



NOVEDADES PERFORMANCE FACTOR

Ponente: Julio Castrejón

24.02.24





Indice

1. Antecedentes
2. Ventajas y valor añadido Performance Factor
3. Novedades Performance Factor 2024





Antecedentes

Desde su implementación en 2020, el balance es sin duda muy positivo. Cada vez más ADN, clubes y diferentes organizadores en todo el mundo apuestan por esta herramienta, lo que da a entender el éxito y la buena acogida del Performance Factor, y mostrándose como uno de los mayores avances del automovilismo en décadas.

La RFEDA colabora de forma muy activa con la FIA en su evolución y desarrollo. Desde entonces, la RFEDA da a su vez soporte de gestión, consulta y cuenta de Performance Factor a cada vez más Federaciones Autonómicas para sus campeonatos autonómicos.

Además de ser una herramienta que ha venido para quedarse, el Performance Factor no deja de mejorar en su desarrollo, y la RFEDA, además de ser uno de los pioneros en su implementación, colabora de forma muy activa en su desarrollo y evolución, buscando ser cada vez más inclusivo y llegar cada vez a más tipos de vehículos, grupos y disciplinas.



¿Por qué en Montaña?

Es la disciplina más antigua del automovilismo, la más inclusiva y que permite una mayor variedad de vehículos

Representa el mejor banco de pruebas para cualquier vehículo de cualquier procedencia

Es un marco idóneo para evolucionar y al mismo tiempo manteniendo la esencia de la competición

1



2



3



4



5



6





Antecedentes

Gracias al Performance Factor, la práctica totalidad de vehículos Turismos y GTs están admitidos, siempre y cuando cumplan con los requisitos técnicos de seguridad

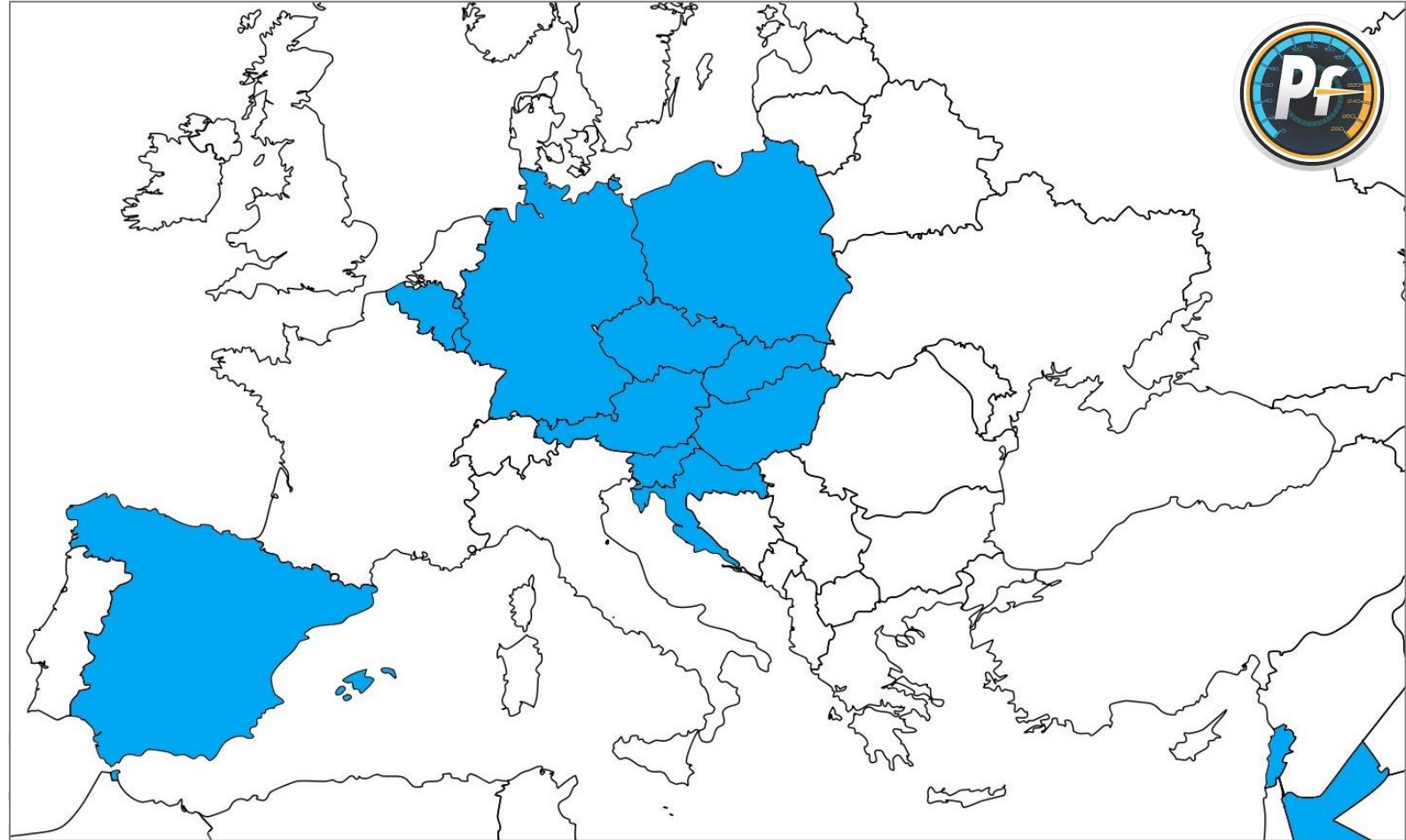
Admisibilidad de vehículos	Hasta 2019 antes del PF	Desde 2020 con PF en vigor
- Vehículos NO homologados por la FIA	NO	SÍ
- Vehículos NO homologados por la RFEDA o cualquier otra ADN	NO	SÍ
- Vehículos con homologación FIA ó RFEDA caducada	NO	SÍ
- Vehículos procedentes de otros grupos nacionales	NO	SÍ
- Vehículos procedentes del Grupo E1	NO	SÍ
- Vehículos procedentes de series de circuito o rally	NO	SÍ
- Vehículos procedentes de Grupos FIA: A, N, S20, GT, Rally1, Rally2, Rally3, Rally4 y Rally5	SÍ	SÍ
- Vehículos de grupos FIA ó RFEDA con modificaciones no autorizadas	NO	SÍ
- Excepciones: Vehículos híbridos o eléctricos	NO	NO





Antecedentes

Varias ADN de diferentes países han apostado por esta plataforma, siendo la RFEDA una de las primeras en hacerlo, y colaborando muy activamente con la FIA en el desarrollo de la misma:





Antecedentes

Actualmente, la RFEDA da soporte de gestión, asesoramiento y consulta a 9 Federaciones Autonómicas y 3 Federaciones Interinsulares que apuestan por esta plataforma en sus campeonatos autonómicos:

- **FAA** - Andalucía
- **FAPA** - Asturias
- **FAIB** - Islas Baleares
- **FCA** - Cataluña
- **FACM** - Castilla La Mancha
- **FACV** - Comunidad Valenciana
- **FEXA** - Extremadura
- **FARMU** - Región de Murcia
- **FCA** - Islas Canarias
- **FALP** - Las Palmas
- **FIASCT** - S/C Tenerife
- **FIALP** - La Palma





Ventajas y valor añadido Performance Factor

- 1**
 - + Accesible
 - + Inclusivo
 - + Fácil
 - Se amplia el criterio de vehículos admitidos y al mismo tiempo se reduce el número de grupos y clases, haciendo de la Montaña una disciplina mucho más accesible y a la vez más fácil de entender.
- 2**
 - + Flexible
 - + Abierto
 - Mayor flexibilidad reglamentaria para los participantes, permitiendo ajustar el grado de preparación de sus vehículos para competir en la clase que más les interese.
- 3**
 - + Equilibrio
 - + Competición
 - Seguridad de que un participante competirá con su vehículo en el mismo grupo y clase que otros participantes con vehículos de un nivel de prestaciones similares.
- 4**
 - + Libertad
 - El participante decide en qué grupo y clase compite, en función de lo que declara en su Hoja Técnica PF.
- 5**
 - + Control técnico
 - La Hoja Técnica PF se puede usar como documento para realizar cualquier Verificación Técnica.
- 6**
 - + Ámbito de aplicación
 - Posibilidad de aplicación y desarrollo a todos los niveles; internacional, nacional y regional.





Novedades Performance Factor 2024

Las actualizaciones y modificaciones en la versión Performance Factor 2024 se resumen en los siguientes puntos:

Parámetros modificados

- Revisión de algunos de los parámetros vigentes
- Ajuste del cálculo del coeficiente PF final

Pago por Hoja Técnica PF

- Descripción del proceso de pago paso a paso
- Tarifas y condiciones para la obtención del código PF-ID

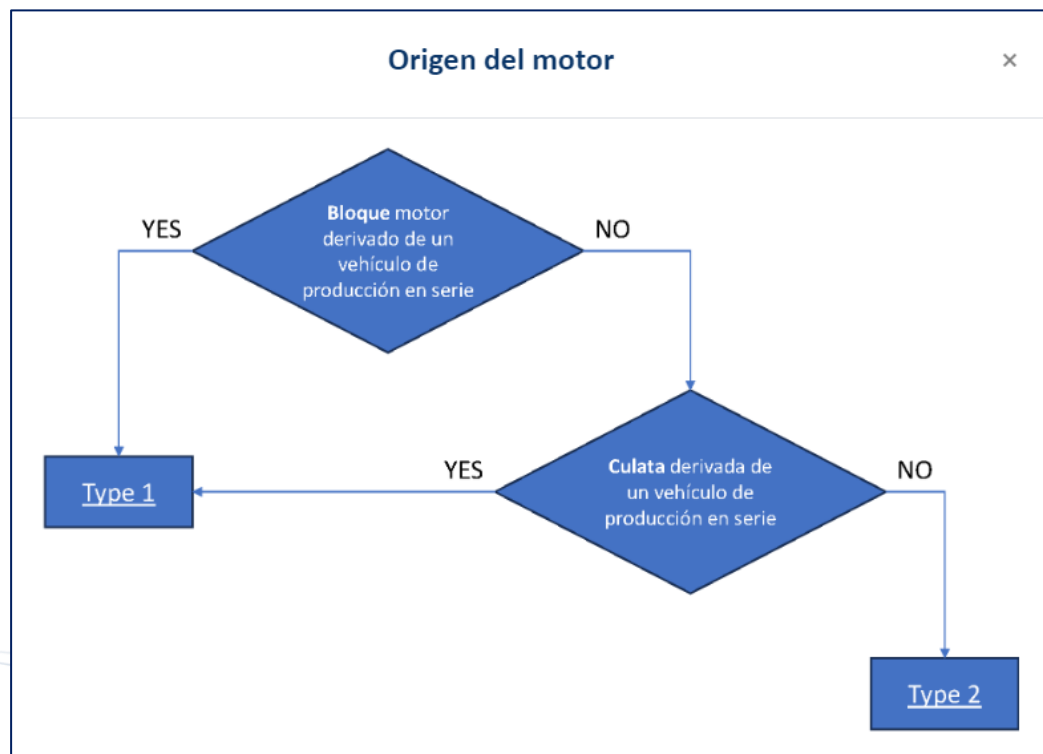
Ámbito de aplicación

- Inclusión de Vehículos Históricos en normativa PF
- Anexo J - Artículo 258-2 de la FIA
- Simulaciones Performance Factor Categoría 2



Parámetros modificados

Aunque este año 2024 la plataforma no ha introducido parámetros nuevos a rellenar, sí que se ha modificado el criterio de los parámetros que aparecen subrayados en **amarillo** y que pueden variar ligeramente el coeficiente PF. Es necesario revisarlos, haciendo clic en la letra “**i**” a la izquierda de estos parámetros:



Origen del motor ^{Updated}

Type 1

Type 2

Origen del motor

- Bloque motor derivado de un vehículo de producción en serie: seleccionar **Tipo 1**.
- Bloque motor no derivado de un vehículo de producción en serie, y culata derivada de un vehículo de producción en serie: seleccionar **Tipo 1**.
- Cualquier otra combinación: seleccionar **Tipo 2**.

(ver art.258-1-16.5.1 del Anexo J)

Tipo de bloque motor

Tipo A: si el bloque motor es derivado de una unidad de producción en serie.

Tipo B: si el bloque motor es de otra procedencia diferente.

(ver art. 258-1-16.5.4 del Anexo J)

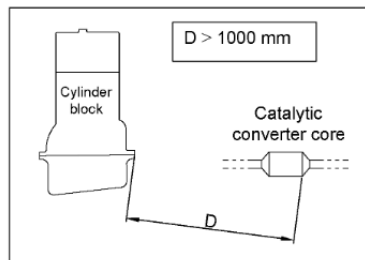
Definición:

Vehículo de producción

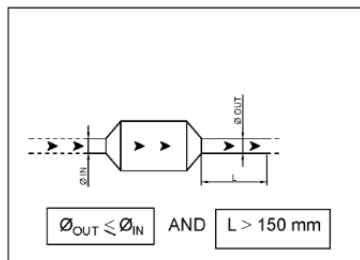
Vehículo terrestre con una producción mínima de 300 ejemplares idénticos (véase la definición más adelante) en un periodo de dos años consecutivos.

Se refiere a ejemplares idénticos cuando pertenecen a la misma serie de producción y tienen idéntica carrocería (exterior e interior) idénticos componentes mecánicos e idéntico chasis (aunque el chasis puede ser parte integrante de la carrocería si se trata de una construcción monocasco).

Catalizador de gases de escape



OR



Especifique si el vehículo está equipado con sistema catalítico anticontaminación de post-combustión, o con un filtro de partículas en el caso de motores diésel.

Se considerará un catalizador para el cálculo del Performance Factor solo si el núcleo completo está dentro de los 1000 mm del bloque de cilindros.

o

El sistema de escape aguas abajo del catalizador, con una longitud mínima de 150 mm, tiene una sección igual o menor que la sección aguas arriba.

(ver art. 258-1-16.5.19 del Anexo J)



Tipo de bloque motor ^{Updated}

Type A

Type B

Tipo de bloque de motor

Tipo A: si el bloque motor es derivado de una unidad de producción en serie.

Tipo B: si el bloque motor es de otra procedencia diferente.

(ver art. 258-1-16.5.4 del Anexo J)



Catalizador de gases de escape ^{Updated}

SI

No

Especifique si el vehículo está equipado con sistema catalítico anticontaminación de post-combustión, o con un filtro de partículas en el caso de motores diésel. Se considerará un catalizador para el cálculo del Performance Factor solo si el núcleo completo está dentro de los 1000 mm del bloque de cilindros, o el sistema de escape aguas abajo del catalizador, con una longitud mínima de 150mm, tiene una sección igual o menor que la sección aguas arriba.

(ver art. 258-1-16.5.19 del Anexo J)

IMPORTANTE

Información relativa a los vehículos que reúnen la siguiente combinación de parámetros:

Tipo de combustible	<div>Gasolina</div> <div>Diésel</div>
Tipo de admisión	<div>Atmosférico</div> <div>Sobrealimentación</div>
Tipo de tracción	<div>FWD</div> <div>RWD</div> <div>AWD</div>

Los vehículos con esta combinación de parámetros deberán declarar obligatoriamente en la Hoja Técnica un Régimen de motor máximo igual o superior a **6500** rpm. En el caso de declarar un régimen menor, al hacer clic en “Calcular”, la plataforma cambiará automáticamente el régimen a 6500 rpm, y realizará el cálculo de coeficiente sobre ese régimen de 6500 rpm

The engine speed cannot be below 6500 rpm (info button for explanation).

Régimen de motor máximo	<div>6300</div>	→	<div>PF MOTOR 320 Calcular 0.001267870 0</div>	→	Régimen de motor máximo	<div>6500</div>
-------------------------	-----------------	---	--	---	-------------------------	-----------------

Para cualquier duda sobre cualquier parámetro a rellenar, hacer clic en la letra “” que viene a la izquierda de cada parámetro. Incluye información con notas e imágenes que servirán de gran ayuda para rellenar la Hoja Técnica correctamente.

Tipo de chasis

Tipo 1: Chasis monocasco de metal estándar

Tipo 2: Estructura de chasis de metal básica y/o material compuesto tipo sándwich metálico con revestimiento (total o parcialmente) que puede contener elementos de la estructura Tipo 1.

Tipo 3: Chasis de material polimérico reforzado con fibra (FRP), total o parcialmente (*)
(ver art.258-1-16.8.1 del Anexo J)

Excepciones:

- la carrocería,
- el conjunto de puertas utilizables y capós
- la carcasa del depósito de combustible que no tenga otra función mecánica.
- **panel anti-intrusión de material polimérico reforzado con fibra (FRP) fijado a la barra antivuelco únicamente mediante ajuste de fricción o bridas de plástico.**

Cualquier parte de material polimérico reforzado con fibra (FRP) con las siguientes características:

- un espesor máximo de 2 mm,
- conectado únicamente a la estructura metálica del volumen rígido central,
- un volumen cuando se encierra en una caja rectangular, cuyas dimensiones se expresan en mm tales que: la suma del Largo + Ancho + Alto sea menor a **1500 mm**,

será considerado como 'decorativo' y no afectará la definición del tipo de chasis. Las piezas con dimensiones mayores que estas o conectadas a otros paneles de material polimérico reforzado con fibra (FRP) colocarán automáticamente el chasis en el Tipo 3.

No se hace ninguna suposición sobre la eficacia estructural de la pieza.



Tipo de marco **Updated**

1

2

3

Tipo de marco = Tipo de chasis

Revisar los criterios establecidos para determinar el tipo de chasis



TYPE 2

TYPE 3



(A) sheet metal webs examples

Tipo de refuerzo del chasis/estructura

El tipo de refuerzo básico (denominado **Tipo 1**) se compone únicamente de la base a los siguientes dibujos del art. 253 del Anexo J (2016):

- 8.3.1 Estructura básica (dibujos desde el 253-1 hasta el 253-3);
- 8.3.2.1 Elementos y refuerzos adicionales obligatorios (dibujos desde el 253-4 hasta el 253-10);
- 8.3.2.2 Elementos y refuerzos adicionales opcionales (dibujos desde el 253-11 hasta el 253-20).

- Para el tipo de refuerzo básico de la estructura de seguridad se permiten las siguientes conexiones:
- Estructura básica de seis pies como se muestra en los dibujos del 253-1 al 253-3. Los pies delanteros y traseros pueden colocarse fuera del volumen rígido central montando pies al final de los tubos de la barra antivuelco;
 - Un pie adicional, elegido de entre los dibujos 253-18B, 253-26, 253-27 y 253-28B, y conectado al volumen rígido central montando pies al final de los tubos de las barras antivuelco;
 - Dos pies adicionales como se describe en el dibujo 253-25 conectados a las torretas montando pies al final de los tubos de las barras antivuelco;
 - Dos pies adicionales, elegidos de los dibujos 253-6 y 253-10, y conectados al volumen rígido central montando pies al final de los tubos de la barra antivuelco;
 - La estructura básica (dibujos del 253-1 al 253-3) se puede conectar directamente al volumen rígido central con soldaduras o placas de chapa.

Se permite cualquier otro refuerzo de estructura adicional, pero este modificará el tipo de refuerzo de la estructura de seguridad en el cálculo del PF.
(ver art. 258-1-16.1 del Anexo J).

Tipos de refuerzo de la estructura de seguridad:

Tipo 1: Tipo de refuerzo básico en las condiciones anteriormente descritas.

Tipo 2: Tipo de refuerzo básico (Tipo 1) con la única adición de refuerzos estructurales (ver definición más abajo) entre una o ambas torretas del eje sin conexiones intermedias.

Tipo 3: Tipo de refuerzo de la estructura de seguridad descritas en Tipo 1 o Tipo 2 con refuerzos estructurales adicionales dentro del volumen rígido central.

Tipo 4: Refuerzos estructurales adicionales fuera del volumen rígido central o vehículo biplaza.
(ver art. 258-1-16.8.3 del Anexo J).

Definiciones:

Volumen rígido central: se define como el volumen interior:

- Separador delantero.
- Un plano vertical que pasa por la línea central de las ruedas traseras.
- Techo, suelo, puertas y paneles externos de la carrocería.

(ver art. 258-1-16.2 del Anexo J).

Miembro estructural: Una estructura de marco espacial que proporciona una mayor capacidad de carga a una estructura existente.

La funcionalidad de la estructura de seguridad debe ser independiente de la presencia del refuerzo.
(ver art. 258-1-2.7 del Anexo J).



Tipo de refuerzo del marco **Updated**

1

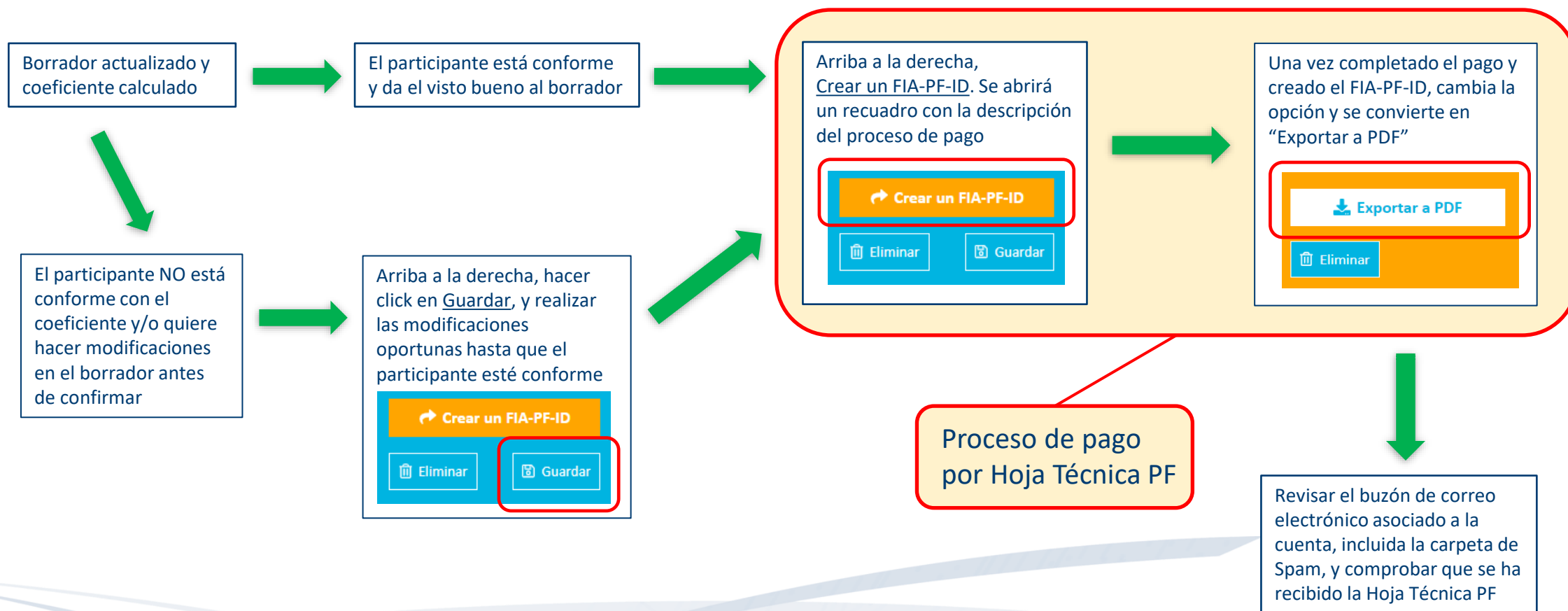
2

3

4

Tipo de refuerzo del marco = Tipo de refuerzo del chasis/estructura
Revisar los criterios establecidos para determinar el tipo refuerzo del chasis/estructura


Con los parámetros completados y el coeficiente PF ya calculado, los pasos a seguir son los siguientes:





Pago por Hoja Técnica PF

Desde esta temporada 2024, la FIA ha implementado el sistema de pago por Hoja Técnica PF. Al hacer clic en “Crear un FIA-PF-ID” se abre la ventana para rellenar los datos y realizar el pago. Una vez completado y confirmado el pago, se obtendrá la Hoja Técnica con el código FIA-PF-ID:

Arriba a la derecha,
Crear un FIA-PF-ID. Se abrirá
el recuadro a continuación

 **Crear un FIA-PF-ID**

 Eliminar  Guardar



Payment

Billing address

Company name	Address 1 *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Last name *	Address 2
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Competitor	
First name *	P.O. Box
<input type="text"/>	<input type="text"/>
RFEDA	
Phone *	Post code *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Mobile	City *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Email address *	Region *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
pf.competitor@rfeda.es	
Intra-community VAT number	Country *
<input type="text"/>	<input type="text"/>

☒ European ☐ Non European

The VAT number is mandatory for European countries.
If you are not a citizen of a European country, please click "Non European".

* Mandatory fields

Amount 25 EUR

Please select the payment method ☐ Credit card ☐ Bank transfer

Es obligatorio rellenar los campos que aparecen con asterisco (*). Completar los datos requeridos, y debajo a continuación seleccionar la modalidad de pago



Novedades Performance Factor 2024

- Credit Card => pago con tarjeta

1. Seleccionar Credit card, y hacer clic en “Pay € 25” para acceder a la pasarela de pago.

* Mandatory fields

Amount 25 EUR

Please select the payment method ☒ Credit card ☐ Bank transfer

Click on the button to proceed to the payment **PAY € 25**

2. Seleccionar el tipo de tarjeta Mastercard ó VISA

EUR 25,00

Por favor seleccione su medio de pago preferido.

Pagar con tarjeta

☒ ☒

Cancelar

FIA-PF : New PFid for 37978
FIA Federation Internationale
Chemin de Blandonnet 2
1215 Genève 15 Aéroport
Suiza
022 544 44 00
www.fiacw.com

3. Completar los datos de la tarjeta y abajo a la derecha hacer clic en “Comprar”.

EUR 25,00

Datos de la tarjeta

Nombre del propietario

Número de tarjeta

Válido hasta CVV

Atrás Cancelar **COMPRAR**

FIA-PF : New PFid for 37978
FIA Federation Internationale
Chemin de Blandonnet 2
1215 Genève 15 Aéroport
Suiza
022 544 44 00
www.fiacw.com

Si se ha completado el proceso correctamente, la confirmación es inmediata, y se enviará al correo electrónico asociado a la cuenta de usuario un email de confirmación como este, incluyendo en archivo adjunto la Hoja Técnica en formato pdf. (En caso de duda, revisar también la carpeta de Spam ó Correo no deseado). Dicha Hoja Técnica también se podrá descargar directamente desde la web.

En caso de detectar una incidencia en el pago, se enviará otro email diferente, describiendo el tipo de incidencia detectado, e indicando los pasos a seguir.

En caso de no recibir ningún email, escribir al correo: pf@rfeda.es

Estimada señora, estimado señor,

Encontrará en archivo adjunto la Hoja Técnica con el FIA-PF-ID.Y5C1.883.153 correspondiente a la configuración establecida para su vehículo.

El solicitante es responsable de los datos registrados.

El FIA-PF-ID y el coeficiente Pf deben declararse en la inscripción a los eventos regulados por el sistema Pf.

Se le solicitará que proporcione la Hoja Técnica durante las verificaciones del evento en cuestión.

Por favor, póngase en contacto con nosotros al email pf@fia.com para cualquier cuestión al respecto.

Un saludo,

Pf Team



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Email: pf@fia.com





Novedades Performance Factor 2024

- Bank transfer => pago por transferencia bancaria

Please select the payment method ☐ Credit card ☒ Bank transfer
If you choose this payment method, please keep in mind that the delay could be extended as the funds may take longer to arrive on the FIA bank account.

Please make your bank transfer using the information below:

Account holder: FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), 8 place de la Concorde, 75008 Paris - France
Bank address: Société Générale, SG PARIS CENTRE ENTREPRISES
Bank code: 30003
Counter code: 02267
Account number: 00020011712 Key RIB : 95
Code IBAN: FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295
Swift code: SOGEFRPP
Reference: FIA-PF-37981

Upload the proof of payment here (mandatory for bank transfer).

[+ ADD A FILE HERE](#)

Hacer clic aquí para subir en archivo adjunto el comprobante del pago

Seleccionando la opción **Bank transfer**, aparecen a continuación los datos de la cuenta bancaria para realizar la transferencia.

¡Atención! Si se elige este método de pago, la confirmación no es inmediata como en el pago con tarjeta, es decir, puede haber un retraso en la confirmación, ya que tarda más tiempo en llegar a la cuenta bancaria, y además ese pago debe ser verificado.

Una vez confirmado que el pago por transferencia es correcto, al igual que en el pago con tarjeta, se enviará al correo electrónico asociado a la cuenta de usuario un email de confirmación como este, incluyendo en archivo adjunto la Hoja Técnica en formato pdf. (En caso de duda, revisar también la carpeta de Spam ó Correo no deseado). Dicha Hoja Técnica también se podrá descargar directamente desde la web.

En caso de detectar una incidencia en el pago, se enviará otro email diferente, describiendo el tipo de incidencia detectado, e indicando los pasos a seguir. En caso de no recibir ningún email, escribir al correo: pf@rfe.es

Estimada señora, estimado señor,

Encontrará en archivo adjunto la Hoja Técnica con el FIA-PF-ID.Y5C1.883.153 correspondiente a la configuración establecida para su vehículo.

El solicitante es responsable de los datos registrados.

El FIA-PF-ID y el coeficiente Pf deben declararse en la inscripción a los eventos regulados por el sistema Pf.

Se le solicitará que proporcione la Hoja Técnica durante las verificaciones del evento en cuestión.

Por favor, póngase en contacto con nosotros al email pf@fia.com para cualquier cuestión al respecto.

Un saludo,

Pf Team



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Email: pf@fia.com





Novedades Performance Factor 2024

- Este proceso de pago permitirá continuar con el desarrollo y soporte del Performance Factor.
- El “Modo Público” permite en cualquier caso el acceso a la calculadora PF de forma gratuita.
- El “Modo Competidor” permite crear y guardar borradores de forma gratuita.
- El pago solamente es necesario cuando se va a crear la Hoja Técnica FIA-PF-ID.

- Costes previstos:

Una tasa de **25€** por la expedición de las **dos** primeras Hojas Técnicas PF-ID (se paga en el momento de crear la primera).

Cuando se va a crear la segunda Hoja Técnica PF, no se abrirá la ventana que aparece en la [página 18](#), y en su lugar aparecerá el siguiente recuadro:

The screenshot shows a 'Payment' dialog box with the following text: 'You have not yet consumed all FIA-PF-ID granted by your first payment for this season. Therefore this one does not require an additional payment.' Below this text are two status indicators: 'Package size: 2' and 'Already generated: 1'. At the bottom is a blue 'Confirm' button. Three callout boxes provide additional context: the first points to 'Package size: 2' and states 'Número total de Hojas Técnicas PF (2) incluidas dentro del pago de 25€'; the second points to 'Already generated: 1' and states 'Número de Hojas Técnicas PF ya creadas (1)'; the third points to the 'Confirm' button and states 'Hacer clic aquí para confirmar y crear la segunda Hoja Técnica sin realizar ningún pago adicional.'

A partir de la tercera Hoja Técnica PF, se establece una tasa de **10€** por cada Hoja Técnica adicional creada durante la temporada.



Novedades Performance Factor 2024

Cuando se crea un FIA-PF-ID, el borrador (azul) se convierte en Hoja Técnica PF (naranja) y se envía en formato pdf al correo electrónico asociado a la cuenta.

Con la opción “Exportar a PDF” también se puede descargar el archivo directamente desde la plataforma. Recordar que la Hoja Técnica, a diferencia del borrador, ya no se puede editar.

The image shows two versions of the FIA Performance Factor interface. The top version is a blue draft state with a 'Crear un FIA-PF-ID' button highlighted in a red box. The bottom version is an orange technical sheet state with an 'Exportar a PDF' button highlighted in a red box. Green arrows indicate the transition between the two states.

PF TECHNICAL SHEET		CULATOR_CAR_MIN_WEIGHT	FIA-PF-ID
		670 kg	Y4.537.506
			Pf = 178
1. INFORMACIÓN GENERAL			
1	Fabricante	RENAULT	
2	Modelo	Clio 1.6 - 16v	
3	Marca del motor	-	
4	Creado	2023-02-28 19:45:45	
5	GLOBAL_EQUIPMENT_LEVEL	B	
2. Peso en carrera			
6	Peso en carrera	1042 kg	
3. Motor			
7	Origen del motor	Coche	
8	Disposición de cilindros	En línea	
9	Tipo de bloque motor	1	
10	Número de cilindros	4	
11	Número de válvulas por cilindro	4	
12	Diámetro	82.0 mm	
13	Carrera	83.5 mm	
14	Cilindrada	1764 cm³	
15	Tipo de cárter	Húmedo	
16	Tipo de combustible	Gasolina	
17	Configuración de acelerador	Común a varios cilindros	
18	Diámetro de mariposa	60.0 mm	
19	Tipo de admisión	Sobrealimentación	
20	Número de turbocompresores	1	
21	Diámetro inductor carcasa del compresor	47.0 mm	
22	Induction surge	SI	
23	Número de bridas	1	
24	Diámetro de bridas	30.0 mm	
25	Catalizador de gases de escape	No	
4. Grupo motopropulsor			
29	Ruedas motrices	FWD	
30	Número de marchas	5	
31	Mecanismo de cambio	Manual	
32	Diámetro de las ruedas	15 pulgadas	
33	Fijación de ruedas	Tornillos múltiples	
5. Aerodinámica			
34	Batalla	2545 mm	
35	Distancia entre ejes mayor que + 75 mm	No	
36	Voladizo delantero	620 mm	
37	Splitter delante del parachoques	-	
38	Voladizo trasero	580 mm	
39	Voladizo del difusor	-	
40	Voladizo del alerón trasero	-	
41	Altura del alerón trasero	-	
42	Anchura del eje delantero	1585 mm	
43	Anchura del eje trasero	1570 mm	
44	Longitud total	3745 mm	
6. Chasis			
45	Tipo de marco	1	
46	Tipo de refuerzo del marco	3	
47	Número de puertas	3	
48	Bodywork material	Metallic only	
49	Parabrisas	Vidrio	

Vista de Hoja Técnica PF en formato pdf

Consejo: crear un nuevo borrador partiendo del FIA-PF-ID ya creado, y de esa manera tener una plantilla para trabajar sobre ella y poder hacer futuras modificaciones o correcciones de manera más fácil y rápida.





Novedades Performance Factor 2024

En la parte superior derecha de la Hoja Técnica PF aparecen las dos informaciones más importantes, y que se tendrán en cuenta a la hora de inscribirse en las pruebas que apliquen la normativa Performance Factor. Estas dos informaciones son:

- **Código FIA-PF-ID**, exclusivo de cada vehículo participante.
- **Coeficiente PF**, que confirma el grupo y la clase en los que quedará encuadrado el vehículo.



FIA-PF-ID.Y5C1.854.369

Pf = 91

Con la última actualización de la plataforma, se han eliminado los códigos FIA-PF-ID que empiezan por **Y1**, **Y2**, **Y3** ó **Y4** convirtiéndose nuevamente en borradores, por tanto estos códigos ya no tienen validez y no se aceptan en las pruebas que aplican normativa Performance Factor.



FIA-PF-ID.Y1.465.281

FIA-PF-ID.Y2.832.148

FIA-PF-ID.Y3.109.713

FIA-PF-ID.Y4.537.506

Ejemplos de códigos NO válidos

Para la temporada 2024, solamente serán válidas las Hojas Técnicas con un código FIA-PF-ID que empieza por **Y5C1**. Ejemplo: **Y5C1.XXX.XXX**.



FIA-PF-ID.Y5C1.854.369

Ejemplo de código válido



Ámbito de aplicación

Como novedad este año 2024, destaca la inclusión de los vehículos de Categoría 1 que hasta ahora estaban exentos de la normativa Performance Factor, es decir, los vehículos de la antigua Clase 6 - Históricos.

Al igual que el resto de Turismos y GTs de la Categoría 1, los vehículos históricos deben hacer obligatoriamente la Hoja Técnica PF para encuadrarse en la clase correspondiente según el baremo vigente, y siempre y cuando sean conformes al [Anexo J - Art. 258-1](#).

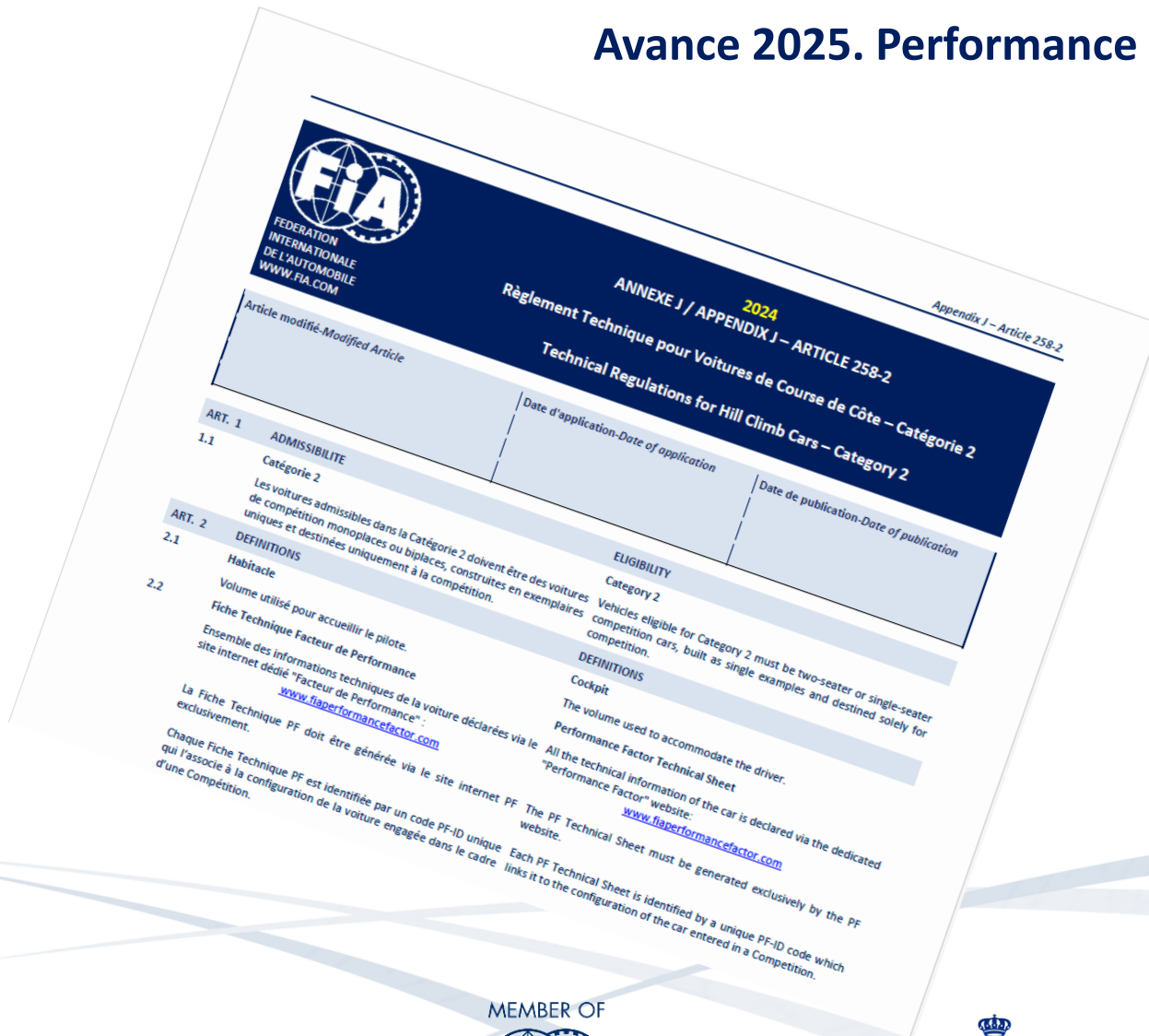


Avance 2025. Performance Factor Categoría 2

Tras su consolidación en la Categoría 1, la FIA confirma que a partir de la temporada 2025 se comienza a aplicar la normativa Performance Factor para los vehículos de la Categoría 2 de Montaña.

De esta forma, los vehículos con mayor nivel de prestaciones de la especialidad como prototipos, barquetas, monoplazas y siluetas, también entrarán a formar parte de este sistema de clasificación de vehículos que ya se aplica con gran éxito en los Turismos y GTs.

Será de aplicación el nuevo [Anexo J - 258-2](#), que ya está publicado en la página web de la FIA, y que entra en vigor desde el 1 de enero de 2025.



Avance 2025. Performance Factor Categoría 2



Durante la temporada 2024 se llevarán a cabo diferentes pruebas y simulaciones en vehículos de Categoría 2, que podrán completar las Hojas Técnicas PF con el fin de elaborar, a modo informativo, clasificaciones virtuales de PF en paralelo a las clasificaciones reales de las pruebas.

Estas simulaciones de proceso y cálculo del PF para vehículos de Categoría 2 estarán disponibles de forma gratuita durante la temporada 2024.

El objetivo de estas pruebas es ayudar a participantes, organizadores y ADN a comprender el funcionamiento del Performance Factor en todas las categorías a partir de la temporada 2025.



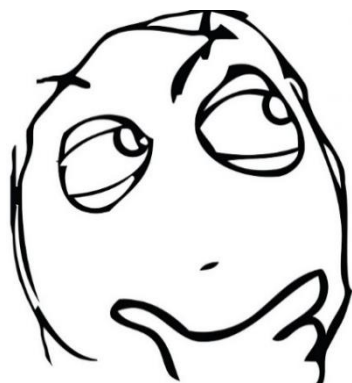
Novedades Performance Factor

***Performance Factor es un sistema de clasificación de vehículos,
no una herramienta de ingeniería***



¿ALGUNA DUDA?

Contacto: pf@rfeda.es





Real Federación Española
de Automovilismo

Contacto Departamento Técnico:

DIRECTOR TÉCNICO

Fernando Álvarez Aragonés
fernando.alvarez@rfeda.es



INGENIERO HOMOLOGACIONES

Héctor Atienza Díaz
hector.atienza@rfeda.es



SECRETARIO TÉCNICO

Julio Castrejón Palao
julio.castrejon@rfeda.es



MUCHAS GRACIAS

