



PERFORMANCE FACTOR 2026

CATEGORÍA 1



MEMBER OF FIA

Índice

Página

Introducción Performance Factor	3 - 7
Vocabulario y definiciones	9 - 11
Categoría 1. Configuración inicial	12 - 15
Configuración Hoja Técnica	16 - 25
Guardar borrador. Crear un FIA-PF-ID	26 - 33
Baremo Performance Factor. Ámbito de aplicación	34 - 37
Soporte técnico Performance Factor	38 - 39
Preguntas frecuentes	40 - 46



INTRODUCCIÓN PERFORMANCE FACTOR

Antecedentes

Desde su implementación en la temporada 2020, la plataforma Performance Factor sigue evolucionando para facilitar la gestión y el entendimiento de la especialidad, así como garantizar el equilibrio en la competición.

Para ello, en la temporada 2026 se introducen evoluciones y modificaciones que hacen necesario actualizar las Hojas Técnicas (Technical Sheet) de los participantes que compitieron en el CEM en temporadas anteriores.

Para facilitar esta labor a los participantes, y como ya es costumbre cada año, a continuación describiremos las principales novedades de la plataforma y el procedimiento a seguir para actualizar y completar correctamente la Hoja Técnica PF de cara a las pruebas de la temporada en curso.

Objetivos Performance Factor

- Hacer una plataforma más intuitiva y accesible para todos los usuarios.
- Mayor fiabilidad y precisión en el cálculo del coeficiente de prestaciones del vehículo.
- Adaptaciones reglamentarias y de la plataforma que nos permitan ir en armonía con la FIA.
- Implementación de la normativa Performance Factor a otras categorías y grupos de vehículos.
- Soporte y consulta para las FFAA que aplican Performance Factor en sus campeonatos autonómicos.

Gracias al Performance Factor, la práctica totalidad de vehículos Turismos y GTs de la Categoría 1 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

¿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



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:



Tras su exitosa implementación a nivel internacional, a la RFEDA se unen cada vez más Federaciones Autonómicas que apuestan por esta plataforma en sus campeonatos autonómicos, lo que consolida aun más el éxito del Performance Factor tanto a nivel nacional como regional:





VOCABULARIO Y DEFINICIONES

Vocabulario

Con el fin de ayudar a los usuarios a familiarizarse con la plataforma, a continuación describimos algunas definiciones relacionadas con el Performance Factor :

- **Plataforma:** se denomina así al sitio web Performance Factor : performancefactor.fia.com
- **PF:** son las siglas de Performance Factor, utilizadas habitualmente en documentos oficiales y reglamentos.
- **Borrador:** lugar dentro de la plataforma en el que se rellenan los parámetros solicitados para crear la Hoja Técnica. El borrador es editable y siempre se puede guardar.
- **Hoja Técnica:** también denominada en inglés “Technical Sheet”. Documento final en formato pdf. creado a partir de un borrador previamente completado. Una vez creado, se queda guardado y se puede eliminar, pero ya no se puede editar. Imprescindible para realizar la inscripción a las pruebas que aplican normativa vigente Performance Factor.
- **Baremo:** cuadro que se utiliza para saber la clase del vehículo en función del coeficiente obtenido. Debe figurar siempre en el reglamento de la competición que aplica normativa Performance Factor.

Vocabulario

- **Coeficiente**: valor numérico que se obtiene al completar la Hoja Técnica. La plataforma realiza un cálculo con los parámetros declarados en la Hoja Técnica, y ese valor numérico determina el nivel de prestaciones del vehículo. Es inversamente proporcional, es decir, cuanto más pequeño es el valor numérico, mayor nivel de prestaciones del vehículo. Por ejemplo, un vehículo con coeficiente 50 tiene mayor nivel de prestaciones que otro con coeficiente 200.
- **FIA-PF-ID**: también denominado “PF-ID” ó simplemente “ID”, es el código de dígitos que aparece junto al coeficiente en la parte superior derecha de la Hoja Técnica. Cada Hoja Técnica tiene un código exclusivo, que se debe facilitar al organizador de la prueba en el momento de realizar la inscripción.
- **Tolerancias**: cuando se verifica sobre una Hoja Técnica, hay que tener en cuenta que algunos de los parámetros declarados tienen un margen de tolerancia establecido. Todas estas verificaciones y tolerancias se tendrán en cuenta únicamente con el vehículo en configuración y neumáticos de seco.





CATEGORÍA 1 CONFIGURACIÓN INICIAL



1. En la web performancefactor.fia.com, seleccionar el idioma español “**Es**” en la parte superior derecha de la página.
2. Ir a Modo competidor, y entrar con el correo electrónico y contraseña. En caso de no tener una cuenta, hay que crearla en la opción subrayada crear una cuenta, y completar los datos para crear la cuenta asociada.
3. La contraseña debe contener como mínimo diez caracteres, entre ellos una letra mayúscula, una letra minúscula y un número.
4. Se enviará un correo a la cuenta de email asociada para confirmar la creación de la cuenta.
5. Tras crear y confirmar la cuenta, iniciar sesión introduciendo el correo electrónico y la contraseña

Aparecerá el Garaje con las simulaciones que hay guardadas. Si se entra en la cuenta por primera vez, o si no hay simulaciones guardadas, ir directamente a la opción **“Registrar un coche nuevo”**:

Registrar un coche nuevo

The screenshot shows a registration form for a new car. It includes a file upload area for an image, followed by input fields for 'Fabricante', 'Modelo', 'Marca del motor', and 'Nombre asignado'. Below these is a 'Categoría' section with two buttons: 'Category 1' and 'Category 2'. At the bottom is a large blue button labeled 'CREAR EL COCHE'. Numbered callouts (1-6) are placed around the form to indicate the steps: 1. Fabricante input field; 2. Modelo input field; 3. Marca del motor and Nombre asignado input fields; 4. Category 1 button; 5. CREAR EL COCHE button; 6. Information icon (i) next to the Category 1 button.

1. Teclear las primeras letras del fabricante, y aparecerá una lista de sugerencias. Si no aparece el fabricante buscado, escribir el nombre completo de la marca.

2. Teclear las primeras letras del modelo, y aparecerá una lista de sugerencias. Es posible añadir o eliminar texto a partir de las sugerencias. Ejemplos: M3 “E30”, Corolla “AE86”, etc...

3. La marca del motor, nombre asignado e imagen para subir son opcionales, aunque sirven al usuario para identificar más fácilmente el vehículo en el caso de realizar varios borradores.

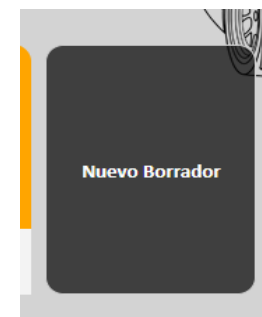
4. Seleccionar “Categoría 1”.

5. Confirmar y hacer clic en la opción “Crear el coche”.

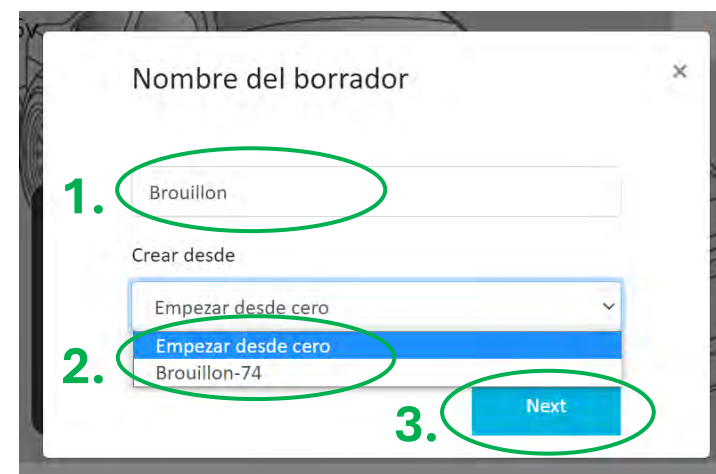
6. Para cualquier duda, hacer clic en la letra que viene a la izquierda de cada parámetro.

En la sección “Mi Garaje” aparecen los borradores y Hojas Técnicas PF de vehículos creados:

Para comenzar a hacer la Hoja Técnica de un vehículo, hacer clic en “Nuevo Borrador”:



1. En la primera fila (Brouillon) se puede personalizar y poner nombre al borrador.
2. Debajo, haciendo clic en la sección Crear desde, aparece un desplegable en el que se pueden ver los borradores y los PF-ID guardados de ese vehículo. Si es el primer borrador que se hace, solamente aparecerá la opción “Empezar desde cero”.
3. Una vez confirmada la opción, hacer clic en “Next” para empezar a configurar la Hoja Técnica.






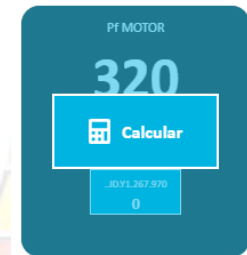
CONFIGURACIÓN HOJA TÉCNICA

Dentro del borrador, comenzamos a rellenar uno por uno todos los parámetros del vehículo que nos van solicitando. Los parámetros solicitados vienen incluidos en los siguientes grupos:

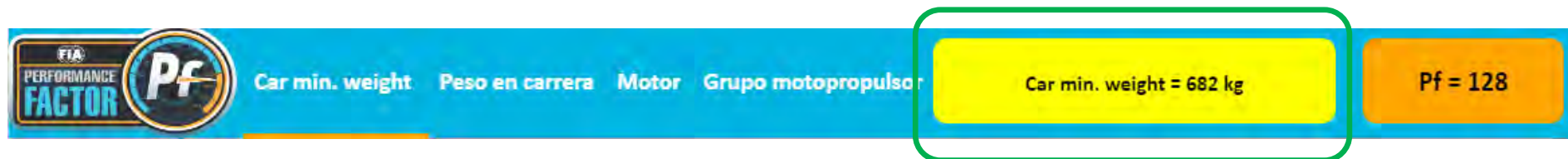
- **Información general** => Marca y modelo del vehículo ya incluidos en la opción “Registrar un coche nuevo”.
- **Información preliminar**
- **Peso en carrera**
- **Motor**
- **Transmisión**
- **Aero**
- **Chasis**

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

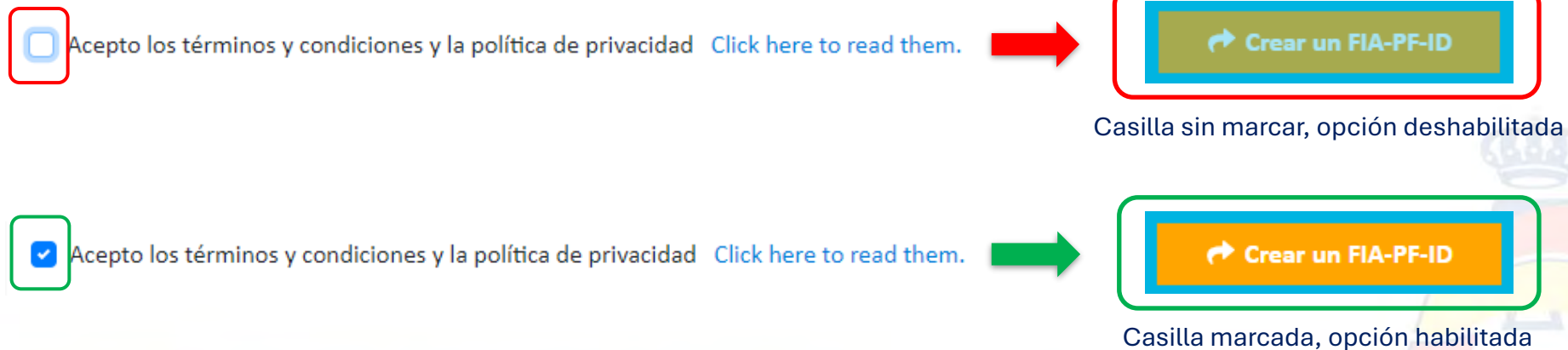
Después, y una vez completados todos los parámetros de cada grupo, hacer clic en Calcular en el lado derecho para obtener el coeficiente. Si la opción Calcular no está habilitada, significa que quedan elementos por rellenar. En ese caso, revisar de nuevo y verificar los parámetros que puedan faltar.



Al entrar en la cuenta de usuario de la plataforma Performance Factor, en la parte superior de la Hoja Técnica encontramos un recuadro que indica cual es el peso mínimo en vacío que debe tener el vehículo, en función de los datos que el usuario va rellenando



Es necesario aceptar los términos y condiciones para poder habilitar la opción “Crear un FIA-PF-ID” y de esa forma poder obtener la Hoja Técnica una vez completado el borrador:



A continuación encontramos la sección denominada **INFORMACIÓN PRELIMINAR** con los siguientes parámetros a completar:

TIPO DE ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Homologada si está certificada por la FIA o una ADN
No homologada si la estructura es, como mínimo, conforme al Artículo 253.8 - Anexo J del año 2016.

NORMA FIA DEL ASIENTO DE COMPETICIÓN

Seleccionar la norma FIA a la que corresponde

LOCALIZACIÓN DEL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

Seleccionar **Sí** solamente en caso de que el depósito de combustible esté dentro de la estructura de seguridad y al menos a 20 centímetros por cada lado del vehículo.

En cualquier otro caso, seleccionar **No**

INFORMACIÓN PRELIMINAR

Tipo de estructura de seguridad ^{New} Homologada No homologada

Norma FIA del asiento de competición ^{New} FIA 8855-1999 FIA 8862-2009 / FIA 8855-2021

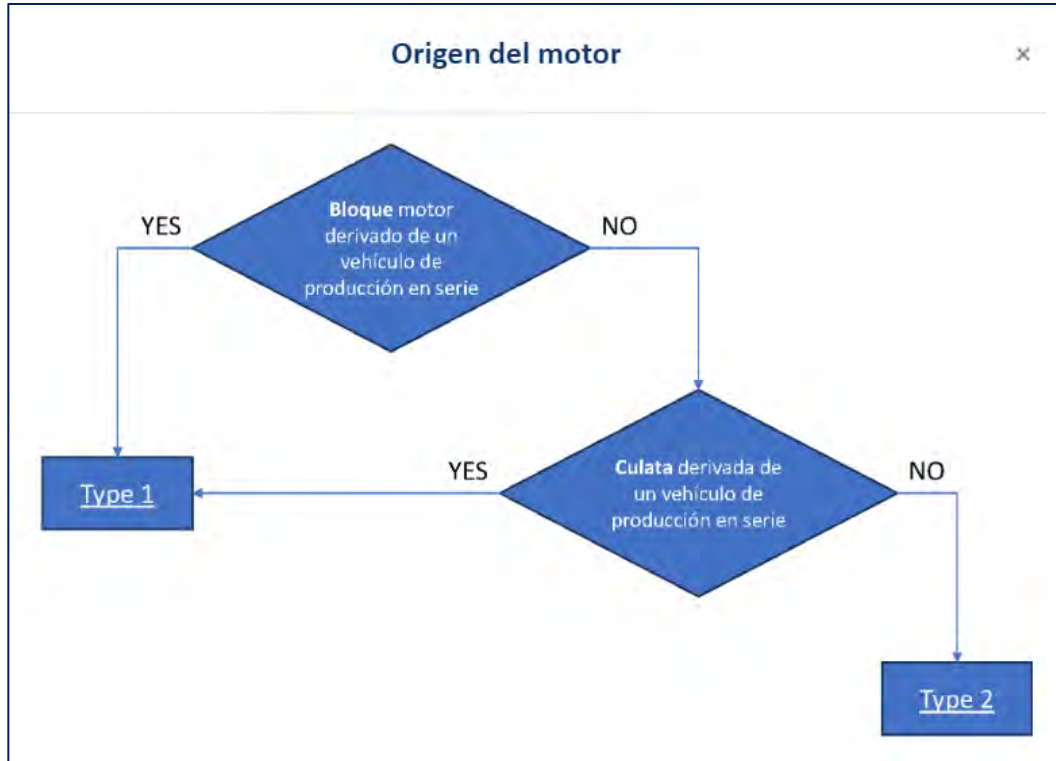
Localización del depósito de combustible ^{New} Sí No

Los datos declarados en **INFORMACIÓN PRELIMINAR** tendrán influencia a la hora de determinar el peso mínimo en vacío que debe tener el vehículo:

Car min. weight = 682 kg

Pf = 128

Aunque este año 2026 la plataforma no ha introducido parámetros nuevos a rellenar, sí que se ha modificado el criterio de algunos de esos parámetros 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).



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

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)



Catalizador de gases de escape Updated

 SI No

Catalizador de gases de escape

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.
[\(ver art. 258-1-16.5.19 del Anexo J\)](#)

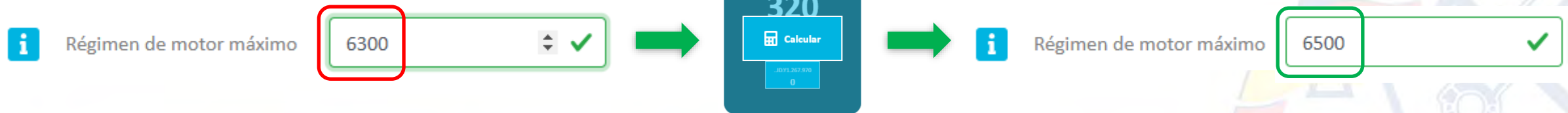
IMPORTANTE

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

Tipo de combustible	<input type="radio"/> Gasolina <input type="radio"/> Diésel
Tipo de admisión	<input type="radio"/> Atmosférico <input checked="" type="radio"/> Sobrealimentación
Tipo de tracción	<input type="radio"/> FWD <input type="radio"/> RWD <input checked="" type="radio"/> AWD

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).



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 I)

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 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 de...)
- 8.3.2.2 Elementos y refuerzos adicionales opcionales (dibujos de...)



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.

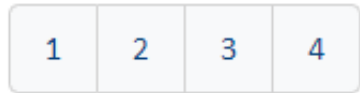
(ver art. 258-1-16.2 del Anexo J).

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**



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



Algunos aspectos a tener en cuenta a la hora de rellenar correctamente los parámetros de la Hoja Técnica:

- Asegurarse de que se han completado todos y cada uno de los parámetros para calcular el coeficiente.
- Todas las medidas de longitud, anchura, altura y diámetros se deben poner siempre en milímetros.
- Si hay un elemento aerodinámico que el vehículo no tiene, hacer clic en la casilla para que aparezca un tic verde  a la derecha, y dejarlo en cero.



Splitter delante del parachoques Updated

Dimension in mm (no decimals)

0



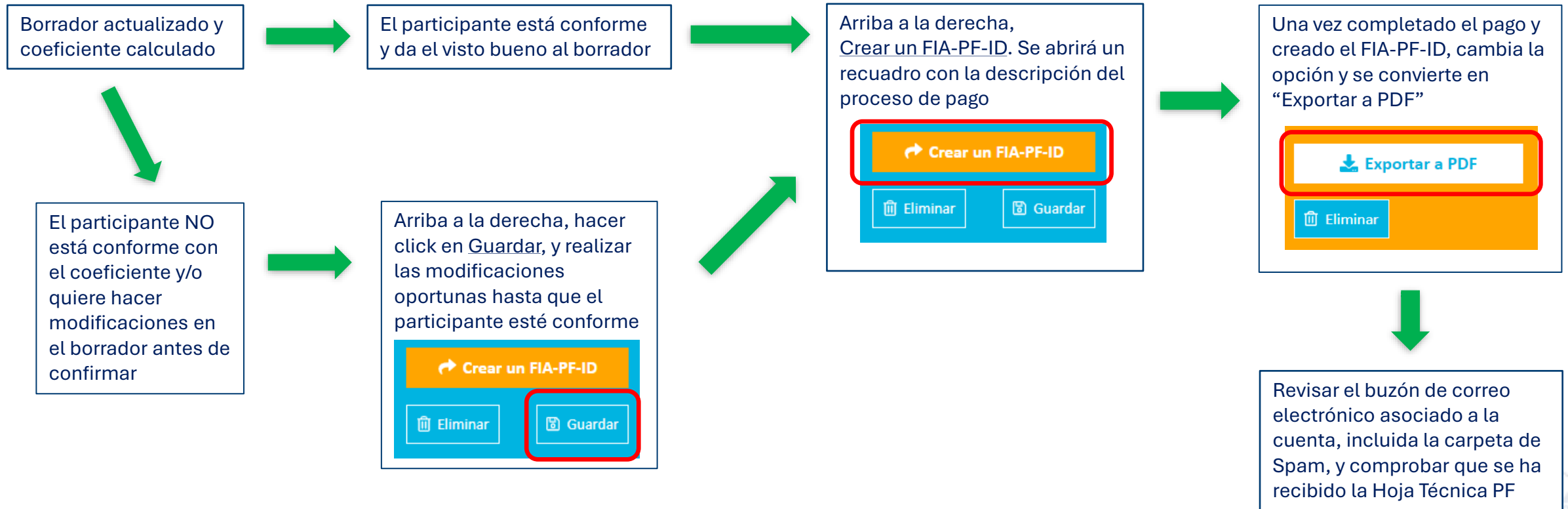
Esto es importante para dar el parámetro por bueno, y poder habilitar la opción de **Calcular**. Se puede dar este caso en elementos que un vehículo posiblemente no tenga, como el Splitter delante del parachoques, el alerón, o el difusor trasero.

- Consultar el [Anexo J - Art. 258-1](#) (Categoría 1) para obtener toda la información en relación a los parámetros, condiciones y tolerancias del PF.



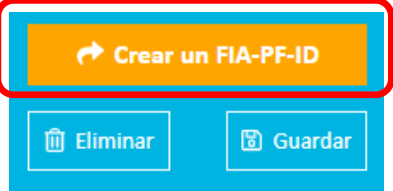
GUARDAR BORRADOR
CREAR UN FIA-PF-ID

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



Al hacer clic en “Crear un FIA-PF-ID” se abre la ventana para rellenar los datos y realizar el pago. Una vez 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



Pago [X]

Dirección de facturación

Nombre de la empresa	Dirección 1 *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Apellido *	Dirección 2
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nombre *	Oficina postal
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Teléfono *	Código postal *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Teléfono móvil	Ciudad *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Correo electrónico *	Región *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Número CIF intra-comunitario	País *
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Europeo El número CIF es obligatorio en países europeos.
 No Europeo Si usted no es ciudadano de un país europeo, por favor seleccione "No Europeo".

* Campos obligatorios

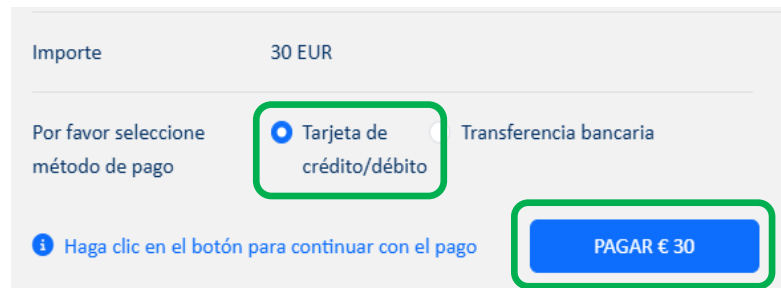
Importe 30 EUR

Por favor seleccione método de pago Tarjeta de crédito/débito Transferencia bancaria

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

- Pago con tarjeta

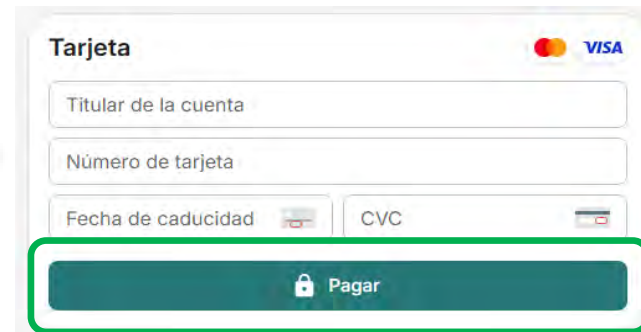
1. Seleccionar Tarjeta de crédito/débito, y hacer clic en “Pay 30€” para acceder a la pasarela de pago.



2. Se accede a la pasarela de pago, donde aparece la cantidad a pagar.



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



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

- Transferencia bancaria

Importe 30 EUR

Por favor seleccione método de pago

Tarjeta de crédito/débito

Transferencia bancaria

Si elige la transferencia bancaria como método de pago, tenga en cuenta que el proceso podría demorar más tiempo (un mínimo de 15 días hábiles para verificar su pago y obtener su código de identificación PF-ID), ya que los fondos pueden tardar en llegar a la cuenta bancaria de FIA.

Por favor, realice la transferencia bancaria utilizando la siguiente información:

Titular de la cuenta : FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), 8 place de la Concorde, 75008 Paris - France
Dirección bancaria : Société Générale, SG PARIS CENTRE ENTREPRISES
Código bancario : 30003
Código de oficina : 02267
Número de cuenta : 00020011712 Key RIB : 95
Código IBAN : FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295
Código SWIFT : SOGEFRPP
Referencia : FIA-PF-38438

Suba aquí el comprobante de pago (obligatorio en caso de transferencia bancaria).

[+ AÑADIR ARCHIVO AQUÍ](#)

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

Seleccionando la opción **Transferencia bancaria**, 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, el proceso de verificación y confirmación se demora y suele tardar varios días hasta obtener el código PF-ID.

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@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

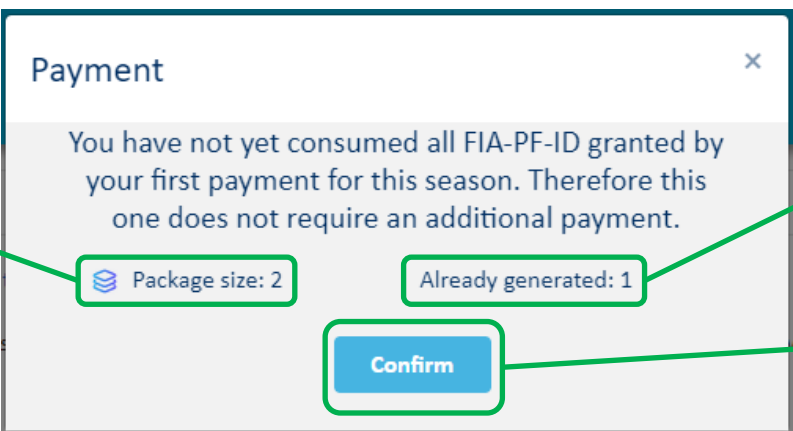
Email: pf@fia.com

- 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:

30€ 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 28](#), 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 the text are two status indicators: 'Package size: 2' and 'Already generated: 1'. A blue 'Confirm' button is at the bottom. 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 30€'; 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, la tasa es de **10€** por cada Hoja Técnica adicional creada durante la temporada.

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 diagram illustrates the workflow from a draft to a technical sheet. On the left, a blue interface for creating a draft shows a 'Pf = 100' value and a 'Crear un FIA-PF-ID' button. A red box highlights this button. A green arrow points down to an orange interface where the 'Exportar a PDF' button is highlighted with a red box. A second green arrow points right to a PDF document titled 'PF TECHNICAL SHEET'. The PDF header shows '670 kg' and 'Pf = 178' in a red box. The PDF content is divided into sections: 1. INFORMACIÓN GENERAL, 2. Peso en carrera, 3. Motor, 4. Grupo motopropulsor, 5. Aerodinámica, and 6. Chasis. A green arrow also points from the orange interface to the PDF document.

1. INFORMACIÓN GENERAL	
1	Fabricante: RENAULT
2	Modelo: Clío 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 manoposa: 60.0 mm
19	Tipo de admisión: Sobrealimentación
20	Número de turbocompresores: 1
21	Diámetro inductor carcasa del compresor: 47.0 mm
22	Inducción 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.

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.Y7C1.629.492
Pf = 87

La FIA actualiza la plataforma cada temporada y debe hacerse una Hoja Técnica PF nueva cada año. Los códigos FIA-PF-ID de temporadas anteriores no tienen validez y no se aceptan en las pruebas que aplican normativa Performance Factor. Si el usuario tiene una Hoja Técnica PF antigua, debe actualizarla y obtener un nuevo FIA-PF-ID.

En la temporada 2026, en Categoría 1 solamente serán válidas las Hojas Técnicas PF con un código FIA-PF-ID que empieza por **Y7C1**. Ejemplo: **Y7C1.XXX.XXX**.

FIA-PF-ID.Y7C1.629.492

En caso de duda, consultar la Guía de actualización de Hojas Técnicas PF que la RFEDA publica cada año antes del comienzo de la temporada.



BAREMO PERFORMANCE FACTOR. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este es el baremo con el cuadro de clases según el coeficiente Performance Factor para el Campeonato de Europa de Montaña FIA (EHC) el Campeonato de España de Montaña (CEM) y la Copa de España de Montaña (CopaEM):

Categoría 1 (GTs y Turismos de cualquier procedencia)			
FIA EHC	CEM	CopaEM	PF
1	1	1	15 a 39
2	2	2	40 a 79
3	3	3	80 a 119
4	4	4	120 a 159
5	5	5	160 a 199
	6	6	200 a 299
	7	7	300 a 399
		8	> 299

Para más información, consultar el [Reglamento Deportivo](#) del CEM en la página web www.rfeda.es

Para otros campeonatos, consultar el Reglamento del campeonato que aplica normativa Performance Factor.

Las verificaciones técnicas basadas en la Hoja Técnica PF serán llevadas a cabo por el equipo técnico, teniendo en cuenta el [FIA Anexo J - 258-1 - Categoría 1 Montaña](#) , que recopila, actualiza y reemplaza en un solo documento toda la información de los antiguos Anexos FIA 6 y 7.



Anomalías en una Hoja Técnica PF:

- Una vez registrada la Hoja Técnica PF en la inscripción a la prueba, no se podrá modificar ni eliminar. Solamente el Delegado Técnico puede editar una Hoja Técnica PF y guardar los cambios si detecta algún error o anomalía, y solamente podrá hacer estas modificaciones durante las Verificaciones Técnicas previas. Cualquier modificación en este sentido se comunicará a los Comisarios Deportivos, pero no tendrá ningún tipo de sanción.
- Si durante una manga de Entrenamientos se detectan anomalías en una Hoja Técnica PF, se realizará una nueva simulación para conocer cuánto varía el coeficiente, pero no se guardarán estos cambios en la Hoja Técnica PF. Esto supondrá una advertencia por parte del colegio de Comisarios Deportivos.
- Si durante una manga de Carrera se detectan anomalías en una Hoja Técnica PF, se realizará una nueva simulación para conocer cuánto varía el coeficiente, pero no se guardarán estos cambios en la Hoja Técnica PF. Si en esta nueva simulación cambia el PF pero no cambia de clase, se anulará el tiempo de esa manga de carrera y tendrá una multa económica de 150€.
- En cambio, si en esta nueva simulación cambia el PF y además también cambia de clase, el participante será descalificado de la prueba.

Más información y detalles en el [CEM - Anexo 1 - Cuadro de penalizaciones](#)



SOPORTE TÉCNICO PERFORMANCE FACTOR

Aunque la plataforma que ha desarrollado la FIA está muy bien elaborada, es muy intuitiva y de fácil manejo, entendemos que siempre habrá personas a la que les cueste más desenvolverse adecuadamente con las herramientas informáticas.

Para ayudar a estos y, en general, a todos los interesados a obtener el PF de su vehículo, el Departamento Técnico de la RFEDA pone a disposición del colectivo un servicio técnico de soporte, a través de la siguiente dirección de correo electrónico:

pf@rfeda.es

Dicha herramienta está gestionada por un Comisario Técnico especializado, y que será de gran ayuda para todo aquel que lo necesite.





PREGUNTAS FRECUENTES

1. ¿Cuáles son las ventajas del Performance Factor?

Las ventajas son muchas, especialmente para participantes, aunque también para los equipos, organizadores, oficiales, medios de comunicación y público en general:

- Se amplía 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.
- Mayor flexibilidad reglamentaria para los participantes, permitiendo ajustar el grado de preparación de sus vehículos para competir en la clase que más les interese.
- 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, haciendo la competición mucho más equilibrada.
- El participante decide en qué grupo y clase compite, en función de lo que declara en su Hoja Técnica PF.
- La Hoja Técnica PF se puede usar como documento para realizar cualquier verificación técnica.
- Posible aplicación y desarrollo a todos los niveles; internacional, nacional y regional

2. ¿Puedo modificar mi Hoja Técnica PF de una prueba a otra?

Sí, por supuesto. Incluso se pueden presentar tantas Hojas Técnicas diferentes como pruebas realice el vehículo. Únicamente no es posible modificar ni eliminar una Hoja Técnica en el periodo que va desde el cierre de inscripciones hasta la finalización de la prueba. En ese periodo, solamente el Delegado Técnico podrá hacer modificaciones en esa Hoja Técnica en caso de detectar algún error o anomalía en las verificaciones previas.

3. ¿Se puede aplicar la normativa PF para otros certámenes diferentes o es válido solamente para competiciones de Montaña?

Es cierto que el Performance Factor fue diseñado inicialmente para competiciones de Montaña, pero se puede aplicar perfectamente a cualquier otro tipo de disciplina automovilística como forma de establecer una clasificación de vehículos. De hecho, algunas ADN de diferentes países ya implementan la normativa PF en otras disciplinas como Circuitos ó Slalom, y con mucho éxito.

4. ¿Se admite cualquier tipo de vehículo para competir bajo normativa PF en Categoría 1?

Se admiten los Turismos y GT de cualquier procedencia. Actualmente se admiten vehículos de combustión interna, es decir, no se admiten vehículos híbridos, ni eléctricos ni de cualquier otro sistema de energía alternativa, aunque se está trabajando para que éstos puedan ser también admitidos en un futuro. En cualquier caso, todos los vehículos admitidos bajo normativa PF tendrán que cumplir con el marco técnico vigente y con los requisitos mínimos de seguridad.

5. ¿Se admite en Performance Factor un vehículo con motor de motocicleta?

Sí se admite. [El Anexo J - Art. 258-1](#) especifica además que el emplazamiento del motor se debe respetar en relación al modelo de serie, es decir, si el modelo de serie lleva el motor delante, en el modelo de competición también debe ir delante. La orientación del motor (longitudinal, transversal, etc..) es libre.

6. ¿Reglamento “abierto”?

Sí, reglamento abierto y libertad normativa con pocas restricciones (salvo los elementos de seguridad), lo que da lugar a preparaciones ingeniosas, originales, más o menos sofisticadas y más o menos costosas, pero siempre en consonancia con el espíritu de la competición y las expectativas y recursos de los participantes. En resumen, en el PF no vale todo, pero los márgenes para “jugar” son bastante amplios.

7. ¿Puedo reducir peso en la estructura de seguridad y así conseguir mejor coeficiente de prestaciones?

Este punto queda a criterio exclusivo del participante, teniendo siempre en cuenta que todos los tipos de estructura de seguridad que se pueden declarar en la Hoja Técnica son, como mínimo, conformes al Anexo J - 253 del año 2016, o en su defecto deben ser estructuras certificadas por la FIA ó una ADN.

La seguridad siempre es lo primero, y si el vehículo no cumple con las medidas de seguridad no será admitido en la prueba, independientemente de la información declarada en la Hoja Técnica. El PF analiza el vehículo solamente desde el punto de vista del nivel de prestaciones, no desde el punto de vista de seguridad.

8. ¿Puede hacer otra persona la Hoja Técnica PF en lugar del participante?

Sí se puede. En muchos casos es habitual que la realice un mecánico, ingeniero u otra persona con información más precisa de los parámetros del vehículo o un mejor manejo de la plataforma. Aun así, es necesario recordar que el participante es el único responsable de lo que declara en su Hoja Técnica PF, ya que se trata de un documento oficial que se puede utilizar para cualquier tipo de verificación técnica durante la prueba.

9. ¿Por qué es necesario actualizar la Hoja Técnica PF?

El Performance Factor está en constante evolución, y desde el principio se ha mostrado como una plataforma muy eficaz, y al mismo tiempo con un gran potencial y margen de mejora.

La FIA, en colaboración con diferentes ADN, busca siempre introducir evoluciones y nuevos parámetros, y entiende que esos nuevos parámetros ejercen una influencia en el nivel de prestaciones del vehículo, por lo que se hace necesario ajustar al máximo el cálculo de ese nivel de prestaciones, y en consecuencia actualizar las Hojas Técnicas PF, haciendo que las Hojas Técnicas de temporadas anteriores ya no tengan validez.

Esta actualización de las Hojas Técnicas es además requisito imprescindible para competir en las pruebas que aplican normativa vigente Performance Factor.

10. ¿He actualizado la Hoja Técnica PF, pero veo que el coeficiente obtenido no es el mismo que tenía antes de la actualización, ¿Por qué pasa esto? ¿Qué puedo hacer al respecto?

Uno de los propósitos principales del Performance Factor es lograr una mayor precisión en el cálculo del coeficiente. Es normal que al actualizar la Hoja Técnica no se obtenga exactamente el mismo coeficiente que en las versiones anteriores, aunque esas diferencias de coeficiente son siempre muy pequeñas, y es muy raro que lleguen a provocar un cambio de clase.

Ya sabemos que el Performance Factor permite “jugar” con el nivel de preparación del vehículo para decidir en qué clase nos interesa competir. Por tanto, si el participante está satisfecho con el nuevo coeficiente obtenido puede dejarlo como está, y en caso contrario, puede hacer los ajustes convenientes hasta llegar al coeficiente deseado.

11. Si el Performance Factor mide el nivel de prestaciones del vehículo ¿Por qué es necesario introducir parámetros relacionados con elementos de seguridad?

El Performance Factor entiende que hay elementos de seguridad que, en función del tipo que sean, tienen una influencia mayor o menor en ese nivel de prestaciones. En este caso, no se analiza el nivel de seguridad de esos elementos, ya que para eso ya existen unas verificaciones técnicas previas al comienzo de la prueba, sino que se analiza el impacto que estos elementos de seguridad tienen en el coeficiente final de prestaciones del vehículo. En contra de lo que muchos participantes puedan pensar, cuanto mayor es el nivel de seguridad de esos elementos que aparecen en el PF, mejor es el coeficiente del vehículo.

Por ejemplo, se obtiene mejor coeficiente de prestaciones llevando una estructura de seguridad con refuerzos adicionales que llevando una estructura de seguridad más básica.

12. He completado el borrador y he creado un FIA-PF-ID, pero no lo he recibido al correo electrónico asociado a la cuenta ¿Por qué? ¿Cómo puedo obtener la Hoja Técnica PF? ¿Qué puedo hacer al respecto?

En primer lugar, decir que, aunque no se haya recibido por correo electrónico, siempre se puede descargar la Hoja Técnica PF directamente desde la plataforma tal y como se describe en la [página 27](#) del presente documento. En cualquier caso, revisar la carpeta de *Spam/Correo no deseado*, ya que en ocasiones el correo va directamente a esas carpetas. Si aun así tampoco se encuentra en esa carpeta, contactar por favor al correo pf@rfeda.es explicando la incidencia y así intentar resolverla a la mayor brevedad posible.

13. ¿Puede un participante reclamar contra un parámetro u Hoja Técnica PF de otro participante?

Sí se puede hacer, pero hay varios aspectos a tener en cuenta y que deben hacer reflexionar sobre esta posibilidad:

- Para hacer una reclamación de este tipo, el participante reclamante debe conocer los datos de la Hoja Técnica PF del participante reclamado, lo cual es muy difícil porque los datos de una Hoja Técnica nunca se facilitan a terceros, es una información que queda exclusivamente entre el participante y el oficial técnico de la prueba. El único dato que se publica es el coeficiente PF de cada vehículo.
- En el momento en el que se hace una reclamación por este motivo, deja de ser un asunto técnico y pasa a ser competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos de la prueba quienes darán, si procede, las indicaciones oportunas al Delegado Técnico de la prueba.
- El Performance Factor es un sistema de clasificación de vehículos, no una herramienta de ingeniería, y se creó para simplificar y hacer la competición más accesible para todos, no para generar este tipo de situaciones.
- Aunque se puede hacer una reclamación de este tipo, los aspectos anteriormente mencionados nos llevan a la conclusión de que realmente no merece la pena reclamar contra otro participante por este motivo.

Para estas o cualquier otra consulta relacionada con el PF, escribir al correo de contacto: pf@rfeda.es

¡ATENCIÓN!

Los textos que aparecen en esta presentación son únicamente a título informativo para los lectores y destinatarios de este documento.

Los únicos documentos oficiales y con carácter reglamentario son aquellos que se publican en el anuario, boletines y página web de la FIA (www.fia.com) así como en la página web de la RFEDA (www.rfeda.es)

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



Contacto: pf@rfeda.es





Real Federación Española
de Automovilismo

PERFORMANCE FACTOR 2026

CATEGORÍA 2



Real Federación
Española de
Automovilismo



MEMBER OF FIA

Índice

Página

Implementación Performance Factor Categoría 2	3 - 5
Vocabulario y definiciones	6 - 8
Categoría 2. Configuración inicial	9 - 12
Configuración Hoja Técnica	13 - 27
Guardar borrador. Crear un FIA-PF-ID	28 - 35
Baremo Performance Factor. Ámbito de aplicación	36 - 46
Soporte técnico Performance Factor	47 - 48
Preguntas frecuentes	49 - 55

ADO DE ASTURIAS

@gonza_cabanas

IMPLEMENTACIÓN PERFORMANCE FACTOR CATEGORÍA 2

Antecedentes

Tras su consolidación en la Categoría 1, en la temporada 2025 se extendió el ámbito de aplicación de la normativa Performance Factor a los vehículos de la Categoría 2 de Montaña.

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

Durante la temporada 2024 se llevaron a cabo diferentes pruebas y simulaciones en vehículos de la Categoría 2, así como clasificaciones virtuales de PF en paralelo a las clasificaciones reales de las pruebas.

Estas pruebas y simulaciones también han servido a todos los usuarios para familiarizarse con el cálculo del PF, y adaptarse de la mejor manera a la nueva reglamentación Performance Factor.

Aunque el procedimiento para realizar una Hoja Técnica PF es similar al de la Categoría 1, a continuación repasamos los puntos más destacados y las principales diferencias entre ambas categorías.

Continuando su evolución, y con el objetivo de ir en armonía con la FIA, la **RFEDA** ha sido la primera ADN del mundo en implementar la reglamentación Performance Factor en Categoría 2, junto a las ADN de Austria (ÖAMTC), Arabia Saudí (SAMF) y Jordania (RACJ), y está previsto que otras muchas ADN sigan el mismo camino en el futuro:

1



2



3



4



5



6





VOCABULARIO Y DEFINICIONES

Vocabulario

Con el fin de ayudar a los usuarios a familiarizarse con la plataforma, a continuación describimos algunas definiciones relacionadas con el Performance Factor :

- **Plataforma:** se denomina así al sitio web Performance Factor : performancefactor.fia.com
- **PF:** son las siglas de Performance Factor, utilizadas habitualmente en documentos oficiales y reglamentos.
- **Borrador:** lugar dentro de la plataforma en el que se rellenan los parámetros solicitados para crear la Hoja Técnica. El borrador es editable y siempre se puede guardar.
- **Hoja Técnica:** también denominada en inglés “Technical Sheet”. Documento final en formato pdf. creado a partir de un borrador previamente completado. Una vez creado, se queda guardado y se puede eliminar, pero ya no se puede editar. Imprescindible para realizar la inscripción a las pruebas que aplican normativa vigente Performance Factor.
- **Baremo:** cuadro que se utiliza para saber la clase del vehículo en función del coeficiente obtenido. Debe figurar siempre en el reglamento de la competición que aplica normativa Performance Factor.

Vocabulario

- **Coeficiente**: valor numérico que se obtiene al completar la Hoja Técnica. La plataforma realiza un cálculo con los parámetros declarados en la Hoja Técnica, y ese valor numérico determina el nivel de prestaciones del vehículo. Es inversamente proporcional, es decir, cuanto más pequeño es el valor numérico, mayor nivel de prestaciones del vehículo. Por ejemplo, un vehículo con coeficiente 50 tiene mayor nivel de prestaciones que otro con coeficiente 200.
- **FIA-PF-ID**: también denominado “PF-ID” ó simplemente “ID”, es el código de dígitos que aparece junto al coeficiente en la parte superior derecha de la Hoja Técnica. Cada Hoja Técnica tiene un código exclusivo, que se debe facilitar al organizador de la prueba en el momento de realizar la inscripción.
- **Tolerancias**: cuando se verifica sobre una Hoja Técnica, hay que tener en cuenta que algunos de los parámetros declarados tienen un margen de tolerancia establecido. Todas estas verificaciones y tolerancias se tendrán en cuenta únicamente con el vehículo en configuración y neumáticos de seco.



CATEGORÍA 2 CONFIGURACIÓN INICIAL



1. En la web performancefactor.fia.com, seleccionar el idioma español “**Es**” en la parte superior derecha de la página.
2. Ir a Modo competidor, y entrar con el correo electrónico y contraseña. En caso de no tener una cuenta, hay que crearla en la opción subrayada crear una cuenta, y completar los datos para crear la cuenta asociada.
3. La contraseña debe contener como mínimo diez caracteres, entre ellos una letra mayúscula, una letra minúscula y un número.
4. Se enviará un correo a la cuenta de email asociada para confirmar la creación de la cuenta.
5. Tras crear y confirmar la cuenta, iniciar sesión introduciendo el correo electrónico y la contraseña

Aparecerá el Garaje con las simulaciones que hay guardadas. Si se entra en la cuenta por primera vez, o si no hay simulaciones guardadas, ir directamente a la opción “**Registrar un coche nuevo**”:

Registrar un coche nuevo

The screenshot shows a registration form for a new car. It includes a file upload area for an image, followed by input fields for 'Fabricante', 'Modelo', 'Marca del motor', and 'Nombre asignado'. Below these is a 'Categoría' section with two radio button options: 'Category 1' and 'Category 2'. At the bottom is a large blue button labeled 'CREAR EL COCHE'. Numbered callouts (1-6) highlight specific elements: 1. Fabricante input field; 2. Modelo input field; 3. Marca del motor and Nombre asignado input fields; 4. Category 2 radio button; 5. CREAR EL COCHE button; 6. Information icon (i) next to the Category 2 radio button.

1. Teclear las primeras letras del fabricante, y aparecerá una lista de sugerencias. Si no aparece el fabricante buscado, escribir el nombre completo de la marca.

2. Teclear las primeras letras del modelo, y aparecerá una lista de sugerencias. Si no aparecen sugerencias, escribir el nombre completo del modelo.

3. La marca del motor, nombre asignado e imagen para subir son opcionales, aunque sirven al usuario para identificar más fácilmente el vehículo en el caso de realizar varios borradores.

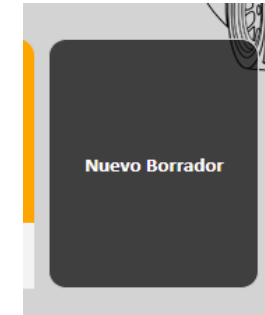
4. Seleccionar “Categoría 2”.

5. Confirmar y hacer clic en la opción “Crear el coche”.

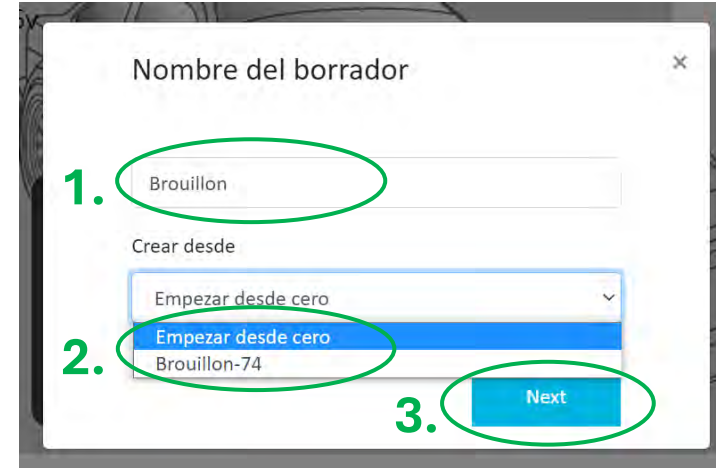
6. Para cualquier duda, hacer clic en la letra **i** que viene a la izquierda de cada parámetro.

En la sección “Mi Garaje” aparecen los borradores y Hojas Técnicas PF de vehículos creados:

Para comenzar a hacer la Hoja Técnica de un vehículo, hacer clic en “Nuevo Borrador”:



1. En la primera fila (Brouillon) se puede personalizar y poner nombre al borrador.
2. Debajo, haciendo clic en la sección Crear desde, aparece un desplegable en el que se pueden ver los borradores y los PF-ID guardados de ese vehículo. Si es el primer borrador que se hace, solamente aparecerá la opción “Empezar desde cero”.
3. Una vez confirmada la opción, hacer clic en “Next” para empezar a configurar la Hoja Técnica.





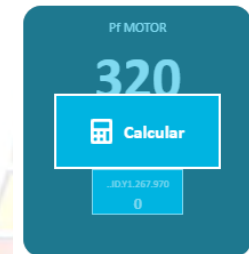
CONFIGURACIÓN HOJA TÉCNICA

Dentro del borrador, comenzamos a rellenar uno por uno todos los parámetros del vehículo que nos van solicitando. Los parámetros solicitados vienen incluidos en los siguientes grupos:

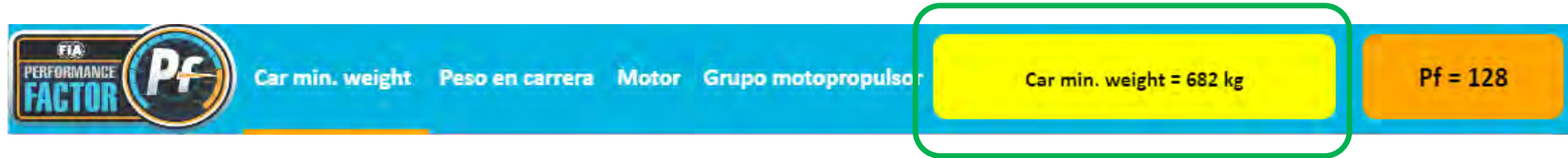
- **Información general** => Marca y modelo del vehículo ya incluidos en la opción “Registrar un coche nuevo”.
- **Información preliminar**
- **Peso en carrera**
- **Motor**
- **Transmisión**
- **Aero**
- **Chasis**

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

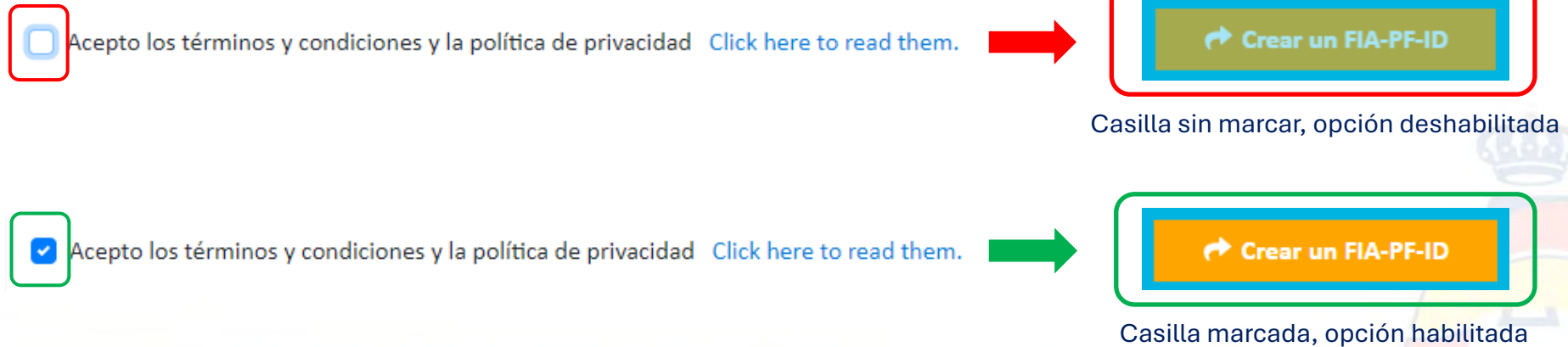
Después, y una vez completados todos los parámetros de cada grupo, hacer clic en Calcular en el lado derecho para obtener el coeficiente. Si la opción Calcular no está habilitada, significa que quedan elementos por rellenar. En ese caso, revisar de nuevo y verificar los parámetros que puedan faltar.



Al entrar en la cuenta de usuario de la plataforma Performance Factor, en la parte superior de la Hoja Técnica encontramos un recuadro que indica cual es el peso mínimo en vacío que debe tener el vehículo, en función de los datos que el usuario va rellenando



Es necesario aceptar los términos y condiciones para poder habilitar la opción “Crear un FIA-PF-ID” y de esa forma poder obtener la Hoja Técnica una vez completado el borrador:



A diferencia de la Hoja Técnica de Categoría 1, en la sección denominada **INFORMACIÓN PRELIMINAR** solamente veremos la categoría del vehículo seleccionada, que aparece deshabilitada y ya no se puede modificar:

INFORMACIÓN PRELIMINAR

Categoría

Categoría 1

Categoría 2

Los parámetros a rellenar en los apartados **PESO EN CARRERA** y **MOTOR** son similares los de Categoría 1, mientras que en el apartado **TRANSMISIÓN** solamente tendremos que rellenar el tipo de tracción (Ruedas motrices) y el número de marchas que tiene el vehículo.

En el apartado **MOTOR** debemos tener muy en cuenta el valor resultante del **PF MOTOR** (Pfe). Más adelante en la [página 38](#) de este documento explicamos la importancia que tiene este valor Pfe obtenido.





En el apartado **AERO** empezamos a ver las principales diferencias, encontrando parámetros a rellenar que son totalmente diferentes y que no existen en la Hoja Técnica PF de Categoría 1. Estos parámetros son los siguientes:


- **Anchura de rueda delantera y trasera**

A diferencia de la Categoría 1, en Categoría 2 nos piden la anchura de las llantas para neumáticos de seco se expresadas en pulgadas (conversión: 1 pulgada = 25,4 mm), redondeada al 0,1 más próximo.

- **Ruedas cubiertas**

Especificar si la carrocería tapa o no las ruedas del vehículo. Por ejemplo, un monoplace tradicional lleva las ruedas sin tapar y en ese caso se marcará la opción NO, mientras que las barquetas y algunos monoplaces carrozados SÍ llevan las ruedas tapadas por la carrocería.

	Anchura de la rueda delantera	Dimensiones en pulgadas 10
	Anchura de la rueda trasera	Dimensiones en pulgadas 10,5

	Ruedas cubiertas	<input type="radio"/> No <input checked="" type="radio"/> Sí
---	------------------	--


- **Conducto de aire de la carrocería**

Este parámetro aparecerá solamente en el caso de marcar que Sí lleva las ruedas cubiertas por la carrocería.

Simple: si la carrocería va por encima de las ruedas delanteras, continúa por encima de la línea central de las ruedas, y llega hasta el revestimiento de las ruedas traseras.

Complejo: si la carrocería va por encima de la rueda delantera y luego se sumerge para alimentar la toma de aire o el suelo del vehículo.

Canalizado: si la carrocería pasa a la altura del eje delantero para alimentar la toma de aire o el suelo del vehículo.

 Conducto de aire de la carrocería	Simple	Complejo	Canalizado
---	--------	----------	-------------------



- Conducto de aire de la carrocería



Ejemplo de conducto de aire **Simple**



Ejemplo de conducto de aire **Canalizado**


- **Tipo de fondo trasero**

Es la superficie inferior del vehículo situada detrás de la estructura principal antivuelco completa (véase la estructura de seguridad) y a 150 mm por fuera de la línea central longitudinal del vehículo.

Suelo plano: si el fondo trasero es plano hasta el extremo trasero de la carrocería.

Difusor parcial: si el fondo trasero es plano hasta la parte delantera de las ruedas traseras.

Difusor completo: si el fondo trasero no es plano antes de la parte delantera de las ruedas traseras.

 Tipo de fondo trasero



Suelo plano Difusor parcial **Difusor completo**

- **Número de elementos aerodinámicos en el alerón delantero**

Número de elementos aerodinámicos en el alerón delantero o en el splitter delantero y/o en el morro y/o en el revestimiento de la rueda delantera

- **Número de elementos aerodinámicos en el alerón trasero**


Se define como Elemento aerodinámico los dispositivos aerodinámicos, simétricos en todo el vehículo. Una pareja de elementos aerodinámicos parcialmente simétricos cuenta como un solo elemento.

	Nº de elementos aero. en el alerón delantero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Nº de elementos aero. en el alerón trasero	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- **Tipo de habitáculo**

Abierto: habitáculo sin techo.

Cerrado: habitáculo con techo completo.

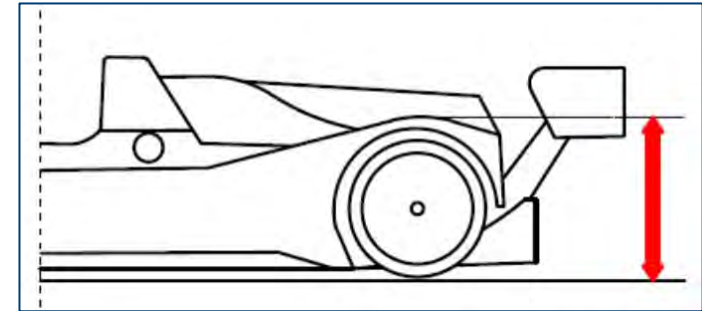
	Tipo de habitáculo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	--------------------	----------------------------------	-----------------------



- **Altura sobre la rueda trasera**


Es la distancia en milímetros desde el suelo hasta el punto más alto de la rueda trasera o de la parte de la carrocería que cubre la rueda trasera vista desde arriba, redondeada al milímetro más próximo.

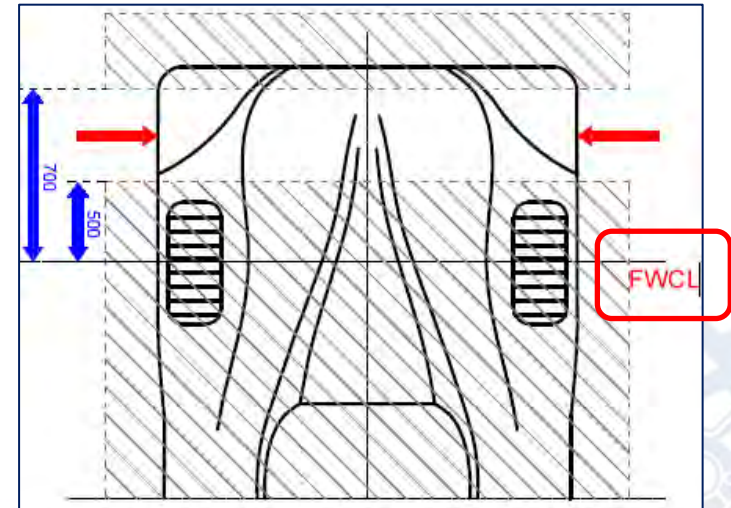
 Altura sobre la rueda trasera mm (sin decimales)



- **Anchura delante del eje de las ruedas delanteras**

Ancho total de la carrocería, medido entre **500** y **700** mm por delante del eje central de la rueda delantera. (**FWCL**: Front Wheel Center Line)

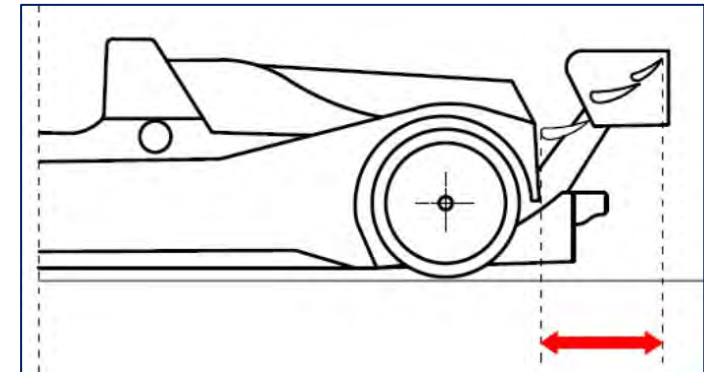
 Anchura delante del eje de las ruedas delanteras mm (sin decimales)



- **Longitud alerón trasero**


Distancia horizontal en milímetros entre el punto más adelantado del ala y el flap, y el punto más retrasado del ala y el flap, medida en la sección longitudinal más ancha del ala, redondeada al milímetro más cercano, sin incluir ni los soportes ni las placas de los extremos (cero significa que no hay ala trasera).

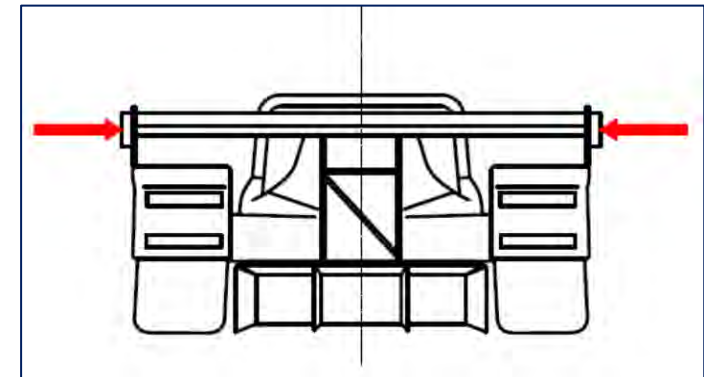
 Longitud alerón trasero mm (sin decimales)



- **Anchura alerón trasero**

Ancho total del alerón trasero, incluyendo las placas laterales, planos de inmersión y otros elementos externos a la sección del ala principal.

 Anchura alerón trasero mm (sin decimales)

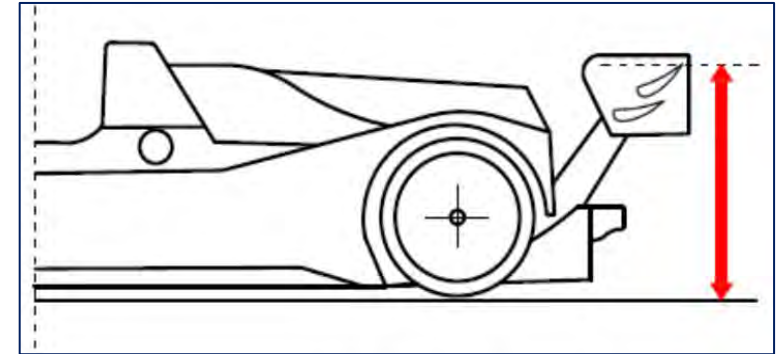


- Altura del alerón trasero**

Distancia, en milímetros, entre el suelo y el punto más alto del alerón, redondeada al milímetro más cercano, sin incluir los soportes ni las placas laterales (un valor de cero indica que no hay alerón trasero).

i

Altura del alerón trasero

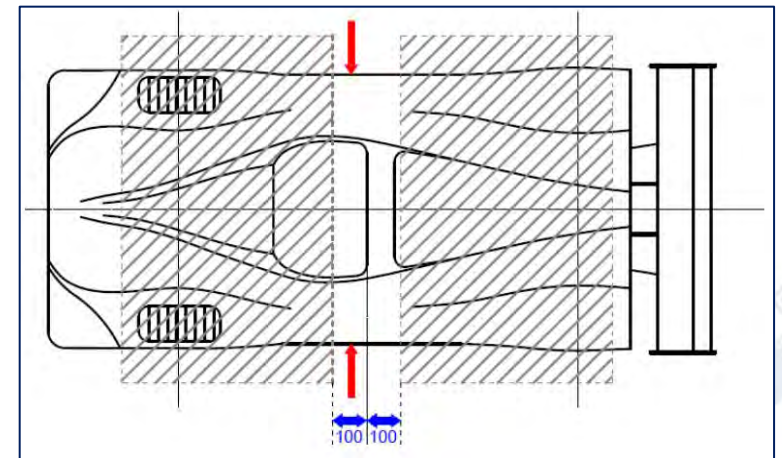


- Anchura en la estructura de seguridad trasera**

Se mide a **100** mm de la parte delantera de la estructura de seguridad trasera, y a **100** mm de la parte posterior de la misma. Esta medida se toma a una altura máxima de 150 mm desde el suelo.


i

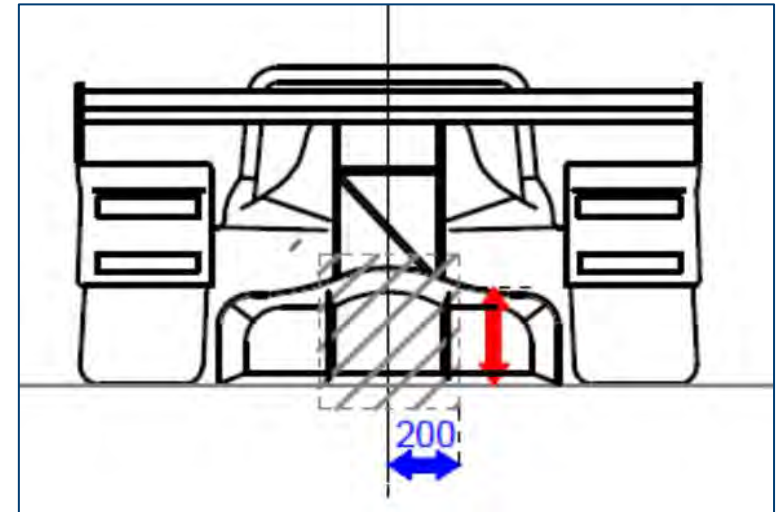
Anchura en la estructura de seg. trasera



- **Altura estática en la parte trasera del difusor**

La altura máxima, en mm, desde el suelo hasta la superficie inferior del difusor, en la salida del túnel del difusor, a una distancia de **200** mm del eje central del vehículo, y redondeada al milímetro más cercano.

 Altura estática en la parte trasera del difusor	mm (sin decimales) 300
---	---------------------------




Por último, en el apartado **CHASIS**, también encontramos parámetros a rellenar que son totalmente diferentes y que no existen en la Hoja Técnica PF de Categoría 1. Estos parámetros son los siguientes:

- **Tipo estructura de seguridad**

Simple: la anchura total de la estructura principal es inferior a 900 mm a la altura de la célula de seguridad.


Doble: la anchura total de la estructura principal es igual o superior a 900 mm.

 Tipo estructura de seguridad Simple Doble

- **Anchura del chasis**

Estrecho: la anchura interior máxima del habitáculo es inferior a 800 mm.

Ancho: la anchura interior máxima del habitáculo es igual o superior a 800 mm.

 Anchura del chasis Estrecho Ancho



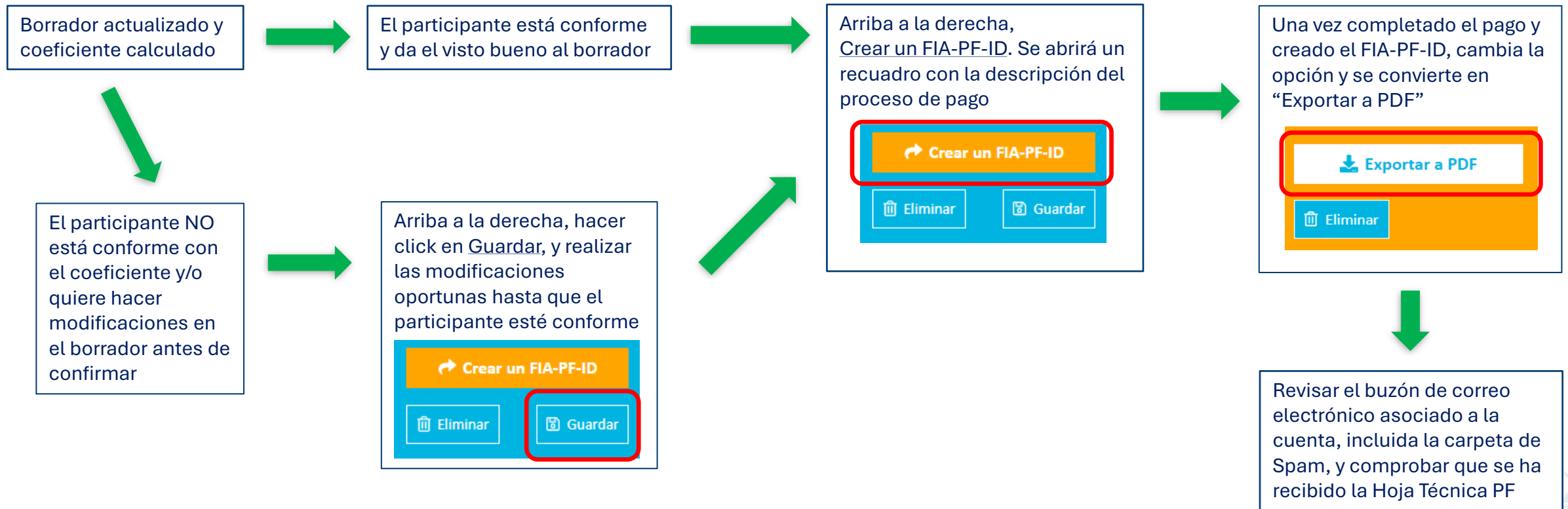
Algunos aspectos a tener en cuenta a la hora de rellenar correctamente los parámetros de la Hoja Técnica:

- Tener muy en cuenta el Régimen Máximo de Motor, ya que en Categoría 2 este parámetro tiene una gran influencia en el peso mínimo que debe tener el vehículo.
- Con el valor PF motor (Pfe) obtenido, consultar el [Anexo 7 FIA - Lista de vehículos de Categoría 2 admitidos](#), y revisar si está dentro del valor máximo Pfe permitido para ese vehículo.
- Asegurarse de que se han completado todos y cada uno de los parámetros. Esto es importante para poder habilitar la opción de **Calcular**, y de ese modo obtener el coeficiente final.
- Todas las medidas de longitud, anchura, altura y diámetros se deben poner siempre en milímetros.
- Consultar el [Anexo J - Art. 258-2](#) (Categoría 2) para obtener toda la información en relación a los parámetros, condiciones y tolerancias del PF.



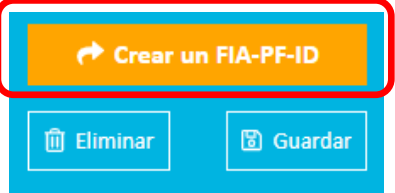
GUARDAR BORRADOR
CREAR UN FIA-PF-ID

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



Al hacer clic en “Crear un FIA-PF-ID” se abre la ventana para rellenar los datos y realizar el pago. Una vez 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



Pago [X]

Dirección de facturación

Nombre de la empresa	Dirección 1 *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Apellido *	Dirección 2
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nombre *	Oficina postal
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Teléfono *	Código postal *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Teléfono móvil	Ciudad *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Correo electrónico *	Región *
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Número CIF intra-comunitario	País *
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Europeo El número CIF es obligatorio en países europeos.
 No Europeo Si usted no es ciudadano de un país europeo, por favor seleccione "No Europeo".

* Campos obligatorios

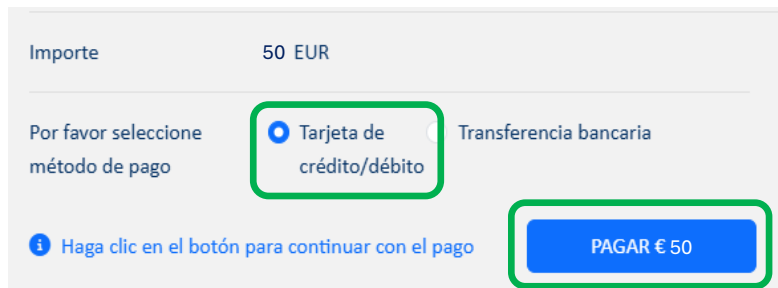
Importe 30 EUR

Por favor seleccione método de pago Tarjeta de crédito/débito Transferencia bancaria

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

- Pago con tarjeta

1. Seleccionar Tarjeta de crédito/débito, y hacer clic en “Pay 50€” para acceder a la pasarela de pago.



Importe 50 EUR

Por favor seleccione método de pago

Tarjeta de crédito/débito Transferencia bancaria

Haga clic en el botón para continuar con el pago

PAGAR € 50



2. Se accede a la pasarela de pago, donde aparece la cantidad a pagar.

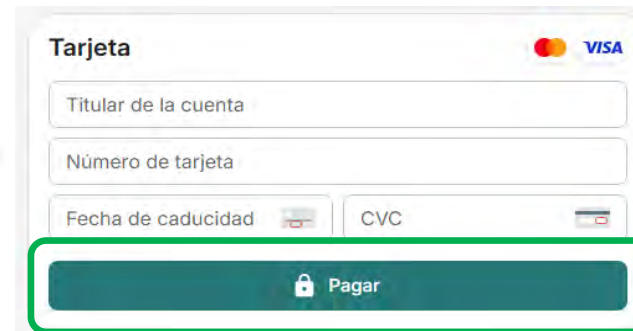



FIA Federation Internationale
de l'Automobile
Chemin de Blandonnet 2
1215 Genève 15 Aéroport
Suiza
022 544 44 00
www.fiacw.com

EUR 50,00
FIA-PF : New PFId for 38438





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



Tarjeta 

Titular de la cuenta

Número de tarjeta

Fecha de caducidad  CVC 

Pagar

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

- Transferencia bancaria

Importe 30 EUR

Por favor seleccione método de pago

Tarjeta de crédito/débito

Transferencia bancaria

Si elige la transferencia bancaria como método de pago, tenga en cuenta que el proceso podría demorar más tiempo (un mínimo de 15 días hábiles para verificar su pago y obtener su código de identificación PF-ID), ya que los fondos pueden tardar en llegar a la cuenta bancaria de FIA.

Por favor, realice la transferencia bancaria utilizando la siguiente información:

Titular de la cuenta : FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), 8 place de la Concorde, 75008 Paris - France
Dirección bancaria : Société Générale, SG PARIS CENTRE ENTREPRISES
Código bancario : 30003
Código de oficina : 02267
Número de cuenta : 00020011712 Key RIB : 95
Código IBAN : FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295
Código SWIFT : SOGEFRPP
Referencia : FIA-PF-38438

Sube aquí el comprobante de pago (obligatorio en caso de transferencia bancaria).

[+ AÑADIR ARCHIVO AQUÍ](#)

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

Seleccionando la opción **Transferencia bancaria**, 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, el pago se somete a un proceso de verificación y confirmación que suele tardar varios días.

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@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

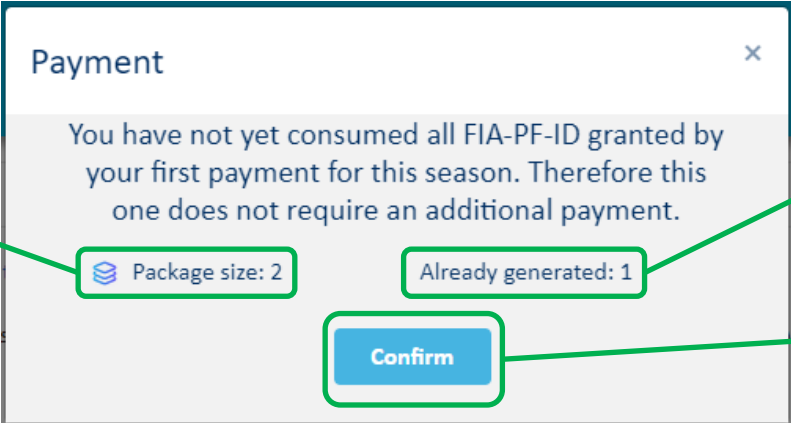
Email: pf@fia.com

- 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:

50€ 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 30](#), y en su lugar aparecerá el siguiente recuadro:



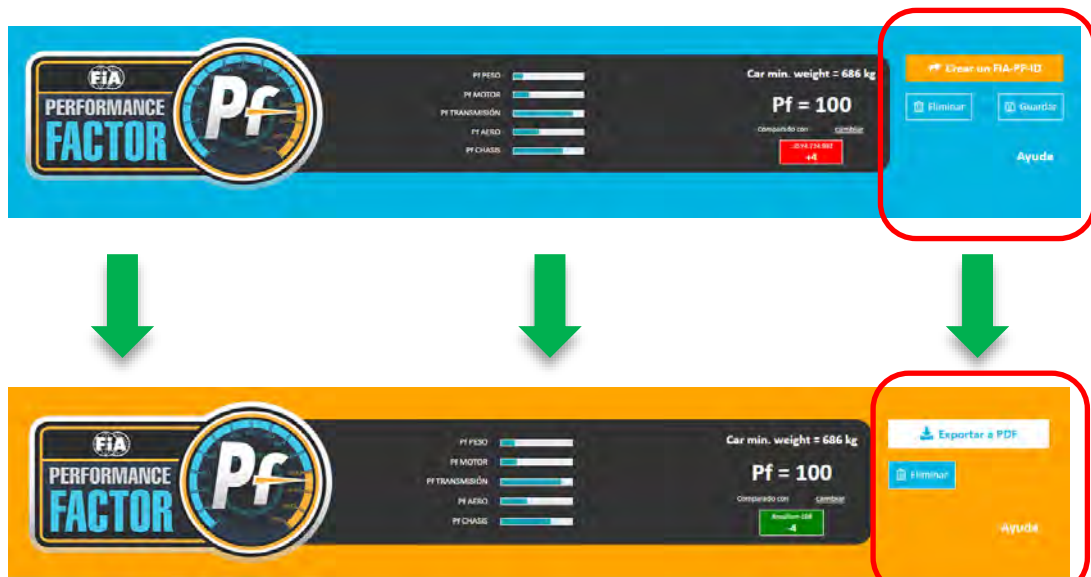
The screenshot shows a 'Payment' dialog box with the following text: 'You have not yet consumed all FIA-PF-ID granted by your first payment for this season. Therefore this one does not require an additional payment.' Below the text are two status indicators: 'Package size: 2' and 'Already generated: 1'. A blue 'Confirm' button is at the bottom. 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 50€'; 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, la tasa es de **10€** por cada Hoja Técnica adicional creada durante la temporada.

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.



PF TECHNICAL SHEET		CULATOR_CAR_MIN_WEIGHT 670 kg	FIA-PF-ID,Y4.637.606 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 cm ³	
15	Tipo de cárter	Húmedo	
16	Tipo de combustible	Gasolina	
17	Configuración de acelerador	Común a varios cilindros	
18	Diámetro de manoposa	60.0 mm	
19	Tipo de admisión	Sobrealimentación	
20	Número de turbocompresores	1	
21	Diámetro inductor carcasa del compresor	47.0 mm	
22	Inducción surge	SI	
23	Número de bridas	1	
24	Diámetro de bridas	30.0 mm	
25	Catalizador de gases de escape	No	
26	Régimen de motor máximo	7000	
27	Relación de compresión	10.0	
28	Distribución variable	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.

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
- **Coficiente PF**, que confirma el grupo y la clase en los que quedará encuadrado el vehículo



FIA-PF-ID.Y7C2.834.923
Pf = 87

La FIA actualiza la plataforma cada temporada y debe hacerse una Hoja Técnica PF nueva cada año. Los códigos FIA-PF-ID de temporadas anteriores no tienen validez y no se aceptan en las pruebas que aplican normativa Performance Factor. Si el usuario tiene una Hoja Técnica PF antigua, debe actualizarla y obtener un nuevo FIA-PF-ID.

En la temporada 2026, en Categoría 2 solamente serán válidas las Hojas Técnicas PF con un código FIA-PF-ID que empieza por **Y7C2**. Ejemplo: **Y7C2.XXX.XXX**.

FIA-PF-ID.Y7C2.834.923

En caso de duda, consultar la Guía de actualización de Hojas Técnicas PF que la RFEDA publica cada año antes del comienzo de la temporada.



BAREMO PERFORMANCE FACTOR. ÁMBITO DE APLICACIÓN

En base al valor PF obtenido, el vehículo de Categoría 2 quedará encuadrado en la clase que le corresponda según el coeficiente Performance Factor para el Campeonato de Europa de Montaña FIA (EHC) así como para el Campeonato de España de Montaña (CEM):

Categoría 2 (Barquetas y Monoplazas FIA)		
FIA EHC	Clase CEM	PF
Proto 1	Proto 1	50 a 59
Proto 2	Proto 2	60 a 79
Proto 3	Proto 3	80 a 109
Proto 4	Proto 4	> 109

Para más información, consultar el [Reglamento Deportivo](#) del CEM en la página web www.rfeda.es
Para otros campeonatos, consultar el Reglamento del campeonato que aplica normativa Performance Factor.

Anexo 7 FIA - Lista de Vehículos admitidos en Categoría 2

Será de aplicación este anexo, que es una lista de vehículos admitidos en Categoría 2 para el periodo de los años 2025 a 2028, y en el que se especifica también las condiciones de admisión de cada uno de estos vehículos, unas condiciones que vienen determinadas por el valor PF motor máximo (Pfe) para cada vehículo.

NA = No admitido en 2028

S = Chasis tubular

C = Chasis Fibra de Carbono

Más información:

[Anexo 7 FIA](#)

Make	Model (Year Tested)	Survival cell	max Pfe value as from January 1st of the year			
			2025	2026	2027	2028
Ligier	JS53	C	250	250	NA	NA
Ligier	JSF422 (F4-2 nd gen)	C	1000*	1000*	1000*	1000*
Ligier	JSF3	C	1000*	1000*	1000*	1000*
LobART	LA01 (2008)	C	250	250	NA	NA
Lola	B02/50	C	1000*	250	NA	NA
Lola	B03/51	C	1000*	250	NA	NA
Lola	B05/52	C	1000*	250	NA	NA
Lola	B06/51 or FN06	C	1000*	250	NA	NA
Lucchini	CN 2006	S	1000*	250	NA	NA
Lucchini	CN 2009	S	250	250	NA	NA
Mygale	M14	C	250	250	NA	NA
Mygale	M21 (F4-2 nd gen)	C	1000*	1000*	1000*	1000*
Nova Proto / Norma	M20F	S	250	250	NA	NA
Nova Proto / Norma	M20FC (NP01 after 2019)	C	1000*	250	NA	NA
Nova Proto	NP01 4WD	C	1000*	250	NA	NA
Nova Proto	NP02	C	250	250	NA	NA
Nova Proto	NP03	C	1000*	250	NA	NA
Osella	PA21-8C (2022)	S	250	250	NA	NA

Valor PF Motor (Pfe) máximo permitido para cada vehículo

A continuación se muestran algunas de las barquetas admitidas en la lista del Anexo 7 FIA:



Bourgeon Concept (Revolt)



BRC B53



Elia Avrio ST 2008



LobArt LA01



Ligier JS49



Ligier JS53



Osella PA21 8C / Jrb



Osella PA27 / PA30



Norma M20F / M20FC



Nova Proto NP01



Nova Proto NP02



Nova Proto NP03



Lucchini CN 2006 / CN 2009



Pescarolo 02 (Abierto / Cerrado)



Picchio CN2 / CN4



Bulla Sport 10/01



Revolution AR-1



Radical SR3



Radical SR5



Radical SR8



Silver Car EF10



Silver Car CS



Tatuus PY 012



Wolf GB08 CN

Más información en el [Anexo 7 FIA](#)

A continuación se muestran algunos de los monoplazas admitidos en la lista del Anexo 7 FIA:



Dallara F308 - 311



Dallara F312 - 316



Dallara F317 - 319



Dallara F320



**Dallara T08 / T12 / FR35-12
(World Series)**



Dallara F007 "Formolino"



Reynard 01L



Reynard 2KL



Gloria C8P



Osella FA30



Tatuus FR2.0



Tatuus F3 T-318 / FR-19



Tatuus NT.07



Tatuus FA010



Tatuus F4 T014 / 016



Tatuus F4 T421



Lola B02/50



Lola B03/51



Lola B05/52



Lola B06/51 ó FN06



Mygale M14-F4



Mygale M21-F4



Wolf GB08 Thunder



Wolf GB08 Mistral

Más información en el [Anexo 7 FIA](#)

Las verificaciones técnicas basadas en la Hoja Técnica PF serán llevadas a cabo por el equipo técnico, teniendo en cuenta el [FIA Anexo J - 258-2 - Categoría 2 Montaña](#) , que recopila, actualiza y unifica en un solo documento toda la reglamentación aplicable a los monoplazas y barquetas con homologación FIA vigente.



Anomalías en una Hoja Técnica PF:

- Una vez registrada la Hoja Técnica PF en la inscripción a la prueba, no se podrá modificar ni eliminar. Solamente el Delegado Técnico puede editar una Hoja Técnica PF y guardar los cambios si detecta algún error o anomalía, y solamente podrá hacer estas modificaciones durante las Verificaciones Técnicas previas. Cualquier modificación en este sentido se comunicará a los Comisarios Deportivos, pero no tendrá ningún tipo de sanción.
- Si durante una manga de Entrenamientos se detectan anomalías en una Hoja Técnica PF, se realizará una nueva simulación para conocer cuánto varía el coeficiente, pero no se guardarán estos cambios en la Hoja Técnica PF. Esto supondrá una advertencia por parte del colegio de Comisarios Deportivos.
- Si durante una manga de Carrera se detectan anomalías en una Hoja Técnica PF, se realizará una nueva simulación para conocer cuánto varía el coeficiente, pero no se guardarán estos cambios en la Hoja Técnica PF. Si en esta nueva simulación cambia el PF pero no cambia de clase, se anulará el tiempo de esa manga de carrera y tendrá una multa económica de 150€.
- En cambio, si en esta nueva simulación cambia el PF y además también cambia de clase, el participante será descalificado de la prueba.

Más información y detalles en el [CEM - Anexo 1 - Cuadro de penalizaciones](#)

SOPORTE TÉCNICO PERFORMANCE FACTOR


Aunque la plataforma que ha desarrollado la FIA está muy bien elaborada, es muy intuitiva y de fácil manejo, entendemos que siempre habrá personas a la que les cueste más desenvolverse adecuadamente con las herramientas informáticas.

Para ayudar a estos y, en general, a todos los interesados a obtener el PF de su vehículo, el Departamento Técnico de la RFEDA pone a disposición del colectivo un servicio técnico de soporte, a través de la siguiente dirección de correo electrónico:

pf@rfeda.es

Dicha herramienta está gestionada por un Comisario Técnico especializado, y que será de gran ayuda para todo aquel que lo necesite.





PREGUNTAS FRECUENTES

1. ¿Cuáles son las ventajas del Performance Factor?

Las ventajas son muchas, especialmente para participantes, aunque también para los equipos, organizadores, oficiales, medios de comunicación y público en general:

- Se amplía 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.
- Mayor flexibilidad reglamentaria para los participantes, permitiendo ajustar el grado de preparación de sus vehículos para competir en la clase que más les interese.
- 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, haciendo la competición mucho más equilibrada.
- El participante decide en qué grupo y clase compite, en función de lo que declara en su Hoja Técnica PF.
- La Hoja Técnica PF se puede usar como documento para realizar cualquier verificación técnica.
- Posible aplicación y desarrollo a todos los niveles; internacional, nacional y regional

2. ¿Puedo modificar mi Hoja Técnica PF de una prueba a otra?

Sí, por supuesto. Incluso se pueden presentar tantas Hojas Técnicas diferentes como pruebas realice el vehículo. Únicamente no es posible modificar ni eliminar una Hoja Técnica en el periodo que va desde el cierre de inscripciones hasta la finalización de la prueba. En ese periodo, solamente el Delegado Técnico podrá hacer modificaciones en esa Hoja Técnica en caso de detectar algún error o anomalía en las verificaciones previas.

3. ¿Se puede aplicar la normativa PF para otros certámenes diferentes o es válido solamente para competiciones de Montaña?

Es cierto que el Performance Factor fue diseñado inicialmente para competiciones de Montaña, pero se puede aplicar perfectamente a cualquier otro tipo de disciplina automovilística como forma de establecer una clasificación de vehículos. De hecho, algunas ADN de diferentes países ya implementan la normativa PF en otras disciplinas como Circuitos ó Slalom, y con mucho éxito.

4. ¿Se admite cualquier tipo de vehículo para competir bajo normativa PF en Categoría 2?

Se admiten los vehículos incluidos en el [FIA Anexo 7 - Lista de vehículos admitidos en Categoría 2](#), y en las condiciones descritas en dicho anexo. Actualmente se admiten vehículos de combustión interna, es decir, no se admiten vehículos híbridos, ni eléctricos ni de cualquier otro sistema de energía alternativa, aunque se está trabajando para que éstos puedan ser también admitidos en un futuro.

En cualquier caso, todos los vehículos admitidos bajo normativa PF tendrán que cumplir con el marco técnico vigente y con los requisitos mínimos de seguridad.

5. ¿Se admite en Performance Factor - Categoría 2 un vehículo con motor de motocicleta?

Sí se admite. En la Categoría 2 es habitual ver monoplazas y barquetas con motor de motocicleta que provienen de la reglamentación anterior al Performance Factor.

6. ¿Reglamento “abierto”?

Sí, reglamento abierto y libertad normativa con pocas restricciones (salvo los elementos de seguridad), lo que da lugar a preparaciones ingeniosas, originales, más o menos sofisticadas y más o menos costosas, pero siempre en consonancia con el espíritu de la competición y las expectativas y recursos de los participantes. En resumen, en el PF no vale todo, pero los márgenes para “jugar” son bastante amplios.

7. ¿Puedo modificar elementos de seguridad para conseguir un mejor coeficiente de prestaciones?

Este punto queda a criterio exclusivo del participante, teniendo siempre en cuenta que todos los elementos de seguridad en los vehículos de Categoría 2 deberán ser de conformidad con el [Anexo J - Art. 258-2](#), así como con el [FIA Anexo 7 - Lista de vehículos admitidos en Categoría 2](#).

La seguridad siempre es lo primero, y si el vehículo no cumple con las medidas de seguridad no será admitido en la prueba, independientemente de la información declarada en la Hoja Técnica. El PF analiza el vehículo solamente desde el punto de vista del nivel de prestaciones, no desde el punto de vista de seguridad.

8. ¿Puede hacer otra persona la Hoja Técnica PF en lugar del participante?

Sí se puede. En muchos casos es habitual que la realice un mecánico, ingeniero u otra persona con información más precisa de los parámetros del vehículo o un mejor manejo de la plataforma. Aun así, es necesario recordar que el participante es el único responsable de lo que declara en su Hoja Técnica PF, ya que se trata de un documento oficial que se puede utilizar para cualquier tipo de verificación técnica durante la prueba.

9. ¿Por qué es necesario actualizar la Hoja Técnica PF?

El Performance Factor está en constante evolución, y desde el principio se ha mostrado como una plataforma muy eficaz, y al mismo tiempo con un gran potencial y margen de mejora.

La FIA, en colaboración con diferentes ADN, busca siempre introducir evoluciones y nuevos parámetros, y entiende que esos nuevos parámetros ejercen una influencia en el nivel de prestaciones del vehículo, por lo que se hace necesario ajustar al máximo el cálculo de ese nivel de prestaciones, y en consecuencia actualizar las Hojas Técnicas PF, haciendo que las Hojas Técnicas de temporadas anteriores ya no tengan validez.

Esta actualización de las Hojas Técnicas es además requisito imprescindible para competir en las pruebas que aplican normativa vigente Performance Factor.

10. ¿He actualizado la Hoja Técnica PF, pero veo que el coeficiente obtenido no es el mismo que tenía antes de la actualización, ¿Por qué pasa esto? ¿Qué puedo hacer al respecto?

Uno de los propósitos principales del Performance Factor es lograr una mayor precisión en el cálculo del coeficiente. Es normal que al actualizar la Hoja Técnica no se obtenga exactamente el mismo coeficiente que en las versiones anteriores, aunque esas diferencias de coeficiente son siempre muy pequeñas, y es muy raro que lleguen a provocar un cambio de clase.

Ya sabemos que el Performance Factor permite “jugar” con el nivel de preparación del vehículo para decidir en qué clase nos interesa competir. Por tanto, si el participante está satisfecho con el nuevo coeficiente obtenido puede dejarlo como está, y en caso contrario, puede hacer los ajustes convenientes hasta llegar al coeficiente deseado.

11. Si el Performance Factor mide el nivel de prestaciones del vehículo ¿Por qué es necesario introducir parámetros relacionados con elementos de seguridad?

El Performance Factor entiende que hay elementos de seguridad que, en función del tipo que sean, tienen una influencia mayor o menor en ese nivel de prestaciones. En este caso, no se analiza el nivel de seguridad de esos elementos, ya que para eso ya existen unas verificaciones técnicas previas al comienzo de la prueba, sino que se analiza el impacto que estos elementos de seguridad tienen en el coeficiente final de prestaciones del vehículo. En contra de lo que muchos participantes puedan pensar, cuanto mayor es el nivel de seguridad de esos elementos que aparecen en el PF, mejor es el coeficiente del vehículo.

Por ejemplo, se obtiene mejor coeficiente de prestaciones llevando una estructura de seguridad con refuerzos adicionales que llevando una estructura de seguridad más básica.

12. He completado el borrador y he creado un FIA-PF-ID, pero no lo he recibido al correo electrónico asociado a la cuenta ¿Por qué? ¿Cómo puedo obtener la Hoja Técnica PF? ¿Qué puedo hacer al respecto?

En primer lugar, decir que, aunque no se haya recibido por correo electrónico, siempre se puede descargar la Hoja Técnica PF directamente desde la plataforma tal y como se describe en la [página 29](#) del presente documento.

En cualquier caso, revisar la carpeta de *Spam/Correo no deseado*, ya que en ocasiones el correo va directamente a esas carpetas. Si aun así tampoco se encuentra en esa carpeta, contactar por favor al correo pf@rfeda.es explicando la incidencia y así intentar resolverla a la mayor brevedad posible.

13. ¿Puede un participante reclamar contra un parámetro u Hoja Técnica PF de otro participante?

Sí se puede hacer, pero hay varios aspectos a tener en cuenta y que deben hacer reflexionar sobre esta posibilidad:

- Para hacer una reclamación de este tipo, el participante reclamante debe conocer los datos de la Hoja Técnica PF del participante reclamado, lo cual es muy difícil porque los datos de una Hoja Técnica nunca se facilitan a terceros, es una información que queda exclusivamente entre el participante y el oficial técnico de la prueba. El único dato que se publica es el coeficiente PF de cada vehículo.
- En el momento en el que se hace una reclamación por este motivo, deja de ser un asunto técnico y pasa a ser competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos de la prueba quienes darán, si procede, las indicaciones oportunas al Delegado Técnico de la prueba.
- El Performance Factor es un sistema de clasificación de vehículos, no una herramienta de ingeniería, y se creó para simplificar y hacer la competición más accesible para todos, no para generar este tipo de situaciones.
- Aunque se puede hacer una reclamación de este tipo, los aspectos anteriormente mencionados nos llevan a la conclusión de que realmente no merece la pena reclamar contra otro participante por este motivo.

Para estas o cualquier otra consulta relacionada con el PF, escribir al correo de contacto: pf@rfeda.es

¡ATENCIÓN!

Los textos que aparecen en esta presentación son únicamente a título informativo para los lectores y destinatarios de este documento.

Los únicos documentos oficiales y con carácter reglamentario son aquellos que se publican en el anuario, boletines y página web de la FIA (www.fia.com) así como en la página web de la RFEDA (www.rfeda.es)

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



Contacto: pf@rfeda.es

