

REGULAMENTO DEPORTIVO

CAMPIONATO DE ENERXÍAS ALTERNATIVAS XUNTA DE GALICIA 2026

Consellería de Industria · Federación Galega de Automobilismo (FGA)

BORRADOR DE TRABALLO. Documento non aprobado. Os campos entre corchetes [] sinalan decisións que a FGA / Consellería debe pechar (datas, distancias, importes, denominación e abreviatura definitivas, etc.). As diferenzas de fondo respecto ao Regulamento Deportivo do CEEA RACE 2026 da RFEDA están anotadas ao final, no apartado «Notas de adaptación».

ÍNDICE

1. Obrigacións e condicións xerais
2. Definicións
3. Competicións puntuables
4. Normas a cumprir polas competicións puntuables
5. Aspirantes e licenzas
6. Normas a cumprir polos equipos
7. Oficiais
8. Documentos estándar
9. Inscripcións e número de participantes
10. Placa da proba, números de competición e publicidade
11. GPS
12. Circulación
13. Tramo de calibración
14. Cerimonia de saída
15. Saída
16. Asistencias, ouvreurs
17. Procedemento para o funcionamento dos controis
18. Eliminación de carreira por atraso
19. Tramos de regularidade
20. Parque pechado

21. Clasificacións
22. Trofeos
23. Puntuacións
24. Resultados a reter
25. Empate no resultado final
26. Copa de escuderías
27. Trofeo para equipos
28. Campionato de marcas
29. Reclamacións
30. Apelacións
31. Actas e informe final

ANEXOS

1. Penalizacións
2. Libro de ruta
3. Carné de control tipo
4. Requisitos de cronometraxe
5. Inscripción
6. Copa de escuderías
7. Regulamento particular tipo
8. Publicación de listas e clasificacións
9. GPS
10. Cálculo da enerxía consumida (dispositivo embarcado)
11. Listado COV / táboa de conversión enerxética

1. OBRIGACIÓN E CONDICIÓNS XERAIS

1.1. A Federación Galega de Automobilismo (FGA) convoca o Campionato Xunta de Galicia de Enerxías Alternativas – Consellería de Industria 2026.

1.2. A abreviatura do campionato será CGEA, e o seu uso será obrigatorio en todos os documentos, soportes publicitarios, etc.

1.3. Os regulamentos aplicables, por orde de prelación, serán:

- O Código Deportivo Internacional (CDI) da FIA.
- As Prescricións Comúns aos Campionatos, Copas, Trofeos e Challenges de España (PCCCTCE) da RFEDA, no que resulten de aplicación.
- O presente Regulamento Deportivo, así como o Regulamento Técnico e os seus anexos.
- O Regulamento Particular de cada competición.

En caso de contradición entre estas normativas, prevalecerá a de rango superior.

1.4. O CDI será de aplicación —con carácter prioritario— nos aspectos xerais, de procedemento, reclamacións e apelacións.

1.5. Todos os casos non previstos no regulamento aplicable e as dúbidas que puidesen derivar da súa interpretación serán estudados e resolto polo Colexio de Comisarios Deportivos, únicos con poder para tomar unha decisión.

1.6. O Director de Carreira é o responsable de aplicar este regulamento e o regulamento particular durante o desenvolvemento do evento, agás nos casos de competencia exclusiva dos Comisarios Deportivos. Deberá informar os Comisarios Deportivos de todos os incidentes importantes do evento.

1.7. A FGA establece para o ano 2026 os seguintes campionatos, copas e trofeos do CGEA:

- Campionato de Enerxías Alternativas Xunta de Galicia para pilotos e copilotos de **Vehículos Eléctricos (BEV)**.
- Campionato de Enerxías Alternativas Xunta de Galicia para pilotos e copilotos de **Vehículos Híbridos (HEV)**.
- Copa de Enerxías Alternativas Xunta de Galicia para clubs/escuderías (en cada categoría).

1.8. Características do campionato

As probas que conforman o Campionato Xunta de Galicia de Enerxías Alternativas son competicións automobilísticas nas que se valora a **eficiencia enerxética na condución e a regularidade**.

O obxectivo último das mesmas é promover o uso de vehículos fabricados con novas tecnoloxías, deseñados para aforrar enerxía e emitir a menor cantidade posible de CO₂ e outras substancias contaminantes. Estas competicións tamén pretenden impulsar a condución eficiente e a mobilidade sostible, priorizando a electrificación como fórmula para propulsar os vehículos.

O certame representa así mesmo un foro para os fabricantes, no que poden probar e amosar ao público as novas tecnoloxías desenvolvidas para consumir menos enerxía.

Nun eco-rallye avalíase a capacidade de cada participante para conducir da maneira máis eficiente posible ao longo dun percorrido establecido, valéndose tanto das súas técnicas de eco-condución como das características do seu vehículo, respectando con precisión os horarios de paso por unha serie de puntos tanto públicos como secretos previstos pola organización.

É importante destacar que as probas de enerxías alternativas non son competicións de velocidade e realízanse en condicións reais de tráfico; polo tanto, nin os vehículos nin os compoñentes dos equipos necesitan equipamento de seguridade específico para participar. Os coches deberán ser de serie, estar oficialmente homologados para circular por vías públicas e encadrarse nalguna das categorías previstas no Art. 3 do Regulamento Técnico.

1.9. Principio de autonomía (SEN REPOSTAXE/RECARGA). As probas do CGEA disputaranse **sen repostaxe de combustible nin recarga de baterías durante o desenvolvemento da competición**. Cada participante é responsable de que o seu vehículo dispoña da autonomía suficiente para completar a totalidade da proba coa enerxía almacenada na saída.

Durante as verificacións técnicas da proba realizarase unha repostaxe completa dos vehículos híbridos e outra ó término para calcular o consumo dos mesmos.

A eficiencia avalíase sobre a **enerxía realmente consumida**, medida a bordo do vehículo, sen ningún proceso de repostaxe ou recarga intermedia nin final.

2. DEFINICIÓNS

2.1. Inicio do eco-rallye. Un eco-rallye comeza o día das verificacións.

2.2. Etapa. Cada unha das partes do eco-rallye separadas por un período de descanso nocturno ou parada prolongada superior a nove (9) horas. Como

norma xeral, cada día de competición corresponde a unha etapa. A duración máxima de condución nunha etapa será de dez (10) horas, á que se poderá engadir un tempo máximo de dúas (2) horas por reagrupamentos. Para etapas de menos de seis (6) horas, o tempo de descanso posterior será, cando menos, igual ao da etapa; para etapas de seis (6) horas ou máis, o descanso mínimo será de seis (6) horas.

2.3. Sección. Parte dunha etapa comprendida entre dous reagrupamentos, entre a saída da etapa e o primeiro reagrupamento, ou entre o último reagrupamento e o final da etapa.

2.4. Tramo de regularidade. Parte do itinerario na que se debe manter unha velocidade media establecida pola organización, coa estrada aberta ao tráfico. A velocidade media non poderá exceder os 50 km/h, agás autorización expresa da FGA en función das condicións do percorrido. Se se atravesan núcleos urbanos e/ou zonas de alta densidade de tráfico, deberán terse en conta estas circunstancias á hora de establecer a media.

2.5. Sector de enlace. Tramo do itinerario non suxeito a regularidade, que serve para enlazar diferentes zonas da proba. Nestes tramos tamén deberá respectarse o código de circulación e considerar as condicións de tráfico.

2.6. Reagrupamento. Parada prevista por un organizador en réxime de parque pechado, cun CH á entrada e outro á saída, co obxecto de seguir o programa do eco-rallye e permitir o reagrupamento dos vehículos que seguen en carreira. O tempo de parada pode variar dun equipo a outro. A duración dun reagrupamento será de 15 minutos como mínimo e 30 como máximo. Recoméndase reducir na medida do posible este tempo máximo. Calquera modificación deberá ser sometida á aprobación da FGA. Os reagrupamentos delimitan o inicio e o fin das seccións dentro dunha etapa.

2.7. Neutralización. Tempo durante o cal un equipo está parado polo organizador por calquera motivo, atopándose en réxime de parque pechado.

2.8. Parque pechado. Zona na que está prohibida calquera operación, verificación, preparación ou reparación nos vehículos, agás nos casos expresamente previstos neste regulamento ou no regulamento particular, e na que só está permitido o acceso aos oficiais autorizados.

2.9. Asistencia prohibida. Considérase asistencia prohibida calquera axuda externa non autorizada prestada ao vehículo ou ao equipo durante toda a proba, que poida influír no rendemento ou nos resultados do participante. Queda prohibida a intervención de membros do equipo fóra do vehículo durante o desenvolvemento da proba, agás en situacións de emerxencia ou se o permite expresamente o regulamento particular. Non se considerará asistencia a mera presenza de espectadores, medios de comunicación, afeccionados ou outros membros do equipo en zonas abertas ao público,

sempre que non interactúen co vehículo nin coa tripulación nin realicen ningunha acción que poida influír no seu rendemento ou resultado.

2.10. Fin do eco-rallye. A competición finaliza coa publicación da clasificación final. **A parte competitiva remata á chegada do último vehículo ao parque pechado final e á lectura dos datos de enerxía consumida nos eléctricos e a repostaxe final nos híbridos.**

Recordatorio CDI: nos casos en que deba tomarse unha decisión despois dunha proba, os Comisarios Deportivos poden delegar os seus poderes no Colexio de Comisarios Deportivos da proba seguinte do mesmo campionato, ou nun colexio constituído con tal fin.

2.11. Carné de control. Carné destinado a recoller os visados e as anotacións dos tempos rexistrados nos diferentes puntos de control previstos no itinerario.

2.12. Complemento. Documento oficial escrito que forma parte do regulamento particular, destinado a modificar, precisar ou completar este. Os complementos estarán datados, numerados e publicados (App Sportity e web). Os concursantes deben asinar un acuse de recibo sempre que sexa posible. Publicaranos: os organizadores ata o comezo das verificacións (sometidos á aprobación da FGA, agás modificacións do itinerario); ou os Comisarios Deportivos durante o desenvolvemento (as modificacións de itinerario pode publicalas o Director de Carreira).

2.13. Comunicado. Documento oficial escrito de natureza informativa, emitido polos Comisarios Deportivos ou o Director de Carreira.

2.14. Decisión. Documento emitido polos Comisarios Deportivos para comunicar as súas conclusións despois dunha enquisa, audiencia ou investigación.

2.15. Concurante. Persoa física ou xurídica titular dunha licenza de concurante, valedeira para o ano en curso.

2.16. Tripulación. Composta por 2 persoas a bordo de cada vehículo, designadas como piloto e copiloto, ambas con licenza valedeira para o ano en curso. O piloto asume a responsabilidade do concurante cando este non estea a bordo. Ademais do piloto e do copiloto, defínese como membro do equipo toda persoa relacionada co mesmo, calquera que sexa a súa función.

2.17. Coche «0». Sairá 10 minutos antes que o primeiro participante para inspeccionar o percorrido, confirmando que non haxa novas anomalías. Terá comunicación directa co Director de Carreira.

3. COMPETICIÓNS PUNTUABLES

3.1. As competicións puntuables para o CGEA serán publicadas anualmente pola FGA no calendario galego, establecéndose nel o número definitivo de probas para cada tempada. Calquera modificación posterior do número de probas inicialmente previstas deberá ser autorizada expresamente pola FGA e comunicada oficialmente polas canles habituais de publicación.

3.2. Se un eco-rallye non se celebra, non será inscrito no CGEA do ano seguinte, agás causa de forza maior recoñecida como tal pola FGA.

4. NORMAS A CUMPRIR POLAS COMPETICIÓNS PUNTUABLES

4.1. Recoméndase que as probas se disputen nunha duración total de un día. En caso de celebrarse en varias xornadas, recoméndase preferentemente o seu desenvolvemento en fin de semana.

4.2. Autorízanse os eco-rallyes nocturnos, total ou parcialmente, sempre que se garanta a seguridade dos participantes e se cumpran as normativas de circulación e permisos requiridos.

4.3. **Percorrido (sen repostaxe/recarga).** O percorrido terá unha lonxitude máxima **120 km**, que se realizará integramente coa enerxía almacenada no vehículo na saída, **sen recarga nin repostaxe intermedios nin finais**. Calquera variación desta lonxitude deberá ser autorizada pola FGA.

4.4. **Non existirá infraestrutura de recarga nin de repostaxe** ao dispor dos equipos durante a competición. Non se permite recarga nin repostaxe durante os tramos nin nos reagrupamentos, parque pechado ou parque de asistencia. Se un vehículo precisa recarga ou repostaxe non prevista, isto suporá a exclusión da clasificación de eficiencia da etapa afectada, sen prexuízo das penalizacións que procedan (Anexo 1).

4.5. Ao non existir recarga intermedia, os reagrupamentos organizaranse unicamente co obxecto de axustar o programa horario e reducir os intervalos entre equipos, segundo se defina no regulamento particular.

4.6. A quilometraxe total dos tramos de regularidade deberá ser do 50 % do percorrido ou superior, agás solicitude do organizador á FGA e autorización expresa desta.

4.7. A lonxitude dos tramos de regularidade non deberá ser inferior a dez (10) km. Unha lonxitude inferior poderá ser aprobada previa solicitude á FGA e non poderá afectar a máis do 25 % dos tramos de regularidade previstos.

4.8. O participante será responsable de que o seu vehículo conte coa autonomía suficiente para acometer a totalidade da proba **sen realizar ningún tipo de recarga nin repostaxe**. O organizador suministrará un listado de puntos de recarga e repostaxe na contorna da proba.

- 4.9. Os tramos de regularidade serán abertos ao tráfico e co ancho suficiente para que poidan circular dous vehículos en sentido contrario á vez, agás autorización expresa da FGA.
- 4.10. Todo organizador dunha competición que, por razóns non debidamente xustificadas, anule a mesma, perderá os dereitos de calendario.
- 4.11. Como mínimo deberán realizarse **seis** tramos diferentes por etapa, que non se poderán repetir, agás autorización expresa da FGA.
- 4.12. A web e a App Sportity coa información da proba actualizada deberán ser publicadas cando menos **30 días** antes da celebración e actualizarse continuamente en función das necesidades e do programa-horario.
- 4.13. A FGA realizará, polas canles oportunas, un informe de observación en cada unha das probas puntuables.
- 4.14. Calquera excepción, modificación ou axuste aos puntos deste artigo deberá ser solicitada expresamente polo organizador á FGA e só poderá levarse a cabo previa aprobación formal desta, antes do inicio do evento. Unha vez comezada a proba, o Colexio de Comisarios Deportivos xunto co Director de Carreira poderán autorizar, mediante decisión oficial ou complemento, calquera modificación necesaria por causas de forza maior xustificadas ou motivos de seguridade, sempre que exista informe ou documentación que o respalde.
-

5. ASPIRANTES E LICENZAS

- 5.1. Todos os concursantes deberán posuír a licenza de concursante válida para o ano en curso.
- 5.2. Todos os pilotos e copilotos deberán posuír as licenzas ou permisos correspondentes indicados no artigo 5.5.
- 5.3. Poderán participar deportistas procedentes de territorios ou países cos que a RFEDA/FGA teña subscrito un convenio específico en vigor, aplicándose as condicións establecidas nese convenio.
- 5.4. Así mesmo, poderán participar e puntuar deportistas en posesión de licenzas doutra ADN recoñecida pola FIA, nas condicións previstas pola normativa RFEDA/FIA e coa preceptiva autorización da ADN de orixe.
- 5.5. Cadro de licenzas admitidas:**

Tipo de licenza / permiso	Def.	Aplicación e duración	Observacións
Internacional	ITC-R / ITD-R / ITD-RH / IT-LSC	Tempada a nivel nacional ata 31/12/2026	Puntúa e bloquea
Piloto Grao A / Copiloto Grao A	PA / COA	Tempada a nivel nacional ata 31/12/2026	Puntúa e bloquea
Piloto Grao B / Copiloto Grao B	PB / COB	Só regularidade nacional ata 31/12/2026	Puntúa e bloquea
Piloto Grao B Slalom	PB/SL	Tempada a nivel nacional ata 31/12/2026	Puntúa e bloquea
Piloto/Copiloto Licenza EcoRallyes	e-P / e-CO	Tempada a nivel nacional ata 31/12/2026	Puntúa e bloquea
Piloto Grao B Regularidade / Restrinxida	PB/REG / PB/RES	Só regularidade nacional ata 31/12/2026	Puntúa e bloquea
Participación sen puntuabilidade	--	Sen licenza	Non puntúa nin bloque

6. NORMAS A CUMPRIR POLOS EQUIPOS

Ademais das contempladas noutros artigos, por importancia destácase a seguinte normativa, a risco de penalización que pode chegar á descualificación:

6.1. Os equipos deben comportarse sempre de forma compatible co espírito deportivo.

6.2. **Estado enerxético na saída.** Os vehículos eléctricos (BEV) chegarán ás verificacións técnicas coa autonomía suficiente para realizar o percorrido completo da proba. Os vehículos híbridos (HEV) tomarán a saída coa batería

ao máximo estado de carga e co **depósito de combustible cheo**, precintándose ou rexistrándose o nivel de referencia nas verificacións técnicas. Este estado de referencia é a base para o cálculo da enerxía consumida (Art. 21.3 e Anexo 10).

6.3. Os vehículos que ao presentarse nas verificacións estean por debaixo do estipulado no Art. 6.2 serán penalizados de acordo co Anexo 1, ou verán axustado o seu cálculo de enerxía consumida segundo o Anexo 10.

6.4. O piloto e o copiloto autorizados a tomar a saída deberán ser os mesmos durante toda a proba. Ambos deben completar o percorrido previsto, agás causa xustificada. Pequenas desviacións ou erros non implicarán descualificación automática, pero poderán ser penalizados a criterio do Colexio de Comisarios Deportivos.

6.5. Está prohibido admitir unha terceira persoa a bordo (agás en caso de transporte dun ferido).

6.6. Está prohibido bloquear intencionadamente o paso dos vehículos participantes ou impedir que os adianten.

6.7. Os vehículos non poden ser remolcados, transportados ou empurrados, agás para volver situalos na estrada ou para liberar o percorrido.

6.8. Toda a normativa de identificación do vehículo, incluídos os nomes do piloto e copiloto, figura no Art. 10 e no regulamento particular.

6.9. A non participación na cerimonia de entrega de premios levará unha penalización, agás en casos de forza maior debidamente xustificadas.

7. OFICIAIS

Todos os oficiais que actúen na proba deberán constar no regulamento particular ou nun anexo, aprobado e publicado antes do inicio da proba. Todos os oficiais designados polo organizador serán considerados xuíces de feito. Ademais do establecido nas PCCCTCG, será de aplicación o seguinte:

7.1. **Comisario Deportivo.** Haberá un único comisario deportivo que decidirá sobre o regulamento e a súa aplicación. Deberá existir comunicación permanente coa Dirección de Carreira. Nas reunións poderán estar presentes: o Director de Carreira (ou persoa que o represente), os delegados da FGA, o secretario do colexio, un membro da organización, o observador (se o houbera), e —se así o estiman necesario— o Delegado Técnico da FGA ou Xefe de Comisarios Técnicos, o responsable de relacións cos participantes, o responsable de cronometraxe, o responsable de GPS e calquera outra persoa que estimen necesaria. As reunións e decisións reflectiranse en documentos asinados.

7.2. Delegados da FGA. A FGA nomeará un Delegado Técnico permanente e poderá nomear un Delegado Técnico Adxunto.

7.3. Comisarios Técnicos. O organizador nomeará un comisario xefe e o número suficiente de comisarios e controladores.

7.4. Oficial de Relacións cos Participantes. Será de aplicación o establecido nas PCCCTCG.

8. DOCUMENTOS ESTÁNDAR

8.1. Regulamento Particular. Deberá axustarse ao modelo da FGA (anexo 7). O Director de Carreira é responsable da súa aplicación, agás competencia exclusiva dos Comisarios Deportivos. As modificacións (complementos) rexeranse polas PCCCTCG e publicaranse no taboleiro da App Sportity e na web do eco-rallye (se a tivese).

8.2. Itinerario – Libro de Ruta (Road Book). Conforme ao modelo do Anexo 2.

- 8.2.1. A lonxitude dos tramos de regularidade debe ser exacta, con precisión ao metro, medida circulando polo carril dereito a uns 50 cm do bordo dereito.
- 8.2.2. Informarase das condicións de medición (ubicación da sonda).
- 8.2.3. Entregaranse un (1) Road-Book, 30 minutos antes da saída da etapa.
- 8.2.4. Non seguir o Road-Book poderá ser penalizado a criterio dos Comisarios Deportivos en regularidade e no Índice de Eficiencia.
- 8.2.5. Ofrecerase un Road-Book en formato PDF; opcionalmente, en papel a quen o solicite na inscrición.
- 8.2.6. As distancias do Road-Book considéranse precisas e non admiten reclamación.

8.3. Carné de Control. Conforme ao modelo do Anexo 3.

- 8.3.1. Na saída de cada sección entregarase un carné coa hora de saída e o tempo concedido ata o seguinte control horario; entregarase á chegada de cada sección e substituirase por un novo na saída seguinte.
- 8.3.2. A tripulación é a única responsable do seu carné.
- 8.3.3. Deberá entregarse a petición dun comisario e presentarse persoalmente para ser visado.

- 8.3.4. Toda modificación ou rectificación no carné deberá ser realizada exclusivamente por un oficial autorizado. Calquera anotación incorrecta, riscadura ou alteración por parte do participante ou persoal non autorizado poderá ser penalizada con ata 100 puntos por anotación, a criterio dos Comisarios Deportivos. En caso de dúbida, notificarase ao responsable de cronometraxe ou aos oficiais presentes.
- 8.3.5. A ausencia de visado en calquera control ou a non entrega do carné poderá ser penalizada polos Comisarios Deportivos, podendo, en caso de reincidencia, con levar a descualificación.
- 8.3.6. A presentación do carné e a exactitude das inscricións quedan baixo a responsabilidade do participante.
- 8.3.7. Salvo indicación en contra, só o comisario do posto está autorizado a inscribir a hora.
- 8.3.8. Corresponde ao equipo decidir o momento de presentar o carné e verificar a hora anotada.
- 8.3.9. Toda diverxencia entre o carné e a documentación oficial será estudada polos Comisarios Deportivos.

9. INSCRICIÓN E NÚMERO DE PARTICIPANTES

9.1. Toda persoa que desexe participar deberá remitir ó comité organizador a solicitude de inscrición cumprimentada na súa totalidade.

9.2. Pola mera sinatura da solicitude, o concursante e todos os membros do equipo sométense ás xurisdicións deportivas recoñecidas polo CDI e aos regulamentos aplicables.

9.3. Establécese un máximo de **150 euros** (IVE incluído) de dereitos de inscrición, aceptando a publicidade proposta polo organizador. En caso de non aceptala, os dereitos poderán ser duplicados.

9.4. Non se admitirán modificacións á solicitude, agás nos casos previstos. Ata as verificacións técnicas, o concursante poderá substituír o vehículo declarado por outro da mesma categoría.

9.5. O peche de inscricións realizarase o luns ás 20:00 h da semana de competición.

9.6. Ao pecharse as inscricións, o organizador elaborará unha lista provisional (separando os vehículos por categorías e por orde de clasificación no campionato) que enviará á FGA para o seu V.º e praxe.

9.7. A lista definitiva de inscritos publicaraa o organizador dous días antes ao inicio da competición.

9.8. O comité organizador resérvase o dereito de rexeitar unha inscrición de acordo co CDI.

9.9. Se nas verificacións técnicas un vehículo non se corresponde co declarado, poderá ser cambiado de categoría ou rexeitado, a proposta do Delegado Técnico.

9.10. Os dereitos de inscrición reembolsaranse na súa totalidade: a) aos equipos cuxa inscrición non fose admitida; b) se a competición non se celebre. Poderá haber reembolso parcial nas condicións do regulamento particular.

9.11. Reembolsaranse os dereitos aos concursantes que, por forza maior, non puidesen presentarse á saída (antes do final das verificacións administrativas), previa solicitude acreditada. A devolución farase efectiva como máximo un mes despois de finalizada a competición.

9.12. Non hai límite no número máximo de inscritos, agás indicación no regulamento particular.

9.13. Tódolos participantes deberán presentar nas verificacións administrativas (poderá presentarse no momento da inscrición ou nos días previos) o seguro, permiso de circulación, ficha técnica e o CoC do vehículo co que participan.

10. NÚMEROS DE COMPETICIÓN E PUBLICIDADE

- Dúas placas laterais de participante.
- Publicidade obrigatoria do organizador.

11. GPS

11.1. Nas competicións puntuables do CGEA será obrigatorio o uso do sistema GPS para todos os equipos inscritos durante todo o desenvolvemento da proba.

11.2. Instalaranse os transpondedores de cronometraxe segundo as indicacións do anexo correspondente.

11.3. A normativa de uso do sistema GPS será a do Anexo 9.

11.4. O equipo que non devolva o sistema GPS/dispositivo embarcado, ou o devolva en condicións defectuosas, será obxecto dunha multa de **[1.000] €**.

11.5. O seguimento GPS estará habilitado para o organizador e a Dirección de Carreira, quedando totalmente prohibido para os participantes e o público.

11.6. O sistema GPS considérase preciso e correcto e non admite reclamación contra esta precisión.

12. CIRCULACIÓN

12.1. Durante todo o eco-rallye, os equipos respectarán estritamente o Código de Circulación e as medias propostas polo organizador.

12.2. Os axentes ou xuíces de feito que constaten unha infracción notificarano igual que a calquera outro usuario.

12.3. Aínda que non paren o piloto infractor, poderán pedir a aplicación das penalizacións, sempre que: a) a notificación chegue por vía oficial e por escrito antes da publicación da clasificación final; b) a denuncia sexa suficientemente detallada (vehículo, feito, lugar).

12.4. Se o Comisario Deportivo considera que a infracción reviste especial gravidade, remitirá o expediente ao Tribunal da FGA para a eventual apertura dun expediente disciplinario.

12.5. Será obrigatorio controlar aleatoriamente os cruzamentos e sinais de STOP. Nestes últimos, o participante deberá deterse como mínimo dous (2) segundos, xerándose un informe de cronometraxe.

12.6. Poderanse instalar radares de tramo para controlar o exceso de velocidade. Toda infracción será comunicada polo xefe de cronometraxe aos Comisarios Deportivos.

12.7. Do mesmo xeito, poderanse instalar radares para controlar a velocidade mínima estipulada.

12.8. Os atascos, accidentes e obstrucións deberán ser superados polos participantes polos seus propios medios, con pleno respecto ás normas de tráfico, sen tempo de neutralización. Como medida compensatoria,

eliminaranse do cómputo os peores controis secretos por atraso: anularase o 1 % do total de puntos de control secretos da proba, redondeado ao enteiro superior, cun máximo de 3 controis anulados. A penalización máxima anulable por cada un destes controis será de 30 puntos.

12.9. O Comisario Deportivo poderá neutralizar os puntos de control que estime oportunos cando o atasco, accidente ou obstrución afectase a unha alta porcentaxe dos participantes, de acordo cun informe do responsable de cronometraxe e/ou GPS.

12.10. Durante os tramos de regularidade non se permitirá o uso de estratexias que supoñan unha redución deliberada e anormal da velocidade, nin a detención non xustificada, agás por forza maior, sinalización viaria ou razóns evidentes de seguridade. A Dirección de Carreira poderá realizar controis aleatorios mediante a análise dos datos GPS e, en caso de detectar comportamentos irregulares, solicitar ao equipo unha xustificación; de non ser válida a criterio do Comisario Deportivo, imporase a penalización correspondente.

13. TRAMO DE CALIBRACIÓN

13.1. O organizador facilitará aos participantes, a **fin de semana** anterior á proba, a situación e lonxitude exacta dun «Tramo de Calibración» de entre 3 e 8 km, medido co mesmo aparello de calibración empregado no rutómetro oficial, con precisión ao metro.

13.2. Informarase das condicións de medición (ubicación da sonda).

13.3. O tramo de calibración non poderá discorrer por autoestradas, autovías, rotondas nin estradas desdobradas. Medirase circulando a uns 50 cm do bordo dereito, procurando que se identifique cos tramos de regularidade ou que forme parte do percorrido.

14. CERIMONIA DE SAÍDA

De celebrarse a cerimonia de saída, deberán tomar parte nela o piloto e o copiloto a bordo do vehículo inscrito, agás causa xustificada e aprobada polos Comisarios Deportivos.

15. SAÍDA

15.1. Haberá un coche «Xefe de seguridade», un «0» e outro de peche de caravana.

15.2. A orde de saída establecerase segundo o Art. 9.6.

15.3. Procedemento de saída.

- 15.3.1. Antes da saída, os Comisarios Técnicos poderán realizar controis. Presentarse con atraso ou negarse ao control entrañará penalización.
- 15.3.2. A tripulación deberá presentarse no Control de Saída no minuto inmediatamente anterior á súa hora teórica de saída, momento no que se lle entregará o carné de control. Non se permitirá a entrada anticipada ao control nin a recollida previa do carné ata 15 minutos antes da saída teórica.
- 15.3.3. O CH de saída está sometido ás mesmas regras de procedemento que os demais CH.
- 15.3.4. Todo atraso imputable á tripulación na presentación á saída (agás cando coincida coa saída dun tramo) será penalizado.
- 15.3.5. A saída dos vehículos preverase co intervalo de 1 minuto, igual para todos os equipos, agás o Art. 18.
- 15.3.6. O Director de Carreira deixará un intervalo de 5 minutos entre cada categoría.

15.4. Reincorporación dun vehículo á carreira.

- 15.4.1. Unha tripulación que non completase unha ou máis seccións poderá tomar de novo a saída ao comezo dunha nova sección, solicitándoo por escrito (modelo no Road-Book) ao Director de Carreira a través do Oficial de Relacións cos Participantes, cunha antelación mínima de 15 minutos respecto á hora teórica de saída do primeiro participante da súa categoría.
- 15.4.2. En caso de reparación, pedirase permiso a través do devandito oficial; o vehículo será inspeccionado polos Comisarios Técnicos antes de reincorporarse.
- 15.4.3. Os vehículos reincorporados tomarán a saída na posición que determine o Director de Carreira.

16. ASISTENCIAS, OUVREURS

Non estará permitida a circulación deliberada de vehículos que, tendo relación directa cun participante, sigan de forma reiterada o percorrido do eco-rallye co obxectivo de proporcionar asistencia, información, recoñecemento previo, seguimento ou calquera outro apoio durante a proba.

Considerarase infracción grave toda actuación que implique asistencia activa ou coordinación externa ao equipo fóra dos espazos autorizados. A detección destas condutas poderá con levar sancións que chegarán á descualificación.

O organizador poderá designar xuíces de feito en distintos puntos do percorrido para controlar o paso dos participantes e detectar a presenza de vehículos non autorizados ou comportamentos contrarios ao regulamento.

17. PROCEDEMENTO PARA O FUNCIONAMENTO DOS CONTROIS

17.1. Disposicións xerais.

- 17.1.1. Todos os controis (horarios e de reagrupamento) serán indicados mediante paneis estándar (figura de sinalización de 70 cm mínimo de diámetro).
- 17.1.2. O comezo dunha zona de control indícase cun panel de aviso de fondo amarelo; a uns 25 m, o posto de control cun panel idéntico de fondo vermello; o fin da zona (uns 25 m máis alá) cun panel beige con 3 barras transversais negras.
- 17.1.3. Toda a zona de control considerarase parque pechado; non se pode efectuar ningunha reparación.
- 17.1.4. Os equipos están obrigados a presentarse en todos os controis na orde prevista.
- 17.1.5. A parada non excederá o tempo necesario para as operacións de control.
- 17.1.6. Prohíbese circular marcha atrás nunha zona de control.
- 17.1.7. A hora ideal de rexistro é responsabilidade dos equipos, que poden consultar o reloxo oficial da FGA (<https://www.fga.es/hora-oficial/>).
- 17.1.8. Os comisarios de posto non poden dar información sobre a hora ideal de rexistro.
- 17.1.9. Os postos comezarán a funcionar 15 minutos antes da hora ideal de paso do primeiro vehículo.
- 17.1.10. Salvo decisión en contra do Director de Carreira, deixarán de operar 15 minutos despois da hora ideal do último vehículo, aumentado co prazo de descualificación.
- 17.1.11. Os equipos deben seguir obrigatoriamente as instrucións dos comisarios responsables dos postos.

17.2. Sinalización dos controis. Todos os controis (horarios) estarán sinalizados mediante pancartas estandarizadas (Control de Paso, Control Horario e Reagrupamento, segundo a figura FIA).

17.3. Zona de control. Todos os oficiais deberán estar identificados; o xefe de posto levará un distintivo.

17.4. Controis de paso. Os controis de paso serán autónomos por parte dos participantes.

17.5. Procedemento de control.

- 17.5.1. Empeza cando o vehículo sobrepasa o panel amarelo de aviso.
- 17.5.2. Entre o panel de aviso e a zona de control prohíbese deterse ou avanzar a marcha excesivamente lenta.
- 17.5.3. A cronometraxe só se realizará se a tripulación e o vehículo están na zona de control e na inmediata proximidade da mesa.
- 17.5.4. A hora de presentación é aquela na que un membro da tripulación presenta o carné ao comisario ou realiza a auto-saída.
- 17.5.5. O comisario ou o participante (auto-saída) anotarán a hora real de presentación.
- 17.5.6. A hora ideal de presentación obtense sumando o tempo concedido para percorrer o sector á hora de saída deste.
- 17.5.7. Non hai penalización por adianto se a hora de entrada corresponde ao minuto ideal ou ao inmediatamente anterior, agás no CH de saída do rallye.
- 17.5.8. Non hai penalización por atraso se a presentación corresponde ao transcurso do minuto ideal. (*Exemplo: control ás 18h58', sen penalización entre as 18h58'00" e as 18h58'59".*)
- 17.5.9. Toda diferenza entre a hora real e a ideal será penalizada.
- 17.5.10. Un equipo penalizado por adianto poderá, a criterio do Director de Carreira, ser neutralizado o tempo necesario.
- 17.5.11. Nos controis horarios de chegada de fin de etapa, os equipos poderán entrar con adianto sen penalización.
- 17.5.12. Calquera infracción ao procedemento (e a entrada cun adianto superior a 1 minuto) será obxecto de informe escrito do xefe de posto ao Director de Carreira e aos Comisarios Deportivos.

17.6. Procedemento de saída nos tramos de regularidade.

- 17.6.1. O procedemento de saída do tramo de regularidade é por auto-saída.

17.7. Controis de reagrupamento. Os controis de entrada e saída seguen as normas xerais dos postos. Serven para reducir os intervalos entre equipos; tense en conta a hora de saída do reagrupamento e non a súa duración. Á chegada entregarase o carné e recibirase o novo coa hora prevista de saída; a continuación conducirase inmediatamente ao parque pechado. Despois dun reagrupamento, os vehículos tomarán a saída a criterio do Director de Carreira.

18. ELIMINACIÓN DE CARREIRA POR ATRASO

18.1. Un atraso superior a 15 minutos sobre o horario imposto entre dous controis horarios, ou superior a 30 minutos ao final de calquera sección, entrañará a eliminación de carreira do equipo polo Director de Carreira. Para o cálculo do prazo aplicárase o tempo real e non o tempo de penalización (10 segundos por minuto).

18.2. Un adianto non permitirá reducir o atraso que provoca a eliminación. As penalizacións por adianto non se terán en conta para calcular o atraso máximo.

18.3. O prazo de eliminación pode ser aumentado en calquera momento polo Comisario Deportivo a proposta do Director de Carreira, informando os equipos á maior brevidade.

18.4. A eliminación por sobrepasar o máximo autorizado só poderá aplicarse ao final dunha sección ou etapa.

19. TRAMOS DE REGULARIDADE

19.1. **Saída aos tramos.** Realízase por sistema de autosaída.

19.2. **Medias.**

- 19.2.1. A media será sempre inferior ou igual a 49,9 km/h e adecuada ao tipo de estrada. Excepcionalmente, poderá autorizarse unha media superior se as características da vía o permiten, previo informe do organizador e autorización expresa da FGA.
- 19.2.2. Son obrigatorios os cambios de media nos tramos de regularidade.
- 19.2.3. Todos os tramos deberán ter unha media de, cando menos, un (1) control secreto por quilómetro, agás causa de forza maior xustificada.
- 19.2.4. Corresponde ao Director de Carreira optar por unha media alternativa excepcional nun tramo cronometrado (-5 km/h), conforme á

información do coche «Xefe de Seguridade». A decisión comunicarase no control de saída do tramo e será obrigatoria para todos. Non se aplicará modificación se a media orixinal é igual ou inferior a 30 km/h. Indicarase no roadbook: **MEDIA NORMAL** (verde) / **MEDIA EXCEPCIONAL -5 km/h** (vermello).

19.3. Cronometraxe.

- 19.3.1. Os participantes instalarán e desinstalarán en cada vehículo os transpondedores de cronometraxe, coa posición de montaxe do Art. 2.2 do Anexo 4. Estarán baixo a responsabilidade exclusiva do participante, obrigado a devolvelos ao final da proba.
- 19.3.2. A modificación, substitución ou retirada dos dispositivos de cronometraxe e seguimento (GPS) só poderá realizala o responsable de cronometraxe designado pola organización ou persoal expresamente autorizado, previa notificación ao Comisario Deportivo. Calquera intervención non autorizada sobre estes dispositivos será considerada infracción grave ao regulamento.

19.4. Penalizacións.

- 19.4.1. Aplicarase 1 punto por cada segundo de diferenza sobre o tempo marcado pola organización en cada control dun tramo cronometrado de regularidade, cun máximo de 900 puntos por control.
- 19.4.2. Aplicaranse 60 puntos por cada minuto de adianto nun Control Horario.
- 19.4.3. Aplicaranse 10 puntos por cada minuto de atraso nun Control Horario (ata un máximo de 150 puntos, que suporá a descualificación).

20. PARQUE PECHADO

20.1. **Definición.** Existe réxime de parque pechado: dende a entrada a un parque de saída (se existe), de reagrupamento ou de fin de etapa, ata a saída destes; dende a entrada nunha zona de control ata a súa saída; e dende a chegada ao final do eco-rallye ata que remate o prazo de reclamacións e se autorice a apertura.

20.2. **Xeneralidades.** Prohibida a entrada de calquera persoa agás oficiais con misión no mesmo. Os vehículos non superarán os 30 km/h no interior do mesmo. Os equipos poden entrar no parque pechado de saída 15 minutos antes da súa hora de saída. Despois de aparcarse, a tripulación parará o motor e abandonará inmediatamente o parque; a partir dese momento a entrada estará prohibida para o equipo.

20.3. Reparación no parque pechado. Prohibida calquera reparación en réxime de parque pechado. Non obstante, os Comisarios Deportivos poderán autorizar unha reparación, previa solicitude do participante e proposta do Delegado Técnico, supervisada por un comisario técnico. Se non finaliza antes da hora de saída programada, asignarase nova hora de saída e o atraso será penalizado.

20.4. Parque pechado ao final do eco-rallye.

- **20.4.1. Non existe recarga e o repostaxe será na estación de servizo marcada polo organizador.** Á chegada, os vehículos permanecerán en parque pechado para a **lectura final dos datos de enerxía consumida.**
- **20.4.2.** Os vehículos permanecerán en parque pechado ata a apertura deste. Se o organizador decide cambiar a ubicación do parque pechado final, poderá facelo seguindo este regulamento e previa aceptación da FGA.

21. CLASIFICACIONES

21.1. Procedemento para establecer as clasificacións.

As clasificacións finais efectuaranse sobre a lista dos participantes que conclúsen a proba.

Para a clasificación xeral terase en conta únicamente o índice de regularidade que se calcula da seguinte forma:

$$IR = \frac{\text{Puntos de regularidade}}{\text{Nº de controis}}$$

Para o trofeo de Eficiencia, cada participante obterá unha **Puntuación final**, determinada polo seu Índice de Eficiencia (IE), calculado conforme ao Regulamento Técnico e a este artigo. A clasificación final de cada categoría formarase ordenando os participantes en orde crecente da súa puntuación, sendo o primeiro clasificado aquel co menor resultado.

O IE calcúlase segundo o Art. 21.3 (enerxía consumida medida a bordo, sen repostaxe/recarga).

No cálculo da Puntuación (P), do IR e do IE utilizaranse 3 decimais, redondeando á milésima en cada un dos cálculos.

21.1.1. En caso de empate, gañará o participante mellor clasificado no Índice de Eficiencia (IE).

21.1.2. Se a puntuación (P) dun participante é igual ou superior a **[10]**, dito participante non optará a sumar os puntos desa proba para o campionato *(limiar a confirmar pola FGA en función das categorías e formato)*.

21.1.3. Haberá dúas clasificacións finais: **Vehículos Eléctricos (BEV) e Vehículos Híbridos (HEV) e dous trofeos de eficiencia (Eléctrica e Híbrida)**.

21.1.4. As clasificacións finais deben conter o nome e a data da competición, os logotipos da FGA / Xunta de Galicia – Consellería de Industria e do CGEA, o nome e apelidos de piloto e copiloto, o concursante, o equipo, a marca, o modelo e a categoría do vehículo, así como o IR e o IE.

21.2. Publicación de resultados.

- 21.2.1. Clasificacións oficiosas (distribuídas pola dirección durante a etapa); Clasificación Provisional (publicada polo Director de Carreira); Clasificación Final (aprobada polos Comisarios Deportivos).

21.3. Índice de Eficiencia (IE) .

A eficiencia avalíase sobre a **enerxía realmente consumida** durante **toda a proba**, obtida do cadro de control do vehículo, sen ningún proceso de recarga nin repostaxe.

- Para o cálculo do Índice de Eficiencia para os vehículos eléctricos (BEV) e para os híbridos (HEV), utilizarase a seguinte fórmula:

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

Onde:

EC = Enerxía Consumida

D = Distancia

COV = Consumo Oficial do Vehículo, obtido do apartado nº 49.1 Combinado expresado en kWh

21.3.1 Enerxía Consumida (EC).

- Vehículos **eléctricos (BEV)** e de **pila de combustible (FCEV)**.

Para o cálculo da enerxía consumida, no inicio do Eco Rallye e antes da saída do vehículo do parque pechado, tomarase unha primeira lectura da porcentaxe da batería no cadro de control do vehículo. Unha vez rematado o Eco Rallye e cando o vehículo chegue ao parque pechado, tomarase unha segunda lectura da porcentaxe da batería no cadro de

control do vehículo. A diferenza entre a primeira e a segunda lectura dará a porcentaxe de batería consumida durante a proba.

Esta porcentaxe converterase en kWh multiplicando a capacidade total da batería pola porcentaxe consumida e dividindo o resultado entre cen.

$$EC = BT \times \left(\frac{\%B1 - \%B2}{100} \right)$$

Onde:

EC = Enerxía Consumida

BT = Batería Total

%B1 = Porcentaxe da batería inicial

%B2 = Porcentaxe da batería final

- Vehículos **híbridos (HEV)**

Para o cálculo da enerxía consumida, terase en conta os litros de combustible utilizados durante a proba, e para iso farase un primeiro repostaxe antes das verificacións técnicas preliminares, enchendo o depósito hasta que o combustible podase ver na boca de enchido do vehículo. O finalizar a proba, volverase a encher o depósito nas mesmas condicións que na primeira repostaxe co que obteremos os litros de combustible consumido durante a proba.

Índice de Eficiencia (IE):

Onde **COV** (Consumo Oficial do Vehículo) é o consumo homologado do vehículo segundo o protocolo **WLTP**, obtido do Certificado de Conformidade (COC), expresado en kWh/100 km (para híbridos, o consumo combinado equivalente en enerxía). **O menor valor de IE determina o gañador da eficiencia.**

$$IE = \frac{IC}{COV}$$

Se o participante non presenta o COC, ou este non recolle o dato de consumo, adxudicaráselle o COV **máis desfavorable** da súa categoría, cunha penalización adicional conforme ao Anexo 1.

21.3.1. A Clasificación do IE publicárase despois da lectura final da enerxía, facendo constar os datos de Enerxía Consumida (EC), a distancia total dos tramos de regularidade da categoría (obtida do Road-Book) e o IE resultante.

21.3.2. O IE de cada categoría publicárase como Provisional (Director de Carreira) e Final (Comisarios Deportivos), segundo programa.

21.4. Índice de Regularidade (IR).

- 21.4.1. O IR é o cociente entre a suma dos puntos de regularidade (e das penalizacións en CH) e o número total de controis de regularidade.
- 21.4.2. A clasificación, cos puntos de penalización por adianto/atraso en cada control, o punto quilométrico de cada control e a xeral acumulada tras cada tramo, deberá estar dispoñible na web designada nun máximo de 30 minutos despois da hora de paso do último vehículo por meta.
- 21.4.3. Ao rematar a etapa, publicaranse as clasificacións de regularidade (número de controis, puntos, penalizacións e IR).
- 21.4.4./21.4.5. Publicaranse como Provisional (Director de Carreira) e Final (Comisarios Deportivos), segundo programa.

22. TROFEOS

En cada proba puntuable entregaranse:

- Trofeo para piloto e copiloto dos tres primeiros clasificados de cada categoría (eléctrica e híbrida).
- Trofeo para piloto e copiloto vencedores das trofeos de eficiencia (eléctrica e híbrida)
- Trofeo para o primeiro equipo clasificado de cada categoría (Art. 26).

23. PUNTUACIÓNS

23.1. En cada competición puntuable outorgaranse as seguintes puntuacións

Clasificación Xeral	Puntos
1.º	35
2.º	31
3.º	28

Clasificación Xeral	Puntos
4.º	25
5.º	22
6.º	19
7.º	16
8.º	13
9.º	10
10.º	8

23.2. Se un eco-rallye non se puidera celebrar na súa totalidade, os puntos do campionato outorgaranse en base á clasificación establecida:

- Puntos completos se se executou o 75 % ou máis da duración programada do percorrido.
- Metade dos puntos se se correu o 50 % ou máis pero menos do 75 %.
- Un terzo dos puntos se se correu o 25 % ou máis pero menos do 50 %.
- Sen puntos se se correu menos do 25 %.

Isto aplícase unicamente aos puntos do campionato; os decimais redondearanse ao número enteiro máis próximo.

23.3. Para poder puntuar no campionato será imprescindible ter participado nas dúas probas.

24. RESULTADOS A RETER

24.1. Para o cómputo final do CGEA aplicarase o seguinte criterio:

- Se o campionato consta de menos de 5 probas, non se descartará ningún resultado.
- Se consta de 5 ou 6 probas, descartarase o peor resultado de cada participante.

En todos os casos, os resultados descartados serán os de menor puntuación, incluídos os posibles ceros por ausencia. Non obstante, ningún resultado correspondente a unha descualificación poderá ser obxecto de descarte.

25. EMPATE NO RESULTADO FINAL

En caso de empate entre dous ou máis participantes, resolverase de acordo co establecido mellor resultado na primeira carreira da tempada.

26. TROFEO PARA EQUIPOS

26.1. Na lista de inscritos incluírase un apartado «EQUIPO» co nome da entidade correspondente a cada participante.

26.2. Non será obrigatorio estar en posesión de licenza.

26.3. Para a clasificación de cada competición teranse en conta os 2 mellores resultados dos pilotos integrantes do apartado «EQUIPO».

26.4. A clasificación final respectará o disposto no Art. 23.

26.5. O gañador final será o que máis puntos acumule en base ao Art. 24.

27. RECLAMACIÓNS

27.1. Toda reclamación deberá presentarse de acordo co estipulado no CDI.

27.2. Deberá presentarse por escrito e remitirse ao Director de Carreira, xuntando o importe de **[1.000] €**, que non será devolto se a reclamación é considerada inxustificada.

27.3. Se a reclamación esixira desmontaxe (e a correspondente montaxe) de partes do vehículo, o reclamante depositará unha fianza complementaria conforme ás PCCCTCG.

27.4. Os gastos dos traballos e do transporte do vehículo serán a cargo do reclamante se a reclamación é inxustificada, e a cargo do reclamado cando sexa xustificada.

27.5. Se a reclamación é inxustificada e os gastos superan o depósito, a diferenza será a cargo do reclamante; se son inferiores, a diferenza seralle devolta.

28. APELACIÓNS

28.1. O dereito de apelación exerceuse segundo o CDI. O importe da caución de apelación establécese en **[2.500] €**.

28.2. Conforme á normativa vixente en España, o importe aboarase obrigatoriamente mediante transferencia bancaria, tarxeta de crédito, ingreso en conta ou talón/cheque nominativo. En ningún caso se admitirán medios de pago que non identifiquen os intervinientes.

29. ACTAS E INFORME FINAL

29.1. **Actas.** Durante o desenvolvemento da proba, as reunións e/ou decisións dos Comisarios Deportivos reflectiranse nos documentos correspondentes, asinados por todos eles.

29.2. **Informe final.** O Presidente dos Comisarios Deportivos é o responsable do envío á FGA do informe final establecido por esta.
