



Fattore di Performance ("Pf")

DOMANDE FREQUENTI / FAQ



1. Cos'è il « Fattore di Performance» (il «Pf»)?

Si tratta di un nuovo principio di classificazione basato sulla relazione «peso/fattore di performance» e destinato a essere applicato a tutte le auto chiuse (produzione, turismo, E1, GT, ecc.) nell'ambito delle cronoscalate. Il progetto **Pf** è ancora in fase di studio per questa stagione.

2. Perché è stato lanciato il progetto Pf?

Il progetto è nato dal desiderio di proporre un quadro tecnico comune che renda ammissibili il maggior numero possibile di auto in tutte le cronoscalate FIA.

La disciplina affronta problematiche che si accentuano stagione dopo stagione:

- la diminuzione del numero di auto in alcuni gruppi (A, N);
- la demoltiplicazione dei gruppi nazionali;
- la complessità normativa (sui problemi ricorrenti in tema di ammissibilità);
- le discrepanze tra le disposizioni nazionali e internazionali;
- le verifiche tecniche rese complicate dalla disparità degli articoli tecnici e dei rinvii alle Schede di Omologazione.

Il compito degli organizzatori, degli enti sportivi o degli ufficiali è sempre più complesso.

3. Le cronoscalate sono poco accessibili?

La disciplina è viva e la varietà delle auto è uno dei segni più evidenti. Tuttavia, una gara può combinare competizioni diverse (internazionali, nazionali o regionali) e le classifiche arrivano a prendere in considerazione più di una ventina di categorie diverse (talvolta anche oltre sessanta classi). In breve, se ogni cronoscalata continua a essere uno spettacolo, la competizione e il regolamento sono difficilmente comprensibili sia per gli spettatori sia per gli attori di questo sport. Allo stesso modo, la comunicazione resta limitata e può rivolgersi a un solo segmento molto limitato di mass media e di pubblico.

4. Chi ha avviato il progetto Pf?

Sulla base di queste osservazioni, da quasi tre anni, la Commissione delle Gare in Salita FIA ha esaminato il problema e da circa tre anni ha incaricato osservatori tecnici di raccogliere dati. Inoltre, allo sviluppo del progetto hanno collaborato anche un gruppo di lavoro e vari delegati rappresentanti delle Federazioni Sportive Nazionali.

5. Quali sono gli obiettivi di questo progetto?

Stilare un regolamento che includa il maggior numero possibile di auto!
Dare al maggior numero di piloti possibile l'opportunità di partecipare a una competizione FIA con la propria auto senza modifiche e senza alcuna riserva di ammissibilità.

6. Saranno ammesse tutte le auto?

Sì, tranne quelle elettriche o ibride, per il momento.
Sarà necessario rispettare solo un quadro tecnico che garantisca valori minimi di sicurezza FIA.

Per essere precisi, il **Pf** offre un metodo di classificazione aperto a un ampio gruppo di auto che attualmente non sono ammesse al Campionato della FIA:

- le auto non omologate o con omologazione scaduta;
 - le auto E1;
 - le auto che soddisfano esclusivamente i criteri «nazionali»;
 - le auto provenienti da serie internazionali;
 - le auto provenienti da Trofei/Serie Monomarca;
- ecc.

È stata redatta una lista (non esaustiva) che consente di dare un'idea del potenziale offerto dal concetto **Pf** se la sua entrata in vigore sarà effettiva: [Fai clic qui](#) !

7. Un nuovo metodo di classificazione?

Per ammettere più auto possibili e adattarsi alla loro enorme diversità garantendo comunque una competizione equa, è stato necessario determinare un denominatore comune: l'analisi del livello di performance dell'auto.

In sintesi:

- ogni veicolo possiede un peso di corsa e un livello di performance specifici;
- sulla base di un calcolo (il **Pf**) saranno determinati dei punti di performance;
- per la gara, le auto con un **Pf** equiparabile saranno raggruppate e classificate allo stesso livello.

8. Un calcolo per determinare il livello di performance della propria auto e la propria classificazione?

Sì, il calcolo **Pf**. Si tratta di una formula matematica che tiene in considerazione una trentina di parametri tecnici (facilmente misurabili) che influiscono sulle performance di corsa e raggruppati su 5 elementi: il peso, il motore, l'aerodinamicità, la trasmissione e la struttura (telaio, arco).

Una regola di base: più il **Pf** di un'auto sarà basso, più il suo livello di performance sarà alto (per

esempio: un'auto con **Pf** 20 sarà più performante di una con **Pf** 200).



9. Come si calcola il **Pf**?

Per semplificare tutte le operazioni, esiste un'applicazione online che offre il istantaneamente il calcolo **Pf**. In un secondo momento, dovrebbe essere disponibile anche un'app mobile.

Alla fine, il pilota dovrà occuparsi solo di due questioni:

- 1) comunicare i propri dati tecnici tramite un modulo online (identificazione tecnica) per ottenere il **Pf**...
- 2) ... e partecipare alla competizione FIA.

10. La dichiarazione tecnica dell'auto è necessaria?

Sì, la procedura è gratuita e personalizzata.

La dichiarazione tecnica del veicolo richiede che i piloti prendano preventivamente alcune misurazioni fisiche, ma per la registrazione online in quanto tale sono sufficienti circa 30 minuti.

La dichiarazione tecnica:

- permette un calcolo automatico del **Pf**;
- genera un documento tecnico di riferimento per i commissari tecnici e gli ufficiali di gara;
- semplifica la classificazione delle auto per gli organizzatori.

Questi dati tecnici sono registrati in un database (accessibile in qualsiasi momento ai piloti interessati).

11. I piloti apportano regolarmente modifiche alle proprie auto... Come si rifletterà tale comportamento nel sistema **Pf** ?

Basteranno pochi minuti... La dichiarazione tecnica viene effettuata nella sua totalità solo una volta, prima della partecipazione alla prima competizione. Se un pilota, in seguito, apporta modifiche, sarà sufficiente che acceda alla sua scheda tecnica online preregistrata e inserisca le nuove informazioni i parametri tecnici modificati.

Il numero **Pf** può cambiare in seguito alle modifiche apportate all'auto e il pilota è responsabile delle informazioni fornite.

Il pilota sarà pertanto libero di apportare modifiche per cambiare classe di performance durante la stagione.

12. Il Pf potrà essere applicato alle competizioni del Campionato FIA o della Coppa FIA della stagione 2019. Ma sarebbe appropriato per le gare a livello nazionale?

Il progetto **Pf** è anche una proposta che mira all'armonizzazione del regolamento delle cronoscalate in Europa. Deve ancora essere approvato dal Consiglio Mondiale dello Sport Automobilistico della FIA.

Un'armonizzazione tra i livelli nazionali e internazionali è la benvenuta perché una sola gara può racchiudere fino a 6-7 classifiche diverse (Campionato FIA, Campionato nazionale/regionale, CEZ, Coppa, Trofeo, ecc.). Per i non addetti ai lavori, il guazzabuglio di risultati genera confusione e gli errori sono frequenti.

Sì, il concetto **Pf** potrà essere applicato e adattato a tutti i livelli (campionati internazionali, nazionali e regionali). Ne risulterà una maggiore comprensione: una sola classifica per tutte le gare.

A titolo esemplificativo, la maggioranza delle auto chiuse partecipanti a una gara sarà raggruppata in 5 (o 6) classi di performance, anziché essere suddivisa in 10, 15 o addirittura 20 gruppi nazionali e internazionali.

D'altro canto, la categorizzazione **Pf** è flessibile e potrà essere modificata in base alle esigenze da un organizzatore in occasione della sua gara e da una Federazione Sportiva Nazionale per il proprio campionato, senza compromettere l'integrità del metodo **Pf**.

Naturalmente spetterà alle Federazioni Sportive Nazionali valutare i vantaggi del **Pf** per i campionati nazionali, gli organizzatori e i piloti.

13. Quali sono i vantaggi del Pf?

I vantaggi sono numerosi... innanzitutto per i piloti!

- Un regolamento tecnico aperto in linea con le diverse caratteristiche delle auto e le mutate esigenze della disciplina;
- l'ammissibilità del maggior numero possibile di auto;
- un mercato potenziale che si espande a livello europeo;
- un metodo di classificazione semplificato (persino unico, se adottato dalle Federazioni Sportive Nazionali);
- controlli tecnici rivisti in termini di praticità e rapidità (le misurazioni fisiche del **Pf** possono essere controllate direttamente dai commissari tecnici in sede di gara);
- procedure semplificate per gli organizzatori;
- una comunicazione chiara ed efficace per il pubblico e i media.

14. Un regolamento tecnico «aperto»?

Sì, una libertà normativa meno restrittiva (tranne che per l'equipaggiamento di sicurezza), che

possa dar vita a preparazioni delle auto ingegnose, originali, più o meno sofisticate, più o meno costose - in ogni caso in linea con lo spirito, le aspettative e i mezzi dei piloti della disciplina.

15. Quali saranno le prossime tappe?

La maggior parte delle Federazioni Sportive Nazionali, degli organizzatori e degli ufficiali di gara vorrebbero innanzitutto capire la metodologia applicata dalla FIA.

La stagione 2018 sarà una fase transitoria: alcuni ufficiali FIA saranno presenti alle gare del Campionato della FIA per informare piloti, ufficiali di gara, organizzatori e ASN. Saranno pubblicate alcune comunicazioni.

Tre competizioni della FIA, ossia «Subida Int. Al Fito (ESP)», «Trento Bondone (ITA)» e «Buzetski dani (HRV)» saranno oggetto di classifiche virtuali basate sul sistema **Pf** elaborate per fini interni al fine di valutare gli elementi di risposta concreti in merito all'attuabilità del progetto. I piloti saranno invitati a partecipare.

Uno degli obiettivi è quello di sottoporre al Consiglio Mondiale dello Sport Automobilistico della FIA l'applicazione del regolamento e della proposta del **Pf** a partire dal 2019.

Sito internet: www.fia.com/pf

Domande? Contatto: hillclimb@fia.com

