



Características de la prueba

El presente documento tiene por objeto detallar las principales características, algunas distintas a las pruebas habituales del CEEA – RACE, de este Eco Rallye de Cantabria.

CATEGORIAS

La prueba estará abierta exclusivamente a la categoría BEV, vehículos 100% eléctricos. Así mismo será prueba puntuable para la Copa KOBE, sin que ello implique que exista la categoría HEV dentro de la prueba.

Dentro de la categoría BEV existirá una subcategoría denominada “amateur”. Serán requisitos para poder puntuar en la misma:

- a) Que el piloto y el copiloto de un equipo no tengan más de dos pruebas de rallyes de regularidad cada uno; y
- b) Que el coche no lleve instalado sondas adicionales para la medición.

SIN RECARGAS ELECTRICAS

El Eco Rallye de Cantabria tendrá, entre sus características principales, la particularidad de la no existencia de recargas eléctricas. Esto implicará que:

La prueba de consumo se hará tomando como referencia el % de batería indicado por los vehículos en el principio y en el final del rallye.

Los participantes deberán comenzar el rallye con su nivel de batería en el valor más alto posible, preferentemente al 100 %.

Existe una cantidad importante de cargadores en el parking publico ubicado bajo el parque cerrado. Se recomienda llegar con tiempo suficiente para cargar la batería, en caso de que sea necesario, antes de entrar a las verificaciones técnicas.

En cualquier caso, serán los participantes los responsables de que sus vehículos puedan recorrer sin necesidad de recarga los aprox. 316 km. del rallye.

La organización hará un seguimiento durante las diferentes fases del rallye para verificar que los participantes alcanzan los objetivos de recorrido. Además, ofrecerá, dentro del carnet de ruta, información relativa a la cantidad de km. restantes en las diferentes partes del recorrido.

SIN RECARGA INICIAL DE COMBUSTIBLE (COPA KOBE)

No habrá recarga inicial de combustible en los vehículos de la Copa Kobe, siendo responsabilidad de los equipos llegar a las verificaciones técnicas con la mayor carga de gasolina posible.

No está permitido el repostaje del vehículo fuera de una gasolinera. La organización vigilara expresamente a través de jueces de hechos que ningún participante realice un repostaje por un método alternativo en las inmediaciones de las verificaciones técnicas.



Se recomienda localizar una gasolinera próxima al Parque Cerrado de salida (verificaciones técnicas) para minimizar el posterior recorrido.

PAGO RECARGA FINAL (COPA KOBE)

A los efectos de agilizar el sistema de recargas de combustible en la gasolinera de la recarga final para la Copa Kobe, los participantes de esta copa podrán abonar al momento de las verificaciones administrativas la cantidad de 15 € que les incluirá toda la recarga final con independencia de que el importe exacto sea mayor.

CARNET DE RUTA, CONTROLES HORARIOS Y SALIDAS DE TRAMO

El rallye constará de dos etapas, se entregará un carnet de ruta por sección.

Etapla 1. viernes 20 de junio. Sección I.

Etapla 2. sábado 21 de junio. Secciones II a VI. Tramos cronometrados 1 a 8.

Las salidas a tramo cronometrado serán en formato autosalida y sin control horario previo.

Las salidas se realizarán siempre en un minuto completo, es decir, al segundo "00".

El tiempo otorgado para la sección será el necesario para cubrir los enlaces y tramos cronometrados de la sección más 5 minutos extras por tramo que exista dentro de la sección.

Los participantes podrán gestionar libremente el uso de estos minutos extras de la sección.

Antes de cada salida de tramo cronometrado los participantes encontrarán a un comisario junto a un cono de señalización.

Los participantes serán libres de acercarse al cono, o a la fila de vehículos que haya junto a él, en el momento que estimen oportuno.

Colocarse en esta posición implicará estar en condiciones de adelantar su vehículo hasta el cartel de salida de tramo para tomar la salida en el siguiente minuto disponible a indicación del comisario.

Los comisarios no darán hora de salida. Su misión será solo la de ordenar la salida para impedir que dos vehículos ocupen la salida al mismo tiempo y verificar que nadie ocupe la salida sin salir a tramo en el primer minuto disponible.

Los participantes contarán en el carnet de ruta de un espacio para dejar constancia de su hora de salida solo para su propio control. Lo anterior no es obligatorio, puesto que la detección de la hora de salida se hará en forma automática por el GPS.

Los participantes que no quieran tomar la salida, no deberán acercarse al cono ni a la fila de vehículos si la hubiera. Debiendo esperar en cualquier lugar anterior sin obstaculizar al resto de participantes y/o tráfico de la vía.

A los efectos de no generar aglomeraciones en las entradas de los controles horarios, se podrá ingresar a todos ellos por adelanto sin penalización, es decir, en los controles horario solo penalizará el retraso.

Los vehículos podrán intercambiar sus posiciones dentro de la sección en cualquier lugar del recorrido, a excepción de la fila de salida a tramo donde deberán respetar el orden existente.



A cada sección se saldrá en el orden inicial del rallye, por lo tanto, cualquier adelanto en un control horario de entrada a un reagrupamiento incrementará en esos minutos el tiempo de parada entre secciones.

Salvo las dos excepciones enumeradas más adelante, el primer vehículo de la Copa Kobe tomará la salida 10 minutos después del último vehículo eléctrico con la intención de que estos vehículos no se intercalen con los eléctricos. Los comisarios de salida de tramo podrán, a su criterio y siguiendo instrucciones de Dirección de Carrera, retrasar la salida de los vehículos de la Copa Kobe para que no se intercalen con los otros vehículos de la prueba. De producirse, este retraso será tenido en cuenta y no implicará penalización en la llegada de la sección para los vehículos afectados.

En la salida de la Sección V, que tiene un solo tramo (Nº 8), la separación entre vehículos eléctricos y Copa Kobe será solo de 5 minutos, siendo estos 5 minutos ganados, restados del reagrupamiento entre la sección IV y V para la Copa Kobe.

En la salida de la primera sección (I), etapa 1, no habrá intervalo adicional entre vehículos eléctricos y Copa Kobe.

En el recorrido del Rallye existen dos pasos a nivel con barreras fuera de tramo. En el improbable caso, dado la baja frecuencia ferroviaria, que los participantes encuentren la barrera baja y esto ocasione una demora en la entrada al siguiente control horario, podrán poner esta circunstancia en conocimiento del oficial encargado de las relaciones con los participantes para que Dirección de Carrera proceda a verificar esta circunstancia con el cronometrador, para hacer la compensación del tiempo perdido y no penalizar en el control horario.

TRAMO A HITOS Y/O A VIÑETAS

La información relativa a los Hitos y/o Viñetas se dará en la salida del tramo cronometrado afectado.

Se realizará a Hitos o a Viñetas una parte del tramo cronometrado. Para esto se reemplazará una velocidad media del tramo por los Hitos o Viñetas.

Cuando afecte a la última media del tramo, (final de tramo), el tiempo del final de los Hitos o Viñetas podrá coincidir, o no, con el tiempo final previsto para el tramo.

Cuando afecte a una media intermedia del tramo, el tiempo del final de los Hitos o Viñetas coincidirá siempre con el tiempo final previsto originalmente para esa media, de manera que la programación del tramo a medias siga siendo correcta luego de terminar los Hitos o las Viñetas.

CONTROLES RADAR

Se establecerán dos tipos de controles radar, velocidad máxima y velocidad mínima.

En ambos casos se señalará en el roadbook el comienzo y final de la zona de control de la siguiente manera:



Comienzo radar



Fin radar



Velocidad máxima

Objetivo: Limitar las velocidades máximas en zonas peligrosas y/o urbanas.

Explicación: Dentro de cada zona radar podrán existir controles puntuales solo como detección de velocidad, no habrá control de tiempo. En esos puntos se detectará la velocidad de paso. Superar en un control más de 10 km/h la velocidad media impuesta será penalizado a razón de 10 puntos de regularidad por cada km/h de exceso sobre la velocidad media impuesta más 10 km/h.

Ejemplo: Detección de 32 km/h en zona de velocidad impuesta de 20 km/h. Sera penalizado con 10 puntos por km/h que exceda de 30 km/h (20+10). Es decir, 20 puntos en la clasificación de regularidad por los 2 km/h superados.

Recomendación: No exceder en ningún momento la velocidad impuesta en las zonas radar. No hay controles.

Velocidad mínima.

Objetivo: Establecer velocidades mínimas de circulación en vías rápidas.

Explicación: Se indicará el punto kilométrico de comienzo y final del control y la velocidad mínima media a mantener. Demorar más tiempo del necesario para realizar la zona radar a la velocidad indicada reducida en 10 km/h será penalizado a razón de 1 punto en regularidad por cada segundo extra invertido.

Ejemplo: Comienzo radar 4.400, fin radar 13,200, velocidad mínima 90 km/h. El tiempo necesario para realizar los 8,800 mts. (13,200 – 4,400) a una velocidad de 80 km/h (90-10) es 6'36". Si se circula a una velocidad media inferior y se tarda, por ejemplo, 6'45" se recibirá una penalización de 9 puntos en regularidad por los 9 segundos extras invertidos en la zona radar.

Recomendación: Circular entre los puntos kilométricos indicados, al menos, a la velocidad mínima establecida.

En Santander a 17 de junio de 2025

Comité organizador