



Facteur de Performance (Pf) FOIRE AUX QUESTIONS / FAQ



1. Qu'est-ce que le « Facteur de Performance » (le « Pf »)?

Il s'agit d'un nouveau principe de classification fondé sur une relation « poids/facteur de performance » et destiné à être appliqué à toutes les voitures fermées (production, tourisme, E1, GT, etc.) en course de côte. Le projet **Pf** est toujours en cours d'étude cette saison.

2. Pourquoi ce projet Pf a-t-il été lancé ?

Le projet est né de la volonté de proposer un cadre technique commun rendant admissibles un maximum de voitures dans les compétitions de course de côte FIA.

La discipline fait face à des problématiques qui s'accroissent au fil des saisons :

- la raréfaction des plateaux de voitures dans certains groupes (A, N) ;
- la démultiplication des groupes nationaux ;
- la complexité réglementaire (des problèmes récurrents d'éligibilité) ;
- les divergences entre les dispositions nationales et internationales ;
- les vérifications techniques rendues difficiles par la diversité des articles techniques et les renvois aux fiches d'homologation.

La tâche des organisateurs, des instances sportives ou des officiels devient toujours plus complexe.

3. Les courses de côte peu accessibles ?

La discipline est vivante et la variété des voitures en est l'un des signes les plus manifestes. Mais une même épreuve peut combiner diverses compétitions (internationales, nationales ou régionales) et ses classements en arrivent à prendre en compte plus d'une vingtaine de groupes différents (parfois plus de soixante classes).

Bref, si chacune des épreuves de course de côte demeure un spectacle, la compétition et la réglementation sont difficilement compréhensibles tant pour les spectateurs que pour les acteurs de la discipline. De la même manière, la communication reste limitée et ne peut cibler qu'un segment très restreint des médias ou du public.

4. Qui a initié le projet Pf ?

Sur la base de ces multiples constats, la Commission des Courses de Côte de la FIA a mené une réflexion et mandaté des observateurs techniques pour collecter des données depuis près de trois ans. Un groupe de travail et plusieurs délégués représentant des Autorités Sportives Nationales ont également collaboré au développement.

5. Quels objectifs ?

Produire la réglementation la plus inclusive possible !

Donner au plus grand nombre de pilotes la possibilité de participer à une compétition FIA avec leur voiture sans modifications et sans émettre de réserve quant à l'éligibilité.

6. Toutes les voitures seraient admises ?

Oui, à l'exception des voitures électriques ou hybrides, pour l'instant.

Seul un cadre technique garantissant des minima de sécurité FIA sera à respecter.

Pour être précis, le **Pf** offre une méthode de classification ouverte à un large panel de voitures - jusqu'à présent inadmissibles dans le Championnat de la FIA :

- les voitures non homologuées ou celles dont l'homologation a expiré ;
 - les voitures E1 ;
 - les voitures répondant strictement aux critères « nationaux » ;
 - les voitures issues des séries internationales ;
 - les voitures en provenance des Trophées/Séries Monomarques ;
- etc.

Une liste (non exhaustive) a été dressée : celle-ci permet de donner une idée du potentiel offert par le concept **Pf** si sa mise en application est effective : [cliquez ici](#) !

7. Une nouvelle méthode de classification ?

Pour admettre un maximum de voitures et s'adapter à leur grande diversité tout en garantissant une compétition équitable, il a fallu identifier un dénominateur commun : l'analyse du niveau de performance de la voiture.

En quelques mots :

- chaque véhicule possède un poids de course unique et un niveau de performance spécifique.
- sur la base d'un calcul (le **Pf**), des points de performance sont déterminés.
- les voitures possédant un **Pf** similaire seront regroupées et classées à niveau égal lors de l'épreuve.

8. Un calcul pour déterminer le niveau de performance de sa voiture et sa classification ?

Oui, le calcul **Pf**. Il s'agit d'une formule mathématique qui prend en compte environ une trentaine de paramètres techniques (facilement mesurables) influant sur les performances de course et regroupés autour de 5 éléments : le poids, le moteur, l'aérodynamique, la transmission et la structure (châssis, arceau).

Une règle basique : plus une voiture dispose d'un **Pf** faible, plus son niveau de performance est élevé (exemple : une voiture avec un **Pf** 20 sera plus performante qu'une voiture avec un **Pf** 200).



9. Comment calculer le Pf ?

Pour faciliter toutes les opérations, une application en ligne offre le calcul **Pf** de manière instantanée. Une application mobile devrait être aussi disponible dans un deuxième temps.

Le pilote n'aura finalement que deux étapes à compléter :

- 1) renseigner les données techniques via un formulaire en ligne (une identification technique) pour obtenir le **Pf**...
- 2) ... et participer à la compétition FIA.

10. La déclaration technique de la voiture est-elle nécessaire ?

Oui, la procédure est gratuite et personnalisée.

La déclaration technique du véhicule nécessite de la part des pilotes de prendre quelques mesures physiques au préalable mais l'enregistrement en ligne en tant que tel est réalisable en 30 minutes.

La déclaration technique :

- permet un calcul automatisé du **Pf** ;
- génère un document technique de référence pour les commissaires techniques et les officiels ;
- simplifie la classification des voitures pour les organisateurs.

Ces données techniques sont enregistrées dans une base de données (accessible aux pilotes concernés à tout moment).

11. Les pilotes apportent régulièrement des modifications à leur voiture... Comment cela sera-t-il reflété dans le système Pf ?

En quelques minutes... La déclaration technique est réalisée complètement une première fois avant la toute première compétition. Si un pilote procède à des changements, il lui suffira d'accéder à sa fiche technique préenregistrée en ligne et de répercuter les informations ou les paramètres techniques modifiés.

Le nombre **Pf** peut changer suivant les mises à jour apportées à la voiture et le pilote se porte garant des informations qu'il déclare.

Le pilote sera donc libre d'apporter des modifications pour changer de classe de performance durant la saison.

12. Le Pf pourrait s'appliquer aux compétitions du Championnat FIA ou de la Coupe FIA dès la saison 2019. Mais conviendrait-il aux épreuves sur un plan national ?

Le projet **PF** est aussi une proposition qui vise à l'harmonisation de la réglementation des courses de côte en Europe. Il doit encore être validé par le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA.

Une harmonisation entre les niveaux nationaux et internationaux est la bienvenue car une seule épreuve peut entraîner jusqu'à 6-7 classements différents (Championnat FIA, Championnat national/régional, CEZ, Coupe, Trophée, etc.). Pour les non-initiés, la panoplie des résultats est source de confusion et les erreurs sont fréquentes.

Oui, le concept **Pf** pourrait être appliqué et adapté à tous les niveaux (championnats internationaux, nationaux ou régionaux). Il en résulterait une vraie lisibilité : un seul type de classement pour l'ensemble de l'épreuve.

A titre d'exemple, la grande majorité des voitures fermées d'une épreuve serait regroupée en 5 (ou 6) classes de performances, au lieu d'être répartie en 10, 15, voire 20 groupes nationaux et internationaux.

Par ailleurs, la catégorisation **Pf** est flexible et pourrait être ajustée aux besoins d'un organisateur lors de son épreuve ou d'une Autorité Sportive Nationale pour son propre championnat, sans toucher à l'intégrité de la méthode **Pf**.

Il reviendra bien sûr aux Autorités Sportives Nationales d'évaluer les avantages du **Pf** pour les championnats nationaux, les organisateurs et les pilotes.

13. Quels sont les avantages du Pf ?

Les avantages sont multiples... et pour les pilotes en premier lieu !

- une réglementation technique ouverte en phase avec les caractéristiques variées des voitures et les besoins de la discipline ;
- l'éligibilité d'un maximum de voitures ;
- un marché potentiel qui s'élargit au niveau européen ;
- une méthode de classification simplifiée (voire unique - si adoptée par les Autorités Sportives Nationales) ;
- des contrôles techniques révisés en termes de praticité et de rapidité (les mesures physiques **Pf** sont contrôlables directement par les commissaires techniques sur le lieu de l'épreuve) ;
- des procédures facilitées pour les organisateurs ;
- une communication claire et efficace pour le public et les médias.

14. Une réglementation technique « ouverte » ?

Oui, une liberté réglementaire peu contraignante (hormis pour les équipements de sécurité), pouvant donner lieu à des préparations de voitures ingénieuses, originales, plus ou moins sophistiquées, plus ou moins coûteuses - en tout cas en phase avec l'esprit, les attentes et les moyens des pilotes de la discipline.

15. Quelles sont les prochaines étapes ?

La plupart des Autorités Sportives Nationales, des organisateurs et des officiels veulent d'abord comprendre la méthodologie appliquée par la FIA.

La saison 2018 sera une phase de transition : des officiels de la FIA seront présents sur les épreuves du Championnat de la FIA pour informer les pilotes, les officiels, les organisateurs et les ASN. Des communications seront publiées.

Trois compétitions de la FIA « Subida Int. Al Fito (ESP) », « Trento Bondone (ITA) » et « Buzetski dani (HRV) » feront l'objet de classements virtuels basés sur le système **Pf** et établis à des fins internes pour des éléments de réponse concrets quant à la viabilité du projet. Les pilotes seront invités à participer.

L'un des objectifs est de soumettre la réglementation et le concept **Pf** au Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA pour application dès 2019.

Site internet: www.fia.com/pf

Des questions ? Contact : hillclimb@fia.com

