcance el nivel de algún rebosadero, en caso de que el coche disponga de alguno. Si existiese algún rebosadero por detrás de la pestaña de acceso al llenado y no fuese posible realizar y comprobar su llenado, se le aplicará 1 litro más que el peor de su categoría.

Durante el repostaje no podrá haber nadie en el interior del vehículo ni apoyado en el mismo. Así mismo solamente podrán estar presentes los miembros del equipo que esté en ese momento realizando el repostaje.