

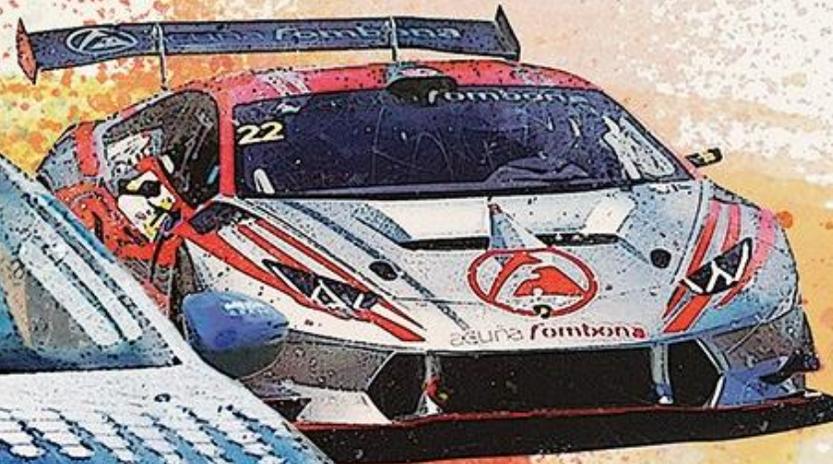


Real Federación Española
de Automovilismo

GUÍA PERFORMANCE FACTOR



Federación **madriLeña** automovilismo



Índice	Página
1. <u>Introducción: ¿Qué es Performance Factor?</u>	3 - 7
2. <u>Vocabulario y definiciones</u>	8 - 10
3. <u>Primeros pasos. Configuración inicial</u>	11 - 14
4. <u>Configuración Hoja Técnica</u>	15 - 17
5. <u>Guardar borrador. Crear un FIA-PF-ID</u>	18 - 21
6. <u>Baremo Performance Factor. Verificaciones y tolerancias</u>	22 - 25
7. <u>Soporte técnico Performance Factor</u>	26 - 27
8. <u>Q&A. Preguntas frecuentes</u>	28 - 32



INTRODUCCIÓN: ¿QUÉ ES PERFORMANCE FACTOR?

1. Introducción: ¿Qué es Performance Factor?

Concepto Performance Factor (PF)

Es un sistema de clasificación de vehículos creado por la FIA que se empezó a aplicar en competiciones de Montaña, y que también puede aplicarse a cualquier tipo de disciplina automovilística.

Dicho proyecto nació de la necesidad de facilitar la gestión y entendimiento de la Categoría 1 de Montaña destinada a turismos y GTs, para solventar la problemática creada con la gran cantidad de grupos existentes.

Como se sabe, la Montaña es la especialidad donde van a parar todos los grupos obsoletos o eliminados en otros certámenes, así como vehículos de copas monomarcas que se han dejado de convocar por parte de las marcas, lo cual hacía inviable la gestión de tantos grupos y tantos reglamentos técnicos de procedencia diferentes. En consecuencia, la FIA y su departamento técnico elaboraron este concepto basado en un parámetro que sirve para catalogar los diferentes vehículos admitidos, y clasificarlos en base a su nivel de prestaciones, sin importar su grupo de procedencia.

Dicho sistema y su cálculo es fruto de años de desarrollo por parte de la FIA, debiendo introducir los parámetros del vehículo que nos solicitan en la plataforma creada al efecto. Estos parámetros hacen referencia al motor, peso, transmisión, chasis y aerodinámica. Por muy complicado que pueda parecer inicialmente, los parámetros son posibles de conseguir y algunos están sujetos a la decisión del interesado, que puede “jugar” con la preparación del vehículo y posicionarlo en la clase que le interese.



1. Introducción: ¿Qué es Performance Factor?

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

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

1. Introducción: ¿Qué es Performance Factor?

Cuadro de grupos y clases FMA Turismos y GT hasta 2024 anterior a normativa Performance Factor

GRUPO/ CLASE	R-FIA RC-FIA	A-FIA	N-FIA	RFEDA	M	A2
1		- hasta 1.000 c.c.	- hasta 1.200 c.c. 2RM	- N3 hasta 1.150 c.c.	hasta 1.100 c.c.	- hasta 1.000 c.c.
2	R1, RC5	- de 1.000 c.c. a 1.600 c.c.	- de 1.201 c.c. a 1.800 c.c. 2RM	- N3 desde 1.150 c.c. hasta 1.600 c.c.	- desde 1.101 c.c. hasta 1400 c.c.	- de 1.000 c.c. hasta 1.400 c.c.
3	R2, RC4	- de 1.601 c.c. a 2.000 c.c. - KIT CAR 2v/cil hasta 1.600 c.c.	- de 1.801 c.c. a 2.000 c.c. 2RM	- N3 desde 1.601 hasta 2.000 c.c.	- de 1.401 c.c. a 1.600 c.c.	de 1.401 c.c a 2.000 c.c.
4	R3, RC3	- desde 2.001 c.c. 2RM - KIT CAR, S1.600 hasta 1.800 con 4 val/cil	-desde 2.001 c.c. 2RM hasta 3000 -hasta 2.000 c.c. 4RM	- N2 hasta 1.800 c.c. - N3 desde 2.000 c.c.	- de 1.601 c.c. a 2.000 c.c.	de 2.001 a 3.000 c.c.
5	R4, R4 KIT R5, R-GT RRC RC1, RC2	- desde 2.000 c.c. /4RM - KIT CAR desde 1.800 c.c.	- desde 3.001 c.c. 4RM - desde 3.001 c.c. 2RM - S2.000 - N+	- N1, N5 - N2 desde 1.801 c.c. - GT - E1, E2 y E3	- desde 2.001 c.c.	- mas de 3.000 c.c. - todos los 4 RM



Cuadro de grupos y clases FMA con normativa vigente Performance Factor

Categoría 1 (Turismos y GT)		
Grupo	Clase	PF
1	1	15 a 39
2	2	40 a 79
3	3	80 a 119
4	4	120 a 159
5	5a	160 a 199
	5b	200 a 299
	5c	300 a 399
	5d	> 400

1. Introducción: ¿Qué es Performance Factor?

Cuadro de clases Grupo M del CMA hasta 2024 anterior a normativa Performance Factor

CLASES	GRUPO M
1	Hasta 1.000 c.c.
2	Hasta 1.400 c.c.
3	Hasta 1.600 c.c.
4	Hasta 2.000 c.c.
5	Desde 2.001 c.c.



Cuadro de clases Grupo M del CMA con normativa vigente Performance Factor 2025

GRUPO	CLASES	PF
Grupo M	4a	PF < 170
	4b	PF > 170 y < 240
	4c	PF > 240

1. Introducción: ¿Qué es Performance Factor?

Tras su exitosa implementación tanto a nivel internacional como a nivel nacional, la Federación Madrileña de Automovilismo se suma así al grupo de Federaciones Autonómicas que también aplican la normativa Performance Factor en sus campeonatos de montaña, y con la posibilidad de ampliar su ámbito de aplicación a otras categorías y modalidades de automovilismo.





VOCABULARIO Y DEFINICIONES

2. Vocabulario y definiciones

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.



2. Vocabulario y definiciones

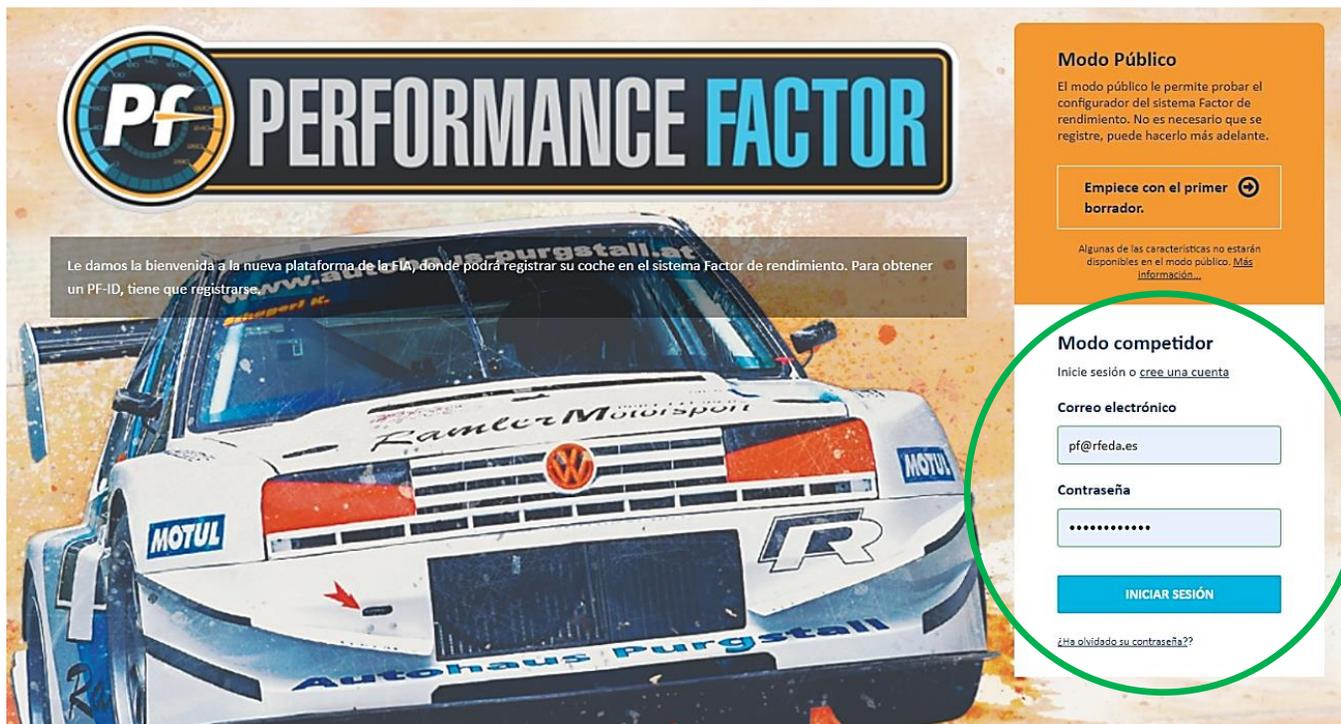
- **Coeficiente**: valor numérico que se obtiene al completar la Hoja Técnica. La plataforma realiza un cálculo con los parámetros declarados en la Hoja Técnica, y ese valor numérico determina el nivel de prestaciones del vehículo. Es inversamente proporcional, es decir, cuanto más pequeño es el valor 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.





PRIMEROS PASOS. CONFIGURACIÓN INICIAL

3. Primeros pasos. 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, en la opción que viene subrayada como 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

3. Primeros pasos. Configuración inicial

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

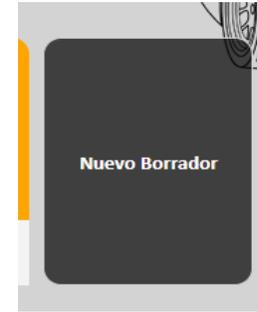
The screenshot shows a registration form with the following fields and callouts:

- 1.** Fabricante (Make)
- 2.** Modelo (Model)
- 3.** Marca del motor (Engine Make) and Nombre asignado (Nickname)
- 4.** CREATE THE CAR button
- 5.** Information icon (i) next to the 'Subir una imagen' (Upload image) section.

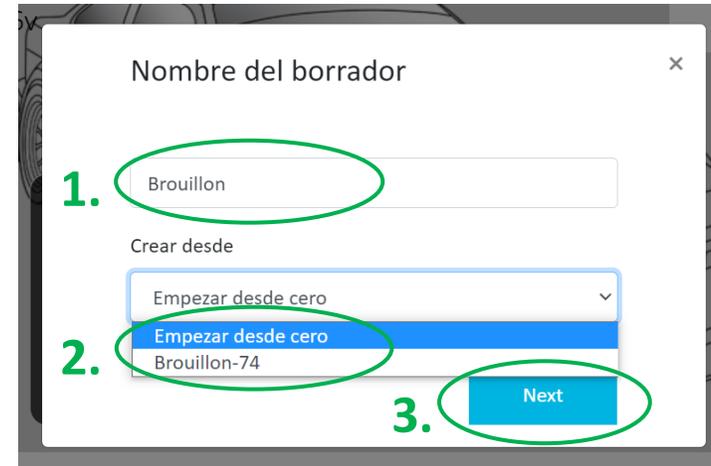
1. Teclear las primeras letras del fabricante, y aparecerá una lista de sugerencias. En caso contrario, escribir el nombre completo de la marca.
2. Teclear las primeras letras del modelo, y aparecerá una lista de sugerencias. Es posible añadir o eliminar texto a partir de las sugerencias. Ejemplos: M3 “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. Confirmar y hacer clic en la opción “Crear el coche”.
5. Para cualquier duda, hacer clic en la letra **i** que viene a la izquierda de cada parámetro.

3. Primeros pasos. Configuración inicial

En “Mi Garaje” aparecen los 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

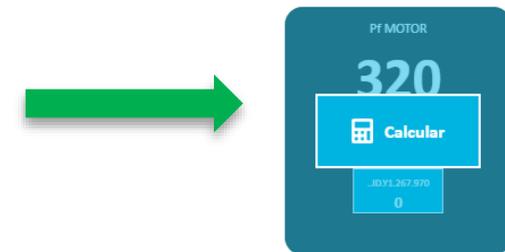
4. Configuración Hoja Técnica

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** => En el CMTS es el peso del coche + piloto con todo su equipamiento. En el CMA es el peso del coche sin tripulación.
- **Motor**
- **Grupo motopropulsor**
- **Aerodinámica**
- **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.



4. Configuración Hoja Técnica

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.



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.

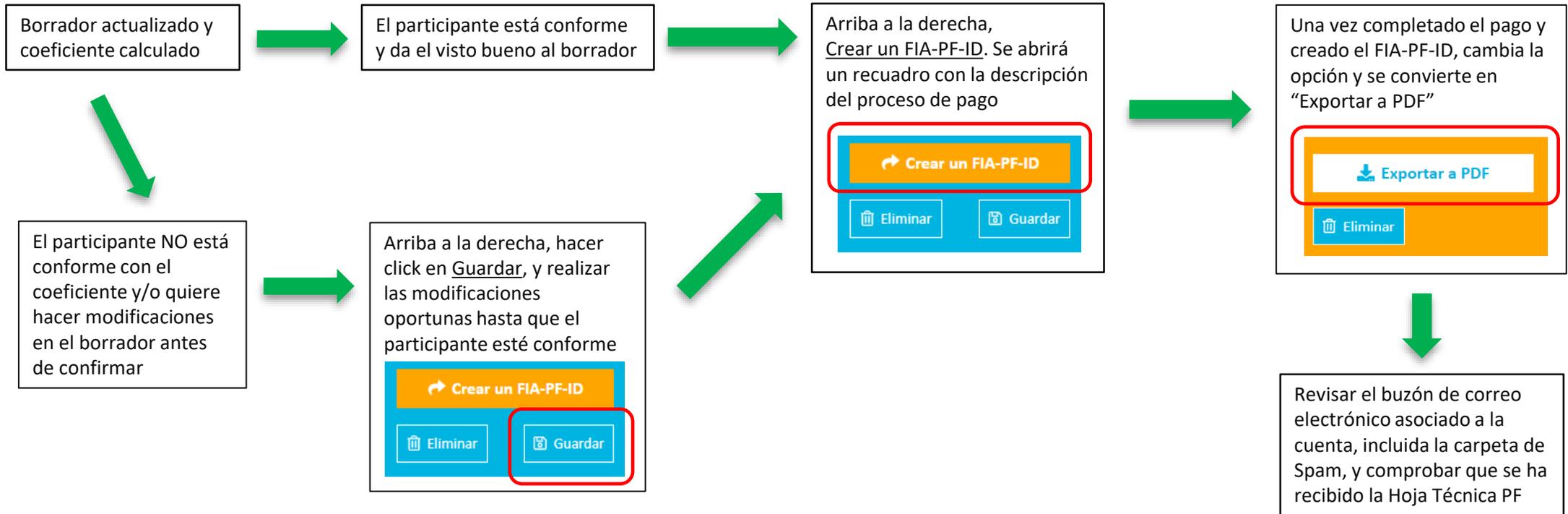
- En función de la categoría del vehículo, consultar el [Anexo J - 258-1](#) (Categoría 1) para obtener toda la información en relación a los parámetros, condiciones y tolerancias del PF.



GUARDAR BORRADOR.
CREAR UN FIA-PF-ID

5. Guardar borrador. Crear un FIA-PF-ID

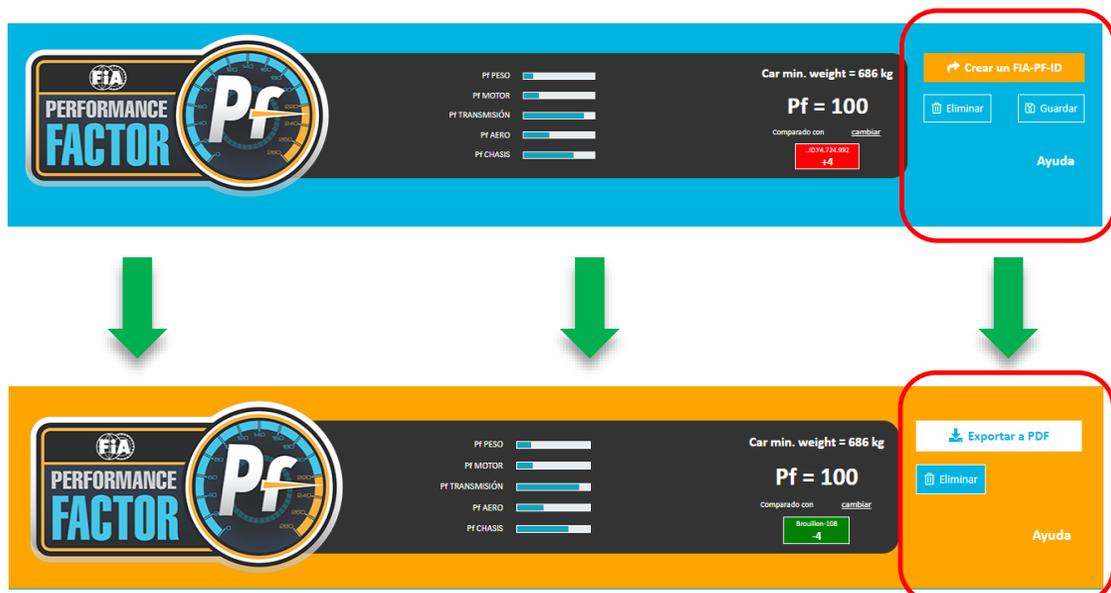
Con los parámetros completados y el coeficiente PF ya calculado, los pasos a seguir son los siguientes:



5. Guardar borrador. Crear un FIA-PF-ID

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

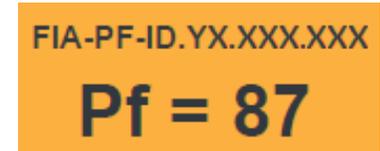
Vista de Hoja Técnica PF en formato pdf

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

5. Guardar borrador. Crear un FIA-PF-ID

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



La FIA actualiza la plataforma cada temporada y debe hacerse una Hoja Técnica PF nueva cada año. Por este motivo, 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 a la última versión de la plataforma y obtener un nuevo FIA-PF-ID.

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. VERIFICACIONES Y TOLERANCIAS

6. Baremo Performance Factor. Verificaciones y tolerancias

Este es el baremo con el cuadro de clases según el coeficiente Performance Factor que aplica en los campeonatos de la FMA:

Baremo CMTS

Categoría 1 (GTs y Turismos de cualquier procedencia)			
FIA EHCC	Clase CEM	Clase CMTS	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	5a	5a	160 a 199
	5b	5b	200 a 299
	5c	5c	300 a 399
		5d	> 400

Baremo CMA

GRUPO	CLASES	PF
Grupo M	4a	PF < 170
	4b	PF > 170 y < 240
	4c	PF > 240

Para más información, consultar el Reglamento del campeonato que aplica normativa Performance Factor

6. Baremo Performance Factor. Verificaciones y tolerancias

Durante el transcurso de una prueba :

- Una vez registrada la Hoja Técnica PF en la inscripción a la prueba, no se podrá modificar ni eliminar salvo que durante las verificaciones técnicas el Delegado Técnico detecte algún error y así sea comunicado a los Comisarios Deportivos.
- Si se detectan anomalías en la Hoja Técnica PF que modifican el coeficiente pero sin cambiar de clase, no tendrá consecuencias a nivel deportivo. Se modificará la Hoja Técnica PF y se reflejará el nuevo coeficiente en la inscripción a la prueba.
- Si las anomalías detectadas modifican el coeficiente y también modifican la clase, se informará a los Comisarios Deportivos. Solo se podrá cambiar de clase una vez durante la temporada debido a anomalías en la Hoja Técnica, sin que suponga una penalización.
- En casos sucesivos, es decir, a partir de un segundo cambio de clase por el mismo motivo, habrá una penalización a determinar por los Comisarios Deportivos.



Las verificaciones técnicas basadas en la Hoja Técnica PF serán llevadas a cabo por el equipo técnico de las pruebas, teniendo en cuenta los siguientes anexos:

[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.





SOPORTE TÉCNICO PERFORMANCE FACTOR

Alberto
Ecijano
Arkaitz

7. 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.





Q&A

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 compete, 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.

8. Q&A Preguntas frecuentes

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.

Esto ha motivado a las Federaciones de Extremadura (FEXA), Castilla La Mancha (FACM) y Madrid (FMA) a implementarlo del mismo modo en la modalidad de Rallyes para clasificar a los vehículos procedentes del Grupo M.

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

Se admiten los Turismos y GT de cualquier procedencia, y desde 2025 comienza a aplicarse también en la Categoría 2 del Campeonato de Europa de Montaña (FIA EHC) y del Campeonato de España de Montaña (CEM).

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, y se debe especificar como parámetro a rellenar, escogiendo la opción: motor de “Coche” o de “Moto”

El reglamento especifica 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, miembro del equipo o cualquier otra persona con información más precisa de los parámetros del vehículo o con un mejor manejo de la plataforma.

En este punto hay que señalar que el participante es el único responsable de lo que declara en su Hoja Técnica PF, independientemente de la persona que la realice, ya que se trata de un documento oficial que se debe presentar al organizador de la prueba, y se puede utilizar para cualquier tipo de verificación técnica durante la prueba.



9. ¿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 y orientativo para los usuarios.

Los únicos reglamentos considerados oficiales son los que se publican en el anuario, boletines y página web de la FIA (www.fia.com) así como de la RFEDA (www.rfeda.es) y la FMA (fmautomovilismo.com)



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





Web: www.fmautomovilismo.com
Email: deportivo@fmautomovilismo.com

