

Variantes

| | |
|--|-----------|
| 1-A : Ordre de passage : | 3 |
| 1-B : Vitesse lancée : | 3 |
| 1-C : Pas d'essais chronométrés : | 3 |
| 1-D : La cagnotte essais : | 3 |
| 2- LA COURSE | 3 |
| 2-A : Choix des Pneus : | 3 |
| 2-B : Le chrono (en course)..... | 3 |
| 3- LA METEO | 4 |
| 3-A : Déluge..... | 4 |
| 3-B : Canicule | 4 |
| 3-C : Variable définitif | 4 |
| 4- CHOIX DU STAND ET PDV DISPONIBLES | 4 |
| 4-A : Choix des stands: | 4 |
| 4-B : Écuries: | 5 |
| 5 CONFIGURATION DE LA FD..... | 5 |
| 5-A : Les points de booster..... | 5 |
| 5-B : L'aileron / L'assiette de la voiture | 5 |
| 5-C : Braquage | 6 |
| 5-D : La configuration cachée :..... | 6 |
| 5-E : La Cagnotte | 6 |
| 5-E : Point télémétrie | 7 |
| 6- BOITE DE VITESSE ET DEPLACEMENT | 7 |
| 6-A : Le Top | 7 |
| 6-B : Le Super Top | 8 |
| 6-C : Boites de Vitesses | 8 |
| 6-D : La Septième..... | 9 |
| 7- CODE DE CONDUITE | 9 |
| 7-A : Drapeau noir : | 9 |
| 8- PNEUS | 10 |
| 8-A : Glissade des pneus non pluie sous la pluie : | 10 |
| 8-B : Les pneus super tendres | 10 |
| 8-C : Les pneus pluie Mousson | 10 |
| 9- DEPART..... | 12 |
| 9-A : Tour de chauffe | 12 |
| 10- SORTIE DE VIRAGE | 12 |
| 10-A : Tête à Queue grave | 12 |
| 11- FREINAGE | 13 |
| 12- BLOCAGE..... | 13 |
| 13- SUR REGIME..... | 13 |
| 14- ACCROCHAGE | 13 |
| 14-A : Accrochage anti-stock car..... | 13 |
| 14-B : Accrochage en virage | 13 |
| 15- MURET/OVALE | 13 |
| 15-A : Arrêt suivant Nb Pilote | 13 |
| 16- MOTEUR..... | 13 |

| | |
|---|-----------|
| 16-A : Inertie | 13 |
| 16-B : La pédale au plancher : | 13 |
| 16-C : Le moteur évolution : | 13 |
| 16-D : Le moteur évolution de Pole Position : | 13 |
| 16-E : La suralimentation..... | 14 |
| 16-F : Les Boosters | 14 |
| 17- TENUE DE ROUTE..... | 15 |
| 17-A : Petite vitesse..... | 15 |
| 17-B : Cases débris et tache d'huile | 15 |
| 17-C : Voiture balai : | 15 |
| 17-D : Nettoyage | 15 |
| 18- ASPIRATION | 15 |
| 18-A : Aspi unique | 15 |
| 19- ARRET AUX STANDS ET ORDRE DE JEU..... | 15 |
| 19-A : Limitation de la vitesse : | 15 |
| 19-B : Doublement dans la ligne des stands : | 15 |
| 19-C : Récupération de la consommation : | 15 |
| 19-D : Récupération excessif : | 16 |
| 19-E : Arrêt long : | 16 |
| 19-F : Points ingénieurs : | 16 |
| 19-G : Points de mécaniciens : | 16 |
| 19-H : Restrictions des règles : | 16 |
| 20- ELIMINATION | 16 |
| 20-A : Blessure et Mort..... | 16 |
| 20-B : Le mulot : | 17 |
| 21- ARRIVEE..... | 18 |
| 21-A : Distance | 18 |
| 21-B : Drapeau Rouge..... | 18 |
| 22- LE MATERIEL | 18 |
| 22-A : Forme des points de vie..... | 18 |
| 23- L'EXPERIENCE | 18 |
| 23-A : Points de pilotes:..... | 18 |
| 23-B : Points d'écuries:..... | 20 |
| 23-C : Nationalité : | 21 |
| 24- CLASSEMENT ANNEXE..... | 21 |
| 24-A : Classement 'Essais' | 21 |
| 24-B : Classement Médiatique'..... | 21 |
| 24-C : Classement trophées annexes | 21 |
| 24-D : Coupe "Pas de Bol" | 22 |
| 25- GESTION D'ECURIE | 22 |
| 25-A : Changement d'écurie en début de saison | 22 |
| ANNEXE 1 : DRAGSTER | 24 |
| ANNEXE 2 : ESSAIS | 27 |
| ANNEXE 3 : ESSAIS MARATHON | 28 |
| ANNEXE 4 : FUREUR DE VIVRE..... | 29 |
| ANNEXE 5 : FD BLITZ | 30 |

1- LES ESSAIS

1-A : Ordre de passage :

Les essais qualificatifs se déroulent dans l'ordre des pilotes classés au Championnat (dans l'ordre du championnat précédent pour la première course).

Première séance : chaque pilote jette un dé 20 en arrivant. Le plus petit résultat parmi les pilotes arrivés joue sa séance (à partir du moment où 4 pilotes au moins sont arrivés). Un pilote arrivant au cours de la 1^{ère} séance (donc avant 21 h 45) jette son dé et rentre alors dans la liste. S'il doit passer immédiatement, il peut demander à laisser passer un pilote avant lui.

Deuxième séance : les pilotes passent dans l'ordre inverse des résultats de la 1^{ère} séance. Un pilote arrivant au cours de la 2^{ème} séance passe immédiatement. Il peut demander à laisser passer un pilote avant lui, sauf s'il ne reste plus qu'un pilote à passer.

1-B : Vitesse lancée :

a) Le pilote peut choisir sa vitesse de départ.

b) Le pilote peut choisir sa case derrière la ligne de départ et sa vitesse de départ.

1-C : Pas d'essais chronométrés :

Le classement des pilotes pour la grille de départ dépend de leur place au classement pilotes du championnat et de leur place à la dernière course.

Explications :

- classement à la dernière course

2 points pour le 1^{er}, 4 pour le 2nd, ... , 20 pour le 10^{ième}.

- classement des pilotes au championnat

1 point pour le 1^{er}, 2 pour le 2nd, ... , 10 pour le 10^{ième}.

Par la suite, chaque joueur tire un dé 20 et on effectue un classement pour la grille de départ du plus petit total au plus grand.

En cas d'égalité, le mieux placé à la dernière course l'emporte.

1-D : La cagnotte essais :

Chaque pilote dispose de 100 * Nb circuits points à répartir sur les différents circuits, pas de valeur décimale, l'ordre de la grille est constituée suivant les mises des joueurs : le score le plus élevé a la pole et ainsi de suite.

2- LA COURSE

2-A : Choix des Pneus :

Le pilote choisit un même type de pneus pour les essais ET pour la course :

- S'il choisit des pneus tendres pour les essais, il les conservera pour la course sauf s'il pleut (même chose pour un choix de pneus durs).

- S'il choisit des pneus pluie pour les essais parce que la météo le nécessite, il pourra choisir des pneus tendres ou des pneus durs s'il fait beau pour la course.

2-B : Le chrono (en course)

Chaque joueur disposera d'un chronomètre personnalisé. Au début de chaque course, un temps de référence sera calculé en fonction de la pôle précédemment obtenue. Chacun des joueurs devra gérer ce capital temps en fonction de son jeu mais ne devra pas le dépasser (sinon c'est la panne sèche).

EXEMPLE : Le capital temps est de 15 minutes pour la totalité du GP. Le joueur devra (à son tour de jeu) appuyer sur son chronomètre, jouer son coup et arrêter son chrono. Cela ainsi de suite jusqu'à la fin du GP. A la fin du GP si le temps du chrono est inférieur à 15 minutes aucun problème sinon on considérera que le joueur n'a pas eu assez de carburant pour faire la totalité du GP et sera donc en panne sèche exceptionnelle de 1 à 4 + boosts éventuels avant chaque déplacement.

Tous les chronos doivent fonctionner jusqu'à la ligne d'arrivée pour chaque joueur.

ATTENTION : Lorsque le vainqueur passera la ligne tous les autres chronos devront encore fonctionner.

Toute erreur quelle qu'elle soit sera sanctionnée par une pénalité immédiate de 30 secondes.

SAUF CAS DE FORCE MAJEURE on déclanchera le chrono d'un pilote qui n'est pas autour de la table alors que c'est à son tour de jouer.

Un joueur qui prendrait son temps pour calculer son coup alors que le chrono de celui qui le précède est arrêté aura 30 secondes de pénalité immédiate. LE JEU DOIT S'ENCHAINER SANS CASSURE. En cas de remise à zéro, le temps de base sera réduit de 30 secondes X nombres de coups déjà joués (empe : base 15 minutes, un joueur remet à zéro après 18 coups, il lui restera 15min-18X30sec = 6min pour le reste de la course)

3- LA METEO

3-A : Déluge

Le Déluge n'existe pas aux essais

Le Déluge pendant la course :

Si on fait 1 avec le dé en tirant le temps on considère qu'il pleut des cordes. La visibilité est nulle et il y a beaucoup d'eau sur la piste.

En variable il peut y avoir Déluge mais jamais Canicule (si on fait 20 il fait soleil). Le déluge n'existe qu'au 2ème tirage de pluie consécutif dans ce cas.

Voir section Pneu pour les conséquences.

3-B : Canicule

La Canicule n'existe pas aux essais

La Canicule pendant la course :

Si on fait 20 avec le dé en tirant le temps on considère qu'il fait une forte chaleur. La piste chauffe et use les pneus.

Attention : La Canicule n'existe pas s'il a plu. LOGIQUE.

En variable il peut y avoir Déluge mais jamais Canicule (si on fait 20 il fait soleil). Le déluge n'existe qu'au 2ème tirage de pluie consécutif dans ce cas.

Voir section Pneu pour les conséquences.

3-C : Variable définitif

Si, lors de la course, deux tests météo d'affilés sont "variable", il fait variable jusqu'à la fin de la course.

4- CHOIX DU STAND ET PDV DISPONIBLES

4-A : Choix des stands:

a) Les positions seront déterminées par le classement de l'écurie au championnat. L'écurie qui domine aura le premier stand à l'entrée de la ligne des stands et la dernière aura celui le plus près de la sortie. En cas d'égalité, un d20 sera lancé.

b) Le choix des stands est déterminé pour la saison complète, et c'est le rang de l'écurie du dernier championnat qui détermine l'ordre de sélection. Donc l'écurie gagnante prends le stand le plus près de l'entrée de la ligne des stands et les autres suivent dans l'ordre [Réglementation Formule 1].

c) Lors du premier Grand Prix, un tirage au dé permet à l'écurie obtenant le plus gros résultat de choisir son stand. Pour les Grands Prix suivant, la distribution des stands se fera en fonction du classement provisoire des écuries au championnat du monde : celle en tête de ce classement choisira l'emplacement de son stand en premier, puis la seconde, etc.

d) Chaque pilote fait partie d'une écurie de 2 pilotes, chaque écurie se voit attribuer un stand avant le départ de la course, selon la procédure suivante:

- 1^o course: l'attribution des stands se fait selon le résultat des essais. On additionne les places sur la grille des 2 voitures de l'écurie. Ensuite, selon l'ordre décroissant du total obtenu, chaque écurie choisit le stand qu'elle désire (en cas d'égalité, c'est la première voiture de l'écurie qui départage). Si un pilote se trouve seul dans son écurie, on considère que la place obtenue par son "équipier absent" est la dernière place sur la grille (juste derrière les voitures des pilotes présents). Si c'est le cas de plusieurs pilotes, c'est le dé qui donne l'ordre de placement des "joueurs absents" à l'arrière de la grille; le plus petit chiffre étant devant.

- Courses suivantes: l'attribution des stands se fait selon l'ordre inverse des écuries au championnat

des constructeurs. L'écurie classée dernière choisit son stand en premier et ainsi de suite. En cas d'égalité, on revient à la procédure utilisée lors de la première course.

4-B : Écuries:

a) Les équipes comptent deux pilotes et deux voitures qui devront avoir des configurations identiques pour les 18 premiers points de construction. Le restant est laissé à la discrétion des pilotes. Donc les voitures ne seront pas nécessairement identiques à la fin.

b) Chaque écurie a un total de 46 points à répartir entre ses deux voitures, ses pilotes et ses ingénieurs.

Les deux voitures de chaque écurie doivent être construites de la même façon : elles ont le même nombre de points de pneus, freins, moteurs, consommation, tenue de route et carrosserie.

A la base, chaque voiture doit au minimum être construite avec 20 points de vie.

Les six autres points sont répartis entre les pilotes et les ingénieurs.

Un maximum de trois points peut être attribué à chaque pilote. Les points de pilotes peuvent être utilisés pendant la course pour relancer le dé noir lorsque le résultat de celui-ci ne convient pas au pilote... De plus un point de pilote peut également être utilisé pour modifier le résultat du dé de vitesse de 1 point.

5 CONFIGURATION DE LA FD

5-A : Les points de booster

Ces points sont à ajouter à la configuration de la voiture (dans les championnats où l'on utilise cette option, les voitures sont créées avec 22 points). On peut prendre au maximum six points de booster sur une voiture.

Deux fois par tour, à condition d'être au moins en cinquième vitesse, un pilote peut décider de booster. Il l'annonce avant de jeter le dé, et coche un point de vie de booster sur la fiche de son véhicule. Il ajoute obligatoirement 5 cases à son déplacement.

Quel que soit le résultat du dé, le pilote fait un test moteur en utilisant la table suivante:

| Nombre de boosters utilisés | Test de casse moteur |
|-----------------------------|----------------------|
| 1 | 1-4 |
| 2 | 1-6 |
| 3 | 1-8 |
| 4 | 1-10 |
| 5 | 1-12 |
| 6 | 1-14 |

De plus, si le résultat du dé est 20 ou 30, le pilote doit faire en plus son jet de casse moteur normal.

5-B : L'aileron / L'assiette de la voiture

Avant la course, un pilote peut décider de faire régler l'assiette de la voiture entre trois choix différentes: chargée, déchargées et neutre.

AILERON HAUTE / ASSIETTE CHARGÉE

a)

Cette assiette est destinée aux circuits lents, donc elle permet des meilleures prestations en courbe en sacrifiant la vitesse de pointe.

Variations: -1 case en IV, V et VI

Possibilité de réduire le déplacement d'une case si on est en train d'entrer, de parcourir ou de sortir d'une courbe.

b)

Avant la course ou les essais, un pilote peut décider de faire régler l'aileron de son véhicule en position haute. Cela lui donne quelques avantages dans les virages...

En effet, il peut choisir de se déplacer d'une case en moins lorsque son déplacement se termine dans un virage (pratique, non?).

Il y a cependant un désavantage à cette configuration : dans les lignes droites, le déplacement maximal de la voiture est de 11 cases en quatrième vitesse, de 18 cases en cinquième vitesse et de 26 cases en sixième vitesse. Cependant, si le pilote lance un 20 ou un 30, il doit quand même tester son moteur...

ASSIETTE NEUTRE

Celui-ci c'est l'assiette normale sans variations.

AILERON BASSE / ASSIETTE DECHARGEE

Cette assiette est destinée aux circuits rapides, du fait qu'il permet une majeure vitesse en sacrifiant de même les prestations en courbe.

Variations: +1 case en IV, V et VI

+1 pénalité pneus pour chaque case de sortie de courbe.

5-C : Braquage

A1 (Grand Braquage)

| Déplacement : en B6 | Déplacement : en B7 |
|--|--|
| en 3è = -1 case OBLIGATOIRE (de 4 à 8) | en 4è = -1 case OBLIGATOIRE (de 6 à 10) |
| en 4è = -2 cases OBLIGATOIRE (de 7 à 12) | en 5è = -2 cases OBLIGATOIRE (de 9 à 16) |
| en 5è = -3 cases OBLIGATOIRE (de 11 à 20) | en 6è = -3 cases OBLIGATOIRE (de 17 à 25) |
| en 6è = -5 cases OBLIGATOIRE (de 21 à 30) | en 7è = -5 cases OBLIGATOIRE (de 26 à 35) |

A2 (Moyen Braquage)

| Déplacement : en B6 | Déplacement : en B7 |
|--|--|
| en 4è = -1 case OBLIGATOIRE (de 7 à 12) | en 5è = -1 case OBLIGATOIRE (de 9 à 16) |
| en 5è = -2 cases OBLIGATOIRE (de 11 à 20) | en 6è = -2 cases OBLIGATOIRE (de 17 à 25) |
| en 6è = -4 cases OBLIGATOIRE (de 21 à 30) | en 7è = -4 cases OBLIGATOIRE (de 26 à 35) |

A3 (Petit Braquage)

| Déplacement : en B6 | Déplacement : en B7 |
|--|--|
| en 5è = -1 case OBLIGATOIRE (de 11 à 20) | en 6è = -1 case OBLIGATOIRE (de 17 à 25) |
| en 6è = -2 cases OBLIGATOIRE (de 21 à 30) | en 7è = -2 cases OBLIGATOIRE (de 26 à 35) |

REMARQUES : Tu pourras changer tes appuis lors de la course (SAUF SI TU N'AS PAS D'AILERONS). Si tu augmentes tes appuis cela vaudra comme une réparation. Manip autorisée pour diminuer l'appui.

5-D : La configuration cachée :

Chaque pilote choisit un nombre de cartes correspondant à son total annoncé pour la course. Chaque carte représente un point de configuration. Chaque pilote pose devant lui face visible un point de chacune des 6 caractéristiques de sa voiture (point obligatoire) et n'est pas tenu de montrer ses autres cartes. Il note sur une feuille libre sa configuration précise, toutes les configurations étant ainsi mises de côté. A chaque usure, le pilote doit défausser une carte correspondante et la mettre dans sa pioche. Chaque usure est également notée sur un tableau de suivi général de la course, tenu collégalement. En cas de passage aux stands, le pilote annonce ce qu'il récupère et échange un point de stand contre le point qu'il souhaite réparer. Il reprend également ses cartes pneus. Lors de la fin de course du pilote, la configuration est comparée aux usures. En cas d'erreur, la voiture est exclue pour la course (véhicule non conforme). En cas de récidive, l'exclusion s'accompagne d'un Grand Prix de suspension pour le pilote.

5-E : La Cagnotte

Chaque pilote officiel dispose de 352 points de configuration pour l'ensemble de la saison (16 * 22 points). Lors de chaque course, il peut disposer de 18 à 22 points de configuration sur la voiture en début de course et de 0 à 2 points aux stands, soit au total entre 18 et 24 points. L'ensemble des pilotes doit indiquer son total de points sur la feuille de course, et donner sa configuration précise en fin de course.

- En cas d'absence d'un pilote, le total de ce dernier est amputé de 22 points. Son remplaçant éventuel dispose d'une configuration normale de 22 points pour sa course.
- En fin de saison, si le nombre de points total de configuration utilisé par un pilote est supérieur aux 352 points permis, celui-ci se verra annuler autant de résultats obtenus en Grands Prix que de points de configuration non autorisés. Les points obtenus au titre de ses résultats les plus favorables seront retirés du total de points acquis par le pilote en championnat. Les points retirés au pilote seront également déduits du total de points acquis par l'écurie (ceci afin d'éviter tous problèmes en cas d'absences en fin d'année).
- Des points non utilisés en fin de saison ne sont pas reportables à la saison suivante.

5-E : Point télémétrie

Un point télémétrie, non obligatoire, à prendre parmi les 22 points disponibles dans la construction de la voiture. S'utilise pour relancer un résultat de dé non satisfaisant. Ne peut être utilisé sur le dé noir.

6- BOITE DE VITESSE ET DEPLACEMENT

6-A : Le Top

La règle :

Le TOP permet d'ajouter ou de retrancher 1 case au cours d'un déplacement. En course, chaque joueur dispose d'un seul et unique TOP par tour de circuit. Ce TOP doit être utilisé avant de franchir la ligne, sinon il est définitivement perdu.

L'avantage :

Au moins une fois par tour, les pilotes disposent d'une arme efficace pour lutter contre l'événement dont ils cauchemardent tous : le PLANTAGE !!!

Les courses deviennent ainsi beaucoup plus serrées et disputées que par le passé :

les écarts entre le premier et le dernier pilote en fin de premier tour dépassent rarement trois ou quatre coups

les écarts à l'arrivée entre les six premiers dépassent aussi rarement les quatre coups

Autres avantages : la possibilité de prévoir des sorties de route un peu plus larges (du fait de l'économie d'un pneu), de bénéficier plus souvent de l'aspiration, de ne pas rater l'entrée dans son stand... bref, tout ce qui contribue au bonheur d'être pilote de Formule Dé.

Le plus intéressant des avantages : être plus efficace dans les Opens. La règle du TOP nous permet de prendre des risques en championnat que nous ne pouvons pas nous permettre lors des Opens.

Cette prudence accrue en Open est, je crois, une chance de réussite supplémentaire.

L'inconvénient :

La règle va un peu à l'encontre de l'esprit du jeu, dans la mesure où nous utilisons une procédure qui réduit le pouvoir du dé. Mais, cette règle se rapproche du "point pilote" des règles de championnat qui, elle aussi, fait abstraction totale du dé. Ce que je peux garantir par expérience c'est que les avantages de la règle font vite oublier ce petit inconvénient. Tous les championnats et les pilotes qui l'ont testé réellement lors d'une course ne peuvent plus s'en défaire... avis aux amateurs !

La petite histoire :

Cette règle a été créée en 1995, lors de la deuxième saison du championnat de Lyon. A l'époque, certains joueurs se plaignaient de la trop grande part de chance associée au jeu et menaçaient de quitter le championnat si rien n'était fait pour y remédier. Nous avons alors cherché un système nous permettant de réduire le facteur chance.

Au début, nous avons opté pour la suppression totale du dé (à cette époque, il n'y en avait qu'un).

Tous les jets de dé (sauf les pénalités) étaient remplacés par un tirage aléatoire de nombres (réalisé automatiquement sous Excel) qui était connu de tous et commun à tous au départ de la course.

Ensuite, chaque pilote puisait au fur et à mesure dans sa liste de nombres selon sa stratégie de course, avec bien entendu l'incertitude de ne pas pouvoir disposer sur la fin de la course des nombres idéaux.

Ce système, qui nous semblait séduisant, n'a été testé qu'une seule et unique fois : nous nous sommes vite aperçus qu'il avantageait largement les pilotes en tête de la course. En effet, ceux qui

étaient en tête de la course avaient toujours un choix plus large de nombres que les autres dans la mesure où ils jouaient moins de coups (plus la course avançait et plus l'écart se creusait). Abandonnant l'idée de réduire la chance à un degré zéro, nous avons opté pour une simple réduction du facteur chance en créant la règle du top.

6-B : Le Super Top

La règle :

Le Super Top permet d'effectuer, à son tour de jeu, le coup que l'on souhaite. C'est à dire que le joueur choisit normalement sa vitesse puis annonce qu'il utilise son Super Top. Il avance sa voiture du nombre de cases qu'il souhaite, dans la limite de ce que lui permet sa vitesse. Le Super Top peut aussi éviter une élimination sur perte de point de moteur, tenue de route ou carrosserie (il agit alors comme si on ajoutait un point de vie à la voiture et on ne pose pas de débris). Chaque joueur dispose d'un seul et unique Super Top par course.

Variante utilisée par d'autres championnats : Le Super Top peut être utilisé pour refusé un test du dé noir.

L'avantage :

C'est un coup stratégique que chaque pilote peut utiliser à sa guise : en début de partie pour prendre le large (avec le risque de ne pas pouvoir s'en servir en cas d'élimination prématurée), en fin de partie pour faire l'ultime différence ou bien en assurance "tous risques" avec une configuration risquée. Souvent, le Super Top permet de jouer des coups qui seraient trop risqués avec la règle classique. Dans ce cas, il devient une arme stratégique autour de laquelle se construit l'intégralité de la course d'un pilote...

Ce paramètre stratégique change la manière de jouer et donne une dernière chance à tous les pilotes de finir dans les points.

L'inconvénient :

Je n'en connais pas. Soit on accepte de déroger au "sacro-saint" pouvoir du dé pour introduire une once de stratégie supplémentaire dans le jeu... et on y prend un plaisir immense. Soit, on ne le souhaite pas et alors : "ALEA JACTA EST" !

La petite histoire :

Le Super Top est intimement lié à la règle du Top. Conçues en même temps, ces deux règles vont naturellement ensemble et permettent de jouer des parties très serrées en y associant un aspect purement stratégique.

Nous vous invitons vivement à tenter l'expérience, afin de connaître à votre tour... de jeu, le plaisir d'annoncer à tous vos adversaires, lors d'un coup pratiquement impossible :

Top, super top, Aspi et +1 du tendre pour rentrer !!!

6-C : Boîtes de Vitesses

Il existe 2 boîtes de rapports différents (6 et 7 vitesses) :

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---|---------|---|---------|---|---------|----|---------|----|---------|----|
| 1 à 10 | 1 | 1 à 5 | 2 | 1 à 2 | 4 | 1 à 3 | 7 | 1 à 2 | 11 | 1 à 2 | 21 |
| 11 à 20 | 2 | 6 à 10 | 3 | 3 à 5 | 5 | 4 à 6 | 8 | 3 à 4 | 12 | 3 à 4 | 22 |
| | | 11 à 20 | 4 | 6 à 10 | 6 | 7 à 9 | 9 | 5 à 6 | 13 | 5 à 6 | 23 |
| | | | | 11 à 15 | 7 | 10 à 12 | 10 | 7 à 8 | 14 | 7 à 8 | 24 |
| | | | | 16 à 20 | 8 | 13 à 16 | 11 | 9 à 10 | 15 | 9 à 10 | 25 |
| | | | | | | 17 à 20 | 12 | 11 à 12 | 16 | 11 à 12 | 26 |
| | | | | | | | | 13 à 14 | 17 | 13 à 14 | 27 |
| | | | | | | | | 15 à 16 | 18 | 15 à 16 | 28 |
| | | | | | | | | 17 à 18 | 19 | 17 à 18 | 29 |
| | | | | | | | | 19 à 20 | 20 | 19 à 20 | 30 |

B60

4^{ème} +1 dès 17 au Dé
5^{ème} +3 dès 16 au Dé
6^{ème} +5 dès 14 au Dé

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|---------|---|---------|---|---------|----|---------|----|---------|----|---------|----|
| 1 à 10 | 1 | 1 à 13 | 2 | 1 à 10 | 4 | 1 à 8 | 6 | 1 à 5 | 9 | 1 à 5 | 17 | 1 à 4 | 26 |
| 11 à 20 | 2 | 14 à 19 | 3 | 11 à 15 | 5 | 9 à 13 | 7 | 6 à 9 | 10 | 6 à 9 | 18 | 5 à 7 | 27 |
| | | 20 | 4 | 16 à 18 | 6 | 14 à 17 | 8 | 10 à 12 | 11 | 10 à 11 | 19 | 8 à 9 | 28 |
| | | | | 19 à 20 | 7 | 18 à 19 | 9 | 13 à 14 | 12 | 12 à 13 | 20 | 10 à 11 | 29 |
| | | | | | | 20 | 10 | 15 à 16 | 13 | 14 à 15 | 21 | 12 à 13 | 30 |
| | | | | | | | | 17 à 18 | 14 | 16 à 17 | 22 | 14 à 15 | 31 |
| | | | | | | | | 19 | 15 | 18 | 23 | 16 à 17 | 32 |
| | | | | | | | | 20 | 16 | 19 | 24 | 18 | 33 |
| | | | | | | | | | | 20 | 25 | 19 | 34 |
| | | | | | | | | | | | | 20 | 35 |

B70

5^{ème} +1 dès 17 au Dé
6^{ème} +3 dès 16 au Dé
7^{ème} +5 dès 14 au Dé

En plus de la boîte de vitesses normale (B0), il existe 2 autres boîtes :
La B1 dite "boîte midi "

La B2 dite " boîte maxi ".

La B1 se compose de 6 ou 7 vitesses et offre une plus grande place à la valeur moyenne de chaque vitesse.

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---|---------|---|---------|---|---------|----|---------|----|---------|----|
| 1 à 10 | 1 | 1 à 3 | 2 | 1 | 4 | 1 | 7 | 1 | 11 | 1 | 21 |
| 11 à 20 | 2 | 4 à 15 | 3 | 2 à 6 | 5 | 2 à 4 | 8 | 2 | 12 | 2 à 3 | 22 |
| | | 16 à 20 | 4 | 7 à 14 | 6 | 5 à 10 | 9 | 3 à 4 | 13 | 4 à 5 | 23 |
| | | | | 15 à 19 | 7 | 11 à 16 | 10 | 5 à 7 | 14 | 6 à 7 | 24 |
| | | | | 20 | 8 | 17 à 19 | 11 | 8 à 11 | 15 | 8 à 10 | 25 |
| | | | | | | 20 | 12 | 12 à 14 | 16 | 11 à 13 | 26 |
| | | | | | | | | 15 à 16 | 17 | 14 à 15 | 27 |
| | | | | | | | | 17 à 18 | 18 | 16 à 17 | 28 |
| | | | | | | | | 19 | 19 | 18 à 19 | 29 |
| | | | | | | | | 20 | 20 | 20 | 30 |

B61

4^{ème} +1 dès 17 au Dé
5^{ème} +3 dès 16 au Dé
6^{ème} +5 dès 14 au Dé

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|---------|---|---------|---|---------|----|---------|----|---------|----|---------|----|
| 1 à 10 | 1 | 1 à 3 | 2 | 1 à 2 | 4 | 1 | 6 | 1 | 9 | 1 | 17 | 1 | 26 |
| 11 à 20 | 2 | 4 à 15 | 3 | 3 à 10 | 5 | 2 à 5 | 7 | 2 à 3 | 10 | 2 | 18 | 2 | 27 |
| | | 16 à 20 | 4 | 11 à 18 | 6 | 6 à 15 | 8 | 4 à 6 | 11 | 3 à 4 | 19 | 3 à 4 | 28 |
| | | | | 19 à 20 | 7 | 16 à 19 | 9 | 7 à 10 | 12 | 5 à 7 | 20 | 5 à 6 | 29 |
| | | | | | | 20 | 10 | 11 à 14 | 13 | 8 à 13 | 21 | 7 à 10 | 30 |
| | | | | | | | | 15 à 17 | 14 | 14 à 16 | 22 | 11 à 14 | 31 |
| | | | | | | | | 18 à 19 | 15 | 17 à 18 | 23 | 15 à 16 | 32 |
| | | | | | | | | 20 | 16 | 19 | 24 | 17 à 18 | 33 |
| | | | | | | | | | | 20 | 25 | 19 | 34 |
| | | | | | | | | | | | 20 | | 35 |

B71

5^{ème} +1 dès 17 au Dé
6^{ème} +3 dès 16 au Dé
7^{ème} +5 dès 14 au Dé

La B2 se compose de 6 ou 7 vitesses et offre une plus grande place à la valeur maximale de chaque vitesse.

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---|--------|---|---------|---|---------|----|---------|----|---------|----|
| 1 à 10 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 7 | 1 | 11 | 1 | 21 |
| 11 à 20 | 2 | 2 à 7 | 3 | 2 à 3 | 5 | 2 | 8 | 2 | 12 | 2 | 22 |
| | | 8 à 20 | 4 | 4 à 7 | 6 | 3 à 4 | 9 | 3 | 13 | 3 | 23 |
| | | | | 8 à 12 | 7 | 5 à 7 | 10 | 4 à 5 | 14 | 4 à 5 | 24 |
| | | | | 13 à 20 | 8 | 8 à 12 | 11 | 6 à 7 | 15 | 6 à 7 | 25 |
| | | | | | | 13 à 20 | 12 | 8 à 9 | 16 | 8 à 9 | 26 |
| | | | | | | | | 10 à 11 | 17 | 10 à 11 | 27 |
| | | | | | | | | 12 à 14 | 18 | 12 à 14 | 28 |
| | | | | | | | | 15 à 17 | 19 | 15 à 17 | 29 |
| | | | | | | | | 18 à 20 | 20 | 18 à 20 | 30 |

B62

4^{ème} +1 dès 17 au Dé
5^{ème} +3 dès 16 au Dé
6^{ème} +5 dès 14 au Dé

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|--------|---|---------|---|---------|----|---------|----|---------|----|---------|----|
| 1 à 10 | 1 | 1 | 2 | 1 à 2 | 4 | 1 | 6 | 1 | 9 | 1 | 17 | 1 | 26 |
| 11 à 20 | 2 | 2 à 7 | 3 | 3 à 5 | 5 | 2 à 3 | 7 | 2 | 10 | 2 | 18 | 2 | 27 |
| | | 8 à 20 | 4 | 6 à 10 | 6 | 4 à 7 | 8 | 3 à 4 | 11 | 3 | 19 | 3 | 28 |
| | | | | 11 à 20 | 7 | 8 à 12 | 9 | 5 à 6 | 12 | 4 à 5 | 20 | 4 à 5 | 29 |
| | | | | | | 13 à 20 | 10 | 7 à 9 | 13 | 6 à 7 | 21 | 6 à 7 | 30 |
| | | | | | | | | 10 à 12 | 14 | 8 à 9 | 22 | 8 à 9 | 31 |
| | | | | | | | | 13 à 16 | 15 | 10 à 12 | 23 | 10 à 11 | 32 |
| | | | | | | | | 17 à 20 | 16 | 13 à 15 | 24 | 12 à 13 | 33 |
| | | | | | | | | | | 16 à 20 | 25 | 14 à 16 | 34 |
| | | | | | | | | | | | | 17 à 20 | 35 |

B72

5^{ème} +1 dès 17 au Dé
6^{ème} +3 dès 16 au Dé
7^{ème} +5 dès 14 au Dé

NOTA : Tu pourras y adapter les différents appuis.

6-D : La Septième

Lorsqu'une voiture est en sixième, il sera possible de passer la septième. Cette dernière se joue en lançant en même temps le dé de 5ème et de 6ème. Après chaque test moteur sera obligatoire. De plus, si le résultat du dé de 5ème est 20, un nouveau test moteur sera obligatoire. Il en va de même sur un 30 avec le dé de 6ème. Dans le cas d'un 20 avec le dé de 5ème couplé avec un 30 du dé de 6ème, l'ensemble des voitures en 5ème, 6ème et 7ème devront effectuer un test moteur.

7- CODE DE CONDUITE

7-A : Drapeau noir :

Si un pilote manque gravement à l'éthique du jeu, tout pilote participant à la course peut lui proposer de modifier sa conduite. En cas d'obstination, il peut être demandé le vote d'un 'Drapeau Noir'. Le vote est fait à main levée par tous les pilotes présents. Une majorité des 2/3 est nécessaire pour que le 'Drapeau Noir' soit établi. Un joueur faisant l'objet d'un 'Drapeau Noir' est immédiatement exclu de la course. En cas de récidive au cours du championnat, le joueur est définitivement exclu du championnat.

8- PNEUS

8-A : Glissade des pneus non pluie sous la pluie : **variante a)**

- 1 case en 1ère vitesse
- 2 cases en 2ième vitesse
- 3 cases au delà.

variante b)

La vitesse indique le nombre de case que glisse la voiture.

8-B : Les pneus super tendres

Les gommages super tendres, comme leur nom l'indique, sont très tendres. Elles ont une capacité de « grip » très supérieures à la normale, mais se dégradent beaucoup plus vite que les autres pneus.

Techniquement, chauffer des pneus super tendres permet d'ajouter deux cases supplémentaires à un déplacement, comme on peut ajouter une case avec des pneus tendres.

Cependant, chaque case de sortie de virage oblige le pilote à rayer le même nombre de points pneus qu'un pneu tendre plus un (+1).

En essais, on ajoute un coup supplémentaire à chaque case de sortie de virage franchie.

Par ailleurs, effectuer un deuxième tour avec ces pneus répond à cette règle : le nombre de cases de sortie de virage consomme le même nombre de cases fois trois (x3) et le bonus de +2 disparaît.

Il est impossible de faire trois tours avec des pneus super tendres.

8-C : Les pneus pluie Mousson

PLUIE :

| | | | | |
|------------------------|--|------------|---------------------------------------|--|
| | Pneus Tendre | Pneus Durs | Pneus Pluie Mousson | Pneus Pluie |
| Déplacement Virages | +3 cases | | | +1 case |
| Aquaplaning | En 4 ou 5è (B6) en 5 ou 6è (B7) dès 15 au dé | | En 6è (B6) en 7è (B7) des 20 au dé | En 5 ou 6è (B6) en 6 ou 7è (B7) dès 20 au dé |
| Vitesses | 1 à 5 (B6) ou 6 (B7) | | 1 à 6 (B6) ou 7 (B7) | |
| Boosters | Aucun | | Uniquement en 6è (B6) ou 7è (B7) | |
| Tenue de Route | 1 à 5 | | | |
| Accrochage | 1 à 2 | | | |
| Jet de Patinage | 1 à 3 | | 1 | |
| Casse Moteur | 1 à 3 en 5 et 6è (B6) en 6 et 7è (B6) dès 19 au dé | | | |
| Durée de Vie | 1 tour | | 2 tours avec pénalités | 3 tours |
| Bonus Déplacements | Pas de Bonus | | | |
| Sortie de Virage | 3 par case | 2 par case | | 1 par case |

Quand tu es en aquaplaning, tu rétrogrades **IMMÉDIATEMENT** d'une vitesse

DÉLUGE :

| | Pneus Tendres | Pneus Durs | Pneus Pluie Mousson | Pneus Pluie |
|-------------|-----------------|------------|---------------------|-----------------|
| Déplacement | +4 cases | | +1 case | +2 cases |

| | | | |
|--------------------|--|--|------------------------------------|
| Virages | | | |
| Aquaplaning | En 4è (B6) en 5è (B7) dès 15 au dé | En 5è ou 6è (B6) en 6è ou 7è (B7) dès 20 au dé | En 5è (B6) en 6è (B7) dès 15 au dé |
| Vitesses | 5 et 6è (B6) 6 et 7è (B7) INTERDITES | 6è (B6) 7è (B7) INTERDITE | |
| Boosters | INTERDITS | | |
| Tenue de Route | 1 à 6 | 1 à 5 | |
| Accrochage | 1 à 4 | | |
| Jet de Patinage | 1 à 4 | 1 à 2 | |
| Casse Moteur | 1 à 3 en 5 et 6è (B6) en 6 et 7è (B7) dès 19 au dé | | |
| Durée de Vie | 1 tour | 3 tours avec pénalités | 3 tours |
| Bonus Déplacements | Pas de Bonus | | |
| Sortie de Virage | 3 par case | 2 par case | 1 par case |

BEAU TEMPS :

| | Pneus Tendre | Pneus Durs | Pneus Pluie Mousson | Pneus Pluie |
|---------------------|--|------------|--------------------------------------|-------------|
| Déplacement Virages | Normal | | | |
| Aquaplaning | Aucun | | | |
| Vitesses | Toutes | | | |
| Boosters | Tous | | | |
| Tenue de Route | 1 à 4 | | | |
| Accrochage | 1 | | | |
| Jet de Patinage | 1 | | | |
| Casse Moteur | 1 à 4 en 5 et 6è (B6) en 6 et 7è (B7) dès 19 au dé | | | |
| Durée de Vie | 2 tours avec pénalités | 3 tours | 1 tour maxi interdit sur piste sèche | 1 tour |
| Bonus Déplacements | +1 case | Rien | | |
| Sortie de Virage | 2 par case | 1 par case | - | 2 par case |

CANICULE :

| | Pneus Tendre | Pneus Durs | Pneus Pluie Mousson | Pneus Pluie |
|---------------------|--------------|------------|---------------------|-------------|
| Déplacement Virages | Normal | | | |
| Aquaplaning | Aucun | | | |
| Vitesses | Toutes | | | |
| Boosters | Tous | | | |
| Tenue de Route | 1 à 5 | | | |

| | | | |
|--------------------|-----------------------------------|--------------|--|
| Accrochage | 1 | | |
| Jet de Patinage | 1 | | |
| Casse Moteur | Amplifiée de 1 pour chaque moteur | | |
| Durée de Vie | 1 tour | 2 tours | |
| Bonus Déplacements | +1 | Pas de Bonus | |
| Sortie de Virage | 3 par case | 2 par case | |

9- DEPART

9-A : Tour de chauffe

Avant le départ (qui s'effectue bien évidemment en 1ère vitesse !), chaque pilote tire le dé de probabilité de calage pendant le tour de chauffe. Si tu fais le chiffre égal au nombre de pilotes présents, on considère que tu as calé. Ta voiture prendra le départ derrière toutes les autres (sauf si tu es dernier, tu ne bouges pas de place). Au départ (et si seulement quelqu'un a calé), le pilote qui fait 20 au dé (lorsqu'il passe la 1ère vitesse) vole le départ. La procédure est reconduite avec un nouveau tour de chauffe le ou les pilotes qui avaient calé reprennent leur place initiale et ainsi de suite.

ATTENTION : S'il y a 3 départs, la course ne s'effectue que sur 2 tours. Si le tour de chauffe s'est bien passé, la règle du 20 au dé à quand même son importance on considère que le pilote n'a pas volé le départ mais qu'au contraire c'est un " départ Canon " il avancera sa voiture de 4 cases en première sans regarder le chiffre qu'indique sa boîte de vitesses. Quoi qu'il en soit avant chaque départ les pilotes tirent le dé de probabilité de Patinage. Si tu fais "1" à ce jet de dé, on considère que tu as raté ton départ et tu attends le prochain tour pour démarrer normalement en 1ère, sans rejouer le dé de mauvais départ.

ATTENTION : En pneus secs sous la pluie le jet est de 1 à 2

10- SORTIE DE VIRAGE

10-A : Tête à Queue grave

Lors d'un tête-à-queue, on jette le D20 noir, si le "1" sort, la voiture cale ! Les commissaires de piste la poussent sur le côté, au revoir, merci d'être passé ! (ce qui signifie : fin de la course pour vous)

ATTENTION : Dans le cas d'une sortie de virage en 4ème, 5ème ou 6ème vitesse, il y a un risque d'accident grave.

CAS EXCEPTIONNELS (dit ligne droite des stands et circuits avec rails)

Lors d'une sortie de piste (NON PAYÉE) :

1 case = pas de problème mais à partir de deux cases de sortie, le pilote tire le dé :

de 1 à 5 : la voiture sort tout droit donc pas d'incidence.

de 6 à 10 : la voiture sort et part vers le centre du circuit si le chiffre du dé est pair. Elle part vers l'extérieur du circuit si le chiffre est impair.

de 11 à 15 : la voiture sort et part vers le centre du circuit si le chiffre du dé est pair. Elle part vers l'extérieur du circuit si le chiffre est impair., MAIS REBONDIT sur le rail et revient sur la piste.

de 16 à 20 : On estime que la voiture sort tout droit mais qu'elle effectue des tête-à-queue et donc jusqu'à ce quelle s'arrête, toute la piste est en test d'ACCROCHAGE TETE-A-QUEUE (cf règles d'accrochage).

ATTENTION : Si une voiture vient à être touchée par la voiture folle, elle teste le risque d'accrochage, ELLE PERD AUTOMATIQUEMENT une pénalité pneus et doit en plus tirer le dé de Tête-à-queue (10). Si c'est le cas, le pilote perd 1 PdV Carrosserie, des pneus, met sa voiture en sens inverse, teste le dé de calage et repart en 1ère maxi.

NOTA : Cela ne veut pas dire que tous les virages d'un circuit subiront cette règle. Cela dépendra de leur configuration en F1. Alors que cette règle s'applique à toutes les lignes droites des stands.

REMARQUE : On posera des sticks Tenue de Route sous la voiture folle mais aussi tout autour de celle-ci (simulant les débris qu'elle laisse sur son passage).

11- FREINAGE

12- BLOCAGE

13- SUR REGIME

14- ACCROCHAGE

14-A : Accrochage anti-stock car

Le pilote qui provoque le jet d'accrochage fait le sien en dernier. S'il élimine ainsi une voiture, il perd un point de carrosserie d'office, mais joue tout de même un jet de carrosserie supplémentaire.

14-B : Accrochage en virage

Les probabilités d'accrochage sont les suivantes : nombre d'arrêt du virage, en cas d'accrochage en virage. Règles normales dans les lignes droites. Toutes les probabilités sont augmentées de 1 sous la pluie.

15- MURET/Ovale

15-A : Arrêt suivant Nb Pilote

Si il y a moins de 10 pilotes au départ de la course, un nouveau départ est fait lorsqu'il y a un nombre de cases dangereuses égales au nombre de pilotes au départ de la course.

16- MOTEUR

16-A : Inertie

Lorsqu'une voiture perd son dernier point de vie Moteur, il doit effectuer un mouvement tout droit issu d'un jet de dé 2 vitesses en deçà de celle à laquelle il a cassé son moteur. Ce mouvement supplémentaire n'occasionne pas de pose de "marqueur".

16-B : La pédale au plancher :

Une fois par tour, un pilote peut pousser son moteur à fond, il additionnera +1 à son mouvement, mais devra aussi rayer un point de moteur, qui cependant ne laissera aucun débris sur la piste.

16-C : Le moteur évolution :

Ce moteur est plus rapide mais un peu moins fiable que les moteurs ordinaires.

En quatrième vitesse, si le résultat du dé est 12, le pilote peut se déplacer d'une case supplémentaire.

En cinquième vitesse, si le résultat du dé est 19 ou 20, le pilote peut se déplacer d'une à trois cases supplémentaires.

En sixième vitesse, si le résultat du dé est 28, 29 ou 30, le pilote peut se déplacer d'une à cinq cases supplémentaires

En contrepartie, il est nécessaire de tester deux fois son moteur en cas de risque de surchauffe...

16-D : Le moteur évolution de Pole Position :

Il s'agit d'utiliser la dernière évolution de ton moteur, en course ou aux essais.

ATTENTION : Lors du premier GP de la saison toutes les écuries présentes ont une sorte de moteur évo1 c-a-d casse moteur de 1 à 8 mais pas les bonus. Dès la fin de ce GP toutes les écuries tirent le dé afin de savoir si elles obtiennent un moteur évo pour le prochain GP. On tire le dé 20 de 1 à 4 le motoriste a développé une évo pour le prochain GP, de 5 à 20, il poursuit son développement pour le 3ème GP. Pour le 3ème GP la chance augment de 1 à 8 pour ceux qui n'avaient pas encore développé d'évo et ainsi de suite (de 1 à 12 puis à 16 et jusqu'à 20). Elle revient de 1 à 4 dès que l'on a utiliser l'évo1 et passent en évo2 (voir plus bas). On peut garder une évolution pour un GP ultérieur mais on ne retire pas le dé si on ne l'a pas utilisée.

Il est plus puissant mais moins fiable :

B6

B7

Déplacement en 4è = +1 case possible* dès 17 au Déplacement en 5è = +1 case possible* dès 17 au

| | |
|---|---|
| dé | dé |
| Déplacement en 5è = +3 cases possible* dès 16 au dé | Déplacement en 6è = +3 cases possible* dès 16 au dé |
| Déplacement en 6è = +5 cases possible* dès 14 au dé | Déplacement en 7è = +5 cases possible* dès 14 au dé |

Le moteur évo à plusieurs étapes au cours de la saison à chaque GP la casse moteur s'amenuise :

Evo1 : Test de Casse moteur amplifié : test de 1 à 8 à faire quand tu fais 19 ou 20 en 5è et 6è (B6) ou en 6è et 7è (B7).

Evo2 : Test de Casse moteur amplifié : test de 1 à 6 à faire quand tu fais 19 ou 20 en 5è et 6è (B6) ou en 6è et 7è (B7).

Evo3 : Test de Casse moteur normale: test de 1 à 4 à faire quand tu fais 19 ou 20 en 5è et 6è (B6) ou en 6è et 7è (B7).

*Tu n'es pas obligé de prendre la totalité du nombre de cases.

ATTENTION : Sous la pluie, le déluge ou la canicule, les tests augmentent ou diminuent en fonction.

16-E : La suralimentation

Lorsqu'on utilise cette règle optionnelle, on peut suralimenter en 4ième, 5ième et 6ième vitesse.

On doit annoncer qu'on suralimente avant de lancer son dé de vitesse.

Elle est interdite pour entrer aux stands et pour en sortir.

En quatrième vitesse, si le résultat du dé est de 10, 11 ou 12, le pilote **doit** se déplacer de deux cases supplémentaires.

En cinquième vitesse, si le résultat du dé est de 16, 17, 18, 19 ou 20, le pilote **doit** se déplacer de trois cases supplémentaires.

En sixième vitesse, si le résultat du dé est 26, 27, 28, 29 ou 30, le pilote **doit** se déplacer de quatre cases supplémentaires.

Quel que soit le résultat du dé de vitesse, le pilote doit faire un test moteur 1-4 non affecté par les conditions météo. Si le résultat du dé de vitesse est 20 ou 30, le test se fait sur 1-6...

16-F : Les Boosters

Au cours d'un Grand Prix, tu pourras choisir de booster ton moteur à partir de la 5ème vitesse. Si tu le fais, procède de la façon suivante :

-Avant de jouer, tu annonces que tu boost. Tu jettes le dé. Tu avances du nombre de cases indiquées par le dé et tu devras OBLIGATOIREMENT ajouter 5 cases IMCOMPRESSIBLES (sauf avec freins et ailerons). Et tu rayeras un point booster de ta config.

-Quel que soit le résultat du dé, tu devras ensuite tester ton moteur en lançant un jet de casse moteur

1 boost utilisé = de 1 à 4

2 boosts utilisés = de 1 à 6

3 boosts utilisés = de 1 à 8

4 boosts utilisés = de 1 à 10

5 boosts utilisés = de 1 à 12

6 boosts utilisés = de 1 à 14

ATTENTION : En boostant si tu fais 19 ou 20 la règle de casse moteur s'applique en plus.

REMARQUE : Tu ne peux utiliser ton booster que 6 fois par course. Si tu dépasses 6 boosts plus d'échappatoire, c'est la panne sèche. (Voir plus haut).

NOTA : En utilisant ton booster, tu risques la panne sèche (voir plus bas).

ZONE A RISQUE DE PANNE SÈCHE

De la fin de l'avant dernier virage à compter de l'entrée des stands à la ligne d'arrivée, on considère qu'il y a un risque de panne sèche (si tu as utilisé au moins un booster pendant la course) à chaque arrêt dans cette zone.

ATTENTION : Cette zone deviendra active dans le dernier tour d'un Grand-Prix.

Tableau des jets par boosters utilisés

| | |
|---------|----------|
| 1 boost | de 1 à 2 |
|---------|----------|

| | |
|---|-----------|
| 2 | de 1 à 4 |
| 3 | de 1 à 8 |
| 4 | de 1 à 10 |
| 5 | de 1 à 12 |
| 6 | de 1 à 14 |

17- TENUE DE ROUTE

17-A : Petite vitesse

Si une voiture passe sur une case dangereuse alors qu'elle se trouve en 1ère vitesse, alors le jet de probabilité de Tenue de route ne sera pas effectué.

17-B : Cases débris et tache d'huile

Il existe deux sortes de sticks :

- Débris (sur accrochage et surplace), tu perds 1PdV de Carrosserie. (Si c'est ton dernier Pt de Carrosserie tu tire le dé sur le tableau des différentes pannes prévu à cet effet).
- Huile (sur moteur), tu perds 1PdV Moteur. (Si c'est ton dernier Pt Moteur tu tire le dé sur le tableau des différentes pannes prévu à cet effet).

17-C : Voiture balai :

Lorsque la dernière voiture passe une case dangereuse, celle-ci est «nettoyée» et redevient saine.

17-D : Nettoyage

Au bout de 4 passages sur une case dangereuse, la case est «nettoyée» et redevient saine.

18- ASPIRATION

18-A : Aspi unique

Une voiture ne peut bénéficier que d'une seule et unique aspiration par tour de jeu.

19- ARRÊT AUX STANDS ET ORDRE DE JEU

19-A : Limitation de la vitesse :

- a) La vitesse dans les puits est limitée à la 4e, donc un pilote arrivant en 5e obtiendra une pénalité d'un point de frein, cela sans réduire le nombre de cases à son dé. L'entrée en 6e est simplement interdite.
- b) La vitesse enclenchée dans le couloir des stands est au maximum une 4ème et au minimum une 3ème (sauf impossibilité de type : tête-à-queue juste avant les stands...)
- c) Une éventuelle limitation de vitesse pour l'entrée dans les stands (jusqu'à l'arrivée à son stand) peut-être définie avant le départ de la course. Si aucune décision en ce sens n'est prise, il n'y a pas de limitation de vitesse dans les stands.

19-B : Doublement dans la ligne des stands :

La ligne des stands est en réalité plus large que sur le plateau, donc il n'y a pas de blocage dans la ligne des stands, ainsi, plusieurs voitures peuvent occuper la même case.

19-C : Récupération de la consommation :

- a) Le pilote rentrant au stand peut régénérer ses PV de Conso. Comme ses PV de Pneus (sans utiliser les PV qu'il a gardé aux stands). Mais le nombre de PV qu'il récupère incidera sur la durée de son arrêt :

1 PV récupéré : le pilote peut tenter l'arrêt rapide,
+ d'1 PV récupéré : le pilote fera un arrêt long.

- b) Les points de Consommation sont "régénérés" au prix d'un arrêt long aux stands, même si on n'a plus de points stands

19-D : Récupération excessif :

- Si un pilote répare 3 points en un seul passage aux stands, il fait un arrêt standard et jette un dé d'arrêt rapide pour ne pas rester un tour de plus aux stands.
- Si un pilote répare 4 points en un seul passage aux stands, il fait un arrêt standard et reste un tour de plus aux stands.

19-E : Arrêt long :

Lors d'un arrêt aux stands de type long, on peut récupérer jusqu'à deux points de vie dans les freins, la consommation, la carrosserie, la tenue de route ou le moteur.

19-F : Points ingénieurs :

Chaque écurie pourra attribuer jusqu'à six points de construction à son équipe d'ingénieurs dans les stands (voir ci-dessous la gestion de l'écurie). Ces points ingénieurs augmentent l'efficacité des réparations et la rapidité des arrêts courts. Ils peuvent également être utilisés pour augmenter les caractéristiques des voitures avant la course.

Une écurie (la décision doit être approuvée par les deux pilotes) peut utiliser ces points ingénieurs de trois façons :

- En dépensant un point, un arrêt court est réussi automatiquement. Le pilote lance un dé noir et divise le résultat par 4 afin de déterminer le nombre de cases avancées.
- Lorsqu'il effectue un arrêt long, un pilote peut également dépenser des points ingénieurs afin de réparer des points de vie sur sa voiture en plus des deux points de base, pour le coût d'un point par point ingénieur, sans limitation du nombre de points.
- Avant la course, les pilotes peuvent dépenser des points d'ingénieurs pour améliorer une des six caractéristiques de leur voiture d'un point au maximum par caractéristique.

19-G : Points de mécaniciens :

- Lorsqu'un pilote effectue un arrêt rapide et réussit sa manipulation, l'équipe technique de son écurie est créditée d'un point de mécaniciens. Une écurie ayant cumulée 5 points de mécaniciens verra ses arrêts rapides réussis pour tout dé lancé de 1 à 11, un 11 permettant une sortie de 6 cases. Avec 12 points cumulés, l'arrêt sera réussi de 1 à 12, puis de 1 à 13 après un cumul de 21 points.

- En début de saison, toute écurie bénéficie d'un point de mécanicien par point de dé de réussite au-dessus de 10 auquel il sera arrivé en fin de saison précédente (soit 1 si l'écurie a obtenu 5 à 11 points, 2 de 12 à 20 et 3 à partir de 21).

19-H : Restrictions des règles :

Les règles de sur-régime, d'accrochage, de freinage (ie : il n'est pas possible d'utiliser des points de vie dans les stands) , de blocage et de casse-moteur ne s'appliquent pas dans le couloir des stands. Et au stand, évidemment.

20- ELIMINATION

20-A : Blessure et Mort

Variante A :

Pilote blessé pendant les essais.

Si une voiture dépasse une courbe de plus de six cases pendant les qualifications, ou ne fait aucun arrêt dans une courbe à 2 ou encore un seul dans une courbe à 3, ce dernier sera impliqué dans un accident.

Afin de déterminer si le pilote a été blessé sérieusement, on lance le d20. Sur un résultat de 1, il ne peut prendre part à la course et on relance alors le d20 pour déterminer l'état du pilote. Sur un score de 1 ou 2 le pilote décède de ses blessures reçues ...

Dans les deux cas, on pourra remplacer le pilote, mais seulement à la course suivante.

Pilote blessé pendant la course.

a) Un pilote peut être temporairement tenu à l'écart de la course ou éliminé de façon permanente du championnat. Tout dépend du type d'accident dans lequel il a été impliqué ...Lancer le d20 et si le résultat est (1) , le pilote sera sérieusement blessé et manquera la prochaine épreuve. On relance alors le d20 et si 1 ou 2 est obtenu, le pilote décède et pourra alors être remplacé pour la course suivante.

b) En cas d'abandon sur carrosserie, le pilote teste la blessure avec le dé noir, s'il tire "1", il est blessé et ne pourra participer au prochain GP (le joueur peut toutefois courir avec un autre pilote). Puis il retire le dé noir, s'il tire "1" à nouveau, le pilote est MORT.

En cas d'abandon pour "surplace" ou de "sortie de virage", le seuil de blessure est égal au nombre de cases de "surplace" ou de "sortie de virage" non payées.

Pour un abandon "surplace", le pilote de la voiture immédiatement devant risque le "coup du lapin" et fait un test de blessure (1/20).

Arrêt de la course :

Lors d'un accident grave, la course doit être stoppée si plus d'un tour est complété.

Dans le cas où le premier tour n'est pas complété, les voitures reprendront le départ de la course, mais sans celle(s) gravement accidentée(s).

Variante B :

ACCIDENT GRAVE EN COURSE

Lors d'une sortie de virage en 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} ou 7^{ème} vitesse ou lors d'une élimination après un test de Carrosserie ou lors d'un surplace impayé toujours en 4^{ème}, 5^{ème} ou 6^{ème} vitesse, tu jettes un dé. Si le résultat est "19" ou "20" tu ne pourras pas courir la prochaine épreuve. Alors tu tires de nouveau le dé et si tu fais "1" ou "2"... C'est la mort. Dès la prochaine épreuve, tu pourras recommencer à zéro sous un nouveau pseudo.

Si la mort a lieu après le premier tour, la course est terminée et la position des Formule Dé restant sur la piste au moment du crash détermine l'attribution des points.

Si la mort a lieu pendant le premier tour, un nouveau départ sera donné pour deux tours. La grille de départ est établie en fonction des positions sur la piste au moment de l'accident. Il est INTERDIT de changer ses Pneus avant le second départ.

Variante C :

Chaque joueur indiquera lors du premier Grand Prix s'il joue la règle de blessure et mort du pilote.

Carro : 1 au dé 20 ==> blessure légère, un Grand Prix de suspension

Surplace : '1 par frein non payé' au dé 20 ==> blessure légère, un Grand Prix de suspension

coup du lapin : 1 au dé 20 ==> blessure légère, un Grand Prix de suspension

Tenue de route : en 5^{ème} : 1 au dé 20 & 6^{ème} : '1 ou 2' au dé 20 ==> blessure légère, un Grand Prix de suspension

Sortie de piste : 4 cases non payées gratuite, 1 par case en plus ==> blessure et table de blessure avec un dé 20 :

1 : fin de carrière (mort ?) 2 : (jet de 1^{ère}) course 3 : (jet de 2^{ème}) course

4 : (jet de 3^{ème}) course 5-15 : 1 course 16-20 : simples contusions, pas de course de suspension

20-B : Le mulet :

a) Tant que le leader de la course n'a pas franchi la ligne d'entrée des stands du premier tour, tout pilote ayant abandonné peut s'il le souhaite repartir de ses stands en 4^{ème} avec le mulet.

Le mulet a les mêmes caractéristiques -1 Moteur.

b) Un pilote qui abandonne avant la fin du premier virage peut repartir des stands avec une nouvelle voiture dite "le mulet". Le mulet partira de son stand, une fois que toutes les autres voitures auront dépassé la limite des stands. De plus un mulet ne peut entrer directement dans le premier virage. Il devra faire un arrêt entre son stand et le premier virage, départ en 4° au maximum. Un changement de pneus est possible mais fait perdre un tour (pas de changement rapide).

Le mulet présente des réglages identiques à ceux de la voiture qu'il remplace.

- Si une voiture est détruite avant la fin du premier virage (sur moteur, carrosserie, surplace ou tenue de route), le pilote peut prendre le mulet de l'écurie pour reprendre la course.

- Il doit alors barrer 2 points par rapport à sa configuration initiale, à son choix.

- A la fin du tour suivant celui de son abandon, il repart en 1^{ère} vitesse de son stand.

- Chaque écurie ne dispose que d'un seul mulet.

21- ARRIVEE

21-A : Distance

Les points sont attribués à la distance parcourue. On peut marquer en ayant cassé son moteur par exemple...

21-B : Drapeau Rouge

En certaine course le nombre d'accidents rend le circuit dangereux et on risque de voir peu des voitures conclure la course, donc on a inséré la possibilité d'interrompre la course.

CONDITIONS:

- 18 tenue de route (t.d.r.) sur le circuit
- 3 "murs" de t.d.r., c'est à dire lieux ou c'est impossible éviter les t.d.r.

Dans ce cas la course s'interrompt.

PREMIER TOUR

On repart à nouveau. Les pilotes retirés peuvent partir mais, vu que dans la réalité les écuries ont seulement une voiture de substitution disponible, si les deux pilotes d'une écurie se sont retirés, un repart avec la voiture neuve, l'autre repart avec les mêmes points configurations qu'il avait gardé sauf l'ajoute d'un point dans la caractéristique (carrosserie, t.d.r., moteur) qui avait causé le retraitement et les pneus neufs.

DEUXIEME TOUR

L'ordre du premier tour reste valable. On repart. On fait seulement un autre tour.

Le classement est fait avec la somme des temps des deux tours (c'est à dire des cases de distance), en cas de même nombre de case, gagne celui qui a eu le meilleur placement, en cas de même placement celui qui a eu le meilleur placement dans le deuxième tour.

Les pilotes retirés dans le tour du drapeau rouge peuvent repartir selon les règles précédentes.

TROISIEME TOUR

On considère la course finie au deuxième tour et on donne seulement la moitié des points.

22- LE MATERIEL

22-A : Forme des points de vie

Lors de la configuration de votre voiture les points de vie doivent être symbolisés par des ronds (ou des carrés) et leur décompte fait de façon claire.

23- L'EXPERIENCE

23-A : Points de pilotes:

Variante a) Pour chaque tranche de 30 points acquis par un pilote, 1 point pilote lui sera attribué. Les points peuvent augmenter de (+1) le mouvement d'une voiture et cela 2 fois par course. Une fois ces points acquis, ils restent permanents saison après saison.

: points de pilotage

Un point de pilotage peut servir à augmenter ou diminuer un déplacement d'une case, une fois par course et uniquement en course.

En plus, en fonction de sa qualité de pilotage au cours de la saison, chaque pilote peut gagner des points de bonus : on ajoute aux points obtenus en championnat 3, 2 et 1 point pour les 3 premiers aux essais et 1 point pour le pilote cumulant le plus de tours en tête au cours de chaque course (à chaque pilote en cas d'égalité). Dès qu'un pilote obtient 30 points de cette façon, il bénéficie d'un point de pilotage.

En fin de saison, chacun bénéficie du reliquat de ses points de pilotage ou de bonus non utilisés au terme de la saison précédente. Seul le point de pilotage dû à la nationalité ne peut pas être reporté d'une saison sur la suivante.

On ne peut cumuler 2 points de pilotage sur un mouvement, mais on peut jouer son point 'de nationalité' et un point acquis dans le même Grand Prix.

Variante b) Ce sont en quelque sorte des points d'expérience que les pilotes peuvent utiliser en course pour augmenter ou diminuer leur déplacement d'une case. On ne peut utiliser plus d'un point de pilote par course.

Comment acquiert-on ces *points d'expérience* ?

La Pole Position rapporte 0,3 point.
La deuxième place sur la grille de départ rapporte 0,1 point.
A chaque course gagnée, le pilote gagne 0,5 point.
La deuxième place rapporte 0,3 point.
La troisième place rapporte 0,1 point.

Variante c) Des bonus vont être attribués aux pilotes pendant la course pour favoriser le panache et le spectacle. A l'issue du Grand prix, les points sont attribués par dixième selon les règles ci-dessous:

- une victoire rapporte 0,5 point au pilote.
- une deuxième place rapporte 0,2 point au pilote.
- une troisième place rapporte 0,1 point au pilote.
- une pôle position rapporte 0,1 point au pilote
- le plus grand nombre de tour en tête rapporte 0,1 point au pilote
- tous les 30 points cumulés, un pilote gagne un bonus de +1 sur une vitesse utilisable une seule fois quand il le désire sur l'ensemble d'une saison.

Les points bonus ne peuvent être consommés que par point entier. Par exemple, si un pilote possède 1,8 point, il ne peut utiliser qu'un point entier. Il lui restera alors 0,8 point. Le point est définitivement perdu.

Utilisation du bonus pilote :

Le bonus pilote permet au joueur de bénéficier d'un +1 ou d'un -1 sur un jet de dé dans n'importe quelle vitesse, pendant une course. Le pilote ne pourra utiliser qu'un seul point pendant la course. Le capital bonus d'un pilote peut-être gagné ou augmenté pendant les séances d'essais. Les points ainsi acquis sont effectifs immédiatement, donc utilisables pour la course qui suit. Le capital bonus de chaque pilote en début de saison est égal au solde après le dernier Grand prix de l'année précédente.

Variante d) Autre barème :

Pour les essais : Pole= 0,3 - 2°= 0,15 - 3°= 0,075

Pour la course : 1°= 0,3 - 2°= 0,15 - 3°= 0,1 - 4°= 0,075 - 5°= 0,050 - 6°= 0,025

Pour les tours en tête : 0,2 pour le pilote qui a effectué le plus de tour en tête et 0,075 pour ceux qui ont effectué au moins 4 tours en tête.

Les cases bonus pourront s'utiliser de trois manières :

soit + 1 case sur un déplacement,
soit - 1 case sur un déplacement,
soit refus d'un test.

Variante e) Autre barème :

Pour chaque grand-prix des points de bonus sont attribués selon le barème suivant:

- 0,5 point au pilote et à l'écurie pour une victoire
- 0,3 point à l'écurie pour un doublé (1° et 2° places)
- 0,3 point au pilote et à l'écurie pour une 2° place
- 0,1 point au pilote et à l'écurie pour une 3° place
- 0,2 point au pilote pour une pole position
- 0,2 point à l'écurie pour une 1° ligne (1° et 2° places aux essais)
- 0,1 point au pilote pour le plus grand nombre de jets de dé en tête de la course
- 0,1 point à l'écurie pour le plus grand nombre de jets de dé en tête de la course (cumul des deux pilotes)

Variante f) Dans une course :

- Une victoire rapporte 0,5 "point pilote".
- Une deuxième place rapporte 0,3 "point pilote".
- Une troisième place rapporte 0,1 "point pilote".

Variante g) Utilisation du point pilote : un joueur peut utiliser son point pilote pour relancer un dé de déplacement qui ne lui convient pas. Cette utilisation du point pilote ne concerne que le dé de déplacement, jamais le D20 noir, celui qu'on utilise pour les tests.

Variante h) Dès qu'un pilote a 1 point complet, il doit le dépenser pour la prochaine course. Il aura alors pour cette course, une configuration de 23 points (au lieu de 22) avec un maximum de 2 points de stands.

Variante i) ATTENTION : 1 pt de Super Pilote et d'Écurie = 10 pts de bonus.

Des bonus vont être attribués aux pilotes et aux écuries pendant les courses pour favoriser le panache et le spectacle. A l'issue du Grand-Prix, les points sont attribués par unité selon les règles ci-dessous :

- 1 victoire rapporte 5 Pts au pilote et à l'écurie.
 - Une 2ème place rapporte 3 Pts au pilote et à l'écurie.
 - Une 3ème place rapporte 2 Pt au pilote et à l'écurie.
 - Toutes les voitures qui terminent la course (à part les trois premières), rapportent 1Pt à leur écurie.
 - Un doublé écurie à l'arrivée (1er et 2ème) rapporte 3 Pts pour l'écurie (en plus des points ci-dessus).
- Dans ce cas, l'écurie acquiert en tout : $5 + 3 + 3 = 11$ Pts.
- Une Pole Position rapporte 1 Pts au pilote.
 - Une 1ère ligne au départ (doublé) rapporte 1 Pt à l'écurie.
 - Le plus grand nombre de coups en tête rapporte 3 Pts au pilote et à l'écurie.
 - Tout pilote suivant ayant au moins fait un coup en tête reçoit 1 Pt ainsi que son écurie.
 - Chaque tour apporte 1 Pt par voiture à l'écurie.
 - Tous les 1 GP 1 pts au pilote.
 - Les points bonus ne peuvent être consommés que par 10 points.

EXEMPLE : Si un pilote possède 18 Pts, il ne peut utiliser que 10 points. Il lui restera alors 8 Pts. Les 10 points sont définitivement perdus.

Le bonus pilote permet au joueur de bénéficier d'un +1 ou d'un -1 sur un jet de dé dans n'importe quelle vitesse, pendant aux essais ou une course.

ATTENTION : Si un pilote utilise son bonus pendant les essais, il ne pourra plus l'utiliser en course (même si il en avait deux en réserve).

Si un pilote a accumulé 28 Pts de bonus au cours des précédents Grand-Prix, il ne pourra utiliser que 10 maximum pour le week-end.

Le bonus écurie permet au joueur de bénéficier d'un Point de Vie de configuration supplémentaire sur une Formule Dé pendant une course. Si une écurie possède 25 Pts de bonus, elle pourra faire partir ses deux Formule Dé avec un point de configuration supplémentaire. Il lui restera alors 5 pts de bonus.

ATTENTION : Elle ne pourra pas disposer les deux Points de Vie sur une même Formule Dé. (Un point maximum par Formule Dé et par course).

Le capital bonus d'un pilote ou d'une écurie peut être gagné ou augmenté pendant les séances d'essais. Les points ainsi acquis sont effectifs immédiatement, donc utilisable pour la course qui suit.

ATTENTION : Le capital bonus de chaque pilote ne peut excéder 50 Pts. A ce stade un pilote ne pourra acquérir de nouveaux Pts tant qu'il n'aura pas dépensé au moins 10 Pts de Super Pilote.

Le capital bonus de chaque pilote et écurie en début de saison est égal au solde après le dernier Grand-Prix de l'année précédente.

23-B : Points d'écuries:

Variante a) Pour toutes les 3 victoires acquises, l'écurie reçoit un point de construction qu'elle pourra utiliser sur une de ces voitures, un seul point peut être utilisé par course et par voiture. Ces points sont permanents, saison après saison.

Variante b) Des bonus vont être attribués aux pilotes et aux écuries pendant la course pour favoriser le panache et le spectacle. A l'issue du Grand prix, les points sont attribués par dixième selon les règles ci-dessous:

- une victoire rapporte 0,5 point à l'écurie
- une deuxième place rapporte 0,2 point à l'écurie
- une troisième place rapporte 0,1 point à l'écurie
- un doublé écurie à l'arrivée (1er et 2ème) rapporte 0,3 point pour l'écurie (en plus des points ci-dessus). Dans ce cas, l'écurie acquiert en tout : $0,5 + 0,2 + 0,3 = 1$ point entier
- une première ligne au départ (doublé) rapporte 0,1 point à l'écurie.
- toute les cinq victoires cumulées, une écuries gagne un point de configuration supplémentaire, utilisable sur une course, sur une de ses voitures.

Les points bonus ne peuvent être consommés que par point entier. Par exemple, si un pilote possède 1,8 point, il ne peut utiliser qu'un point entier. Il lui restera alors 0,8 point. Le point est définitivement perdu.

Utilisation du bonus écurie :

Le bonus écurie permet au joueur de bénéficier d'un point de vie de configuration supplémentaire sur une voiture pendant une course. Si une écurie possède 2,1 point de bonus, elle pourra faire partir ses deux voitures avec un point de config supplémentaire. Elle lui en restera alors 0,1. Attention, elle ne pourra pas disposer les deux points de vie sur la même voiture (1 point maximum par voiture et par course).

Le capital bonus d'une écurie peut-être gagné ou augmenté pendant les séances d'essais. Les points ainsi acquis sont effectifs immédiatement, donc utilisables pour la course qui suit.

Le capital bonus de chaque écurie en début de saison est égal au solde après le dernier Grand prix de l'année précédente.

Variante c) Dans une course :

- La victoire d'un pilote rapporte 0,5 point à son écurie.
- La deuxième place d'un pilote rapporte 0,3 point à son écurie.
- La troisième place d'un pilote rapporte 0,1 point à son écurie.

Chaque point écurie entier augmente de 1 la réussite d'un arrêt rapide aux stands.

Exemple :

Une écurie a 2,8 "points écurie".

Habituellement, un résultat de 1 à 10 sur le dé 20 indique la réussite de l'arrêt rapide.

Pour cette écurie, l'arrêt rapide sera réussi pour un résultat de 1 à 12.

Attention : le nombre de cases de sortie des stands en arrêt rapide est limité à 5.

23-C : Nationalité :

Chaque pilote a une nationalité, chaque écurie également. En début de saison, chaque pilote choisit de bénéficier d'un point de pilotage sur un circuit en fonction de sa nationalité ou de celle de son écurie. Ce choix doit être définitivement spécifié avant la première course de la saison. Le point doit être utilisé lors de la course spécifiée de la saison, sinon il est perdu.

24- CLASSEMENT ANNEXE

24-A : Classement 'Essais'

Chaque pilote marque des points aux essais en fonction de sa place sur la grille : 10 points pour la pole, 6 au 2^{ème}, 4 au 3^{ème}, 3 au 4^{ème}, 2 au 5^{ème} et 1 point au 6^{ème}.

Le classement 'Essais Pilotes' est effectué à partir des points ainsi attribués. Le titre de 'Meilleur Pilote d'Essais' est ainsi attribué au pilote qui aura cumulé le plus de points au cours des 16 séances d'essais de la saison.

Chaque pilote apporte les points qu'il marque à l'écurie avec laquelle il a couru le Grand Prix. Le titre de 'Meilleure Ecurie d'Essais' est attribué à l'écurie qui aura cumulé le plus de points au cours des 16 séances d'essais de la saison.

24-B : Classement Médiatique'

Le classement 'Pilote Médiatique' est effectué en sommant les tours en tête marqués pour chaque pilote lors de chaque course. Le titre de 'Pilote le plus médiatique' est ainsi attribué au pilote qui aura cumulé le plus de tours en tête au cours des 16 courses de la saison.

Chaque pilote apporte les tours en tête qu'il marque à l'écurie avec laquelle il a couru le Grand Prix.

Le titre 'Ecurie la plus Médiatique' est attribué à l'écurie qui aura cumulé le plus de tours en tête au cours des 16 courses de la saison.

24-C : Classement trophées annexes

D'autres classements sont établis et pourront donner droit à des récompenses en fin de saison :

Pilote complet : Le classement 'Pilote Complet' est effectué en sommant les points marqués pour chaque pilote au classement du Championnat du Monde et au classement Essais. Chaque pilote apporte les points qu'il marque à l'écurie avec laquelle il a couru le Grand Prix. Le titre 'Ecurie la plus Complète' est attribué à l'écurie qui aura cumulé le plus de points au cours des 16 séances d'essais de la saison.

- Temps aux essais : ce classement détermine la rapidité d'exécution des pilotes aux essais. Lors de chaque course, chaque pilote présente la différence avec le plus rapide. C'est la moyenne de ces différences qui détermine le vainqueur, pour les pilotes ayant participé à au moins la moitié des séances d'essais de la saison.
- Temps par coup aux essais : ce trophée détermine au mieux la vraie valeur des pilotes aux essais. Lors de chaque course, chaque pilote présente la différence avec le plus rapide. C'est la moyenne de ces différences qui détermine le vainqueur, pour les pilotes ayant participé à au moins la moitié des séances d'essais de la saison.
- Pénalités et Erreurs aux essais : ces deux classements déterminent la régularité aux essais en moyennant le nombre de coups perdus du fait de pénalités et d'erreurs de placement. C'est la moyenne de ces pénalités et erreurs qui détermine le vainqueur, pour les pilotes ayant participé à au moins la moitié des séances d'essais de la saison.
- Pénalités financières : c'est la somme des pénalités financières payées qui détermine le classement.
- Trophée de la plus belle remontée : Ce trophée sera remis à l'auteur de la plus belle remontée en course. Un trophée de la plus belle chute sera aussi attribué. Ces deux trophées seront issus d'un classement des remontées et chutes qui est fait sur la somme des places gagnées et perdues pendant la saison.
- Trophée du moins grand nombre d'abandons : Ce trophée sera remis à l'auteur du moins grand nombre d'abandons, en pourcentage du nombre de Grands Prix courus et pour les seuls pilotes ayant couru au moins la moitié des courses de la saison.

24-D : Coupe "Pas de Bol"

A la fin de chaque course, un point "Pas de Bol" sera attribué à celui qui a eu le plus de malchance.

25- GESTION D'ÉCURIE

25-A : Changement d'écurie en début de saison

1) Le champion du Monde en titre décide de :

*Rester dans l'écurie

*Prendre place dans une écurie de son choix (Il amène de ce fait le n°1 dans l'écurie qu'il a choisie).

2) Les pilotes ayant obtenu au moins 40 Points choisissent de :

*Rester dans l'écurie

*Quitter l'écurie et en choisir 3 autres avec OBLIGATION de prendre une écurie de la saison en cours et une déjà créée.

3) Les pilotes ayant obtenu de 20 à 39 Points tirent 1D20 :

*De 1 à 10 ils quittent l'écurie et en choisissent 6 autres avec OBLIGATION de prendre 2 écuries de la saison en cours et 2 déjà créées.

*De 11 à 20 ils restent dans l'écurie.

4) Les pilotes ayant obtenu moins de 20 Points sont licenciés par leur écurie et choisissent 10 écuries avec OBLIGATION de prendre 3 écuries de la saison en cours et 3 déjà créées..

Qu'ils décident de quitter leur écurie, qu'ils soient licenciés ou qu'ils arrivent en Formule Dé, les pilotes tirent les dés pour retrouver une place dans une autre écurie.

Ils ne peuvent prendre place dans une écurie déjà complète (sauf accord entre les pilotes). Cette restriction ne s'applique pas au champion du monde en titre.

IMPORTANT : L'écurie Championne du Monde sera automatiquement sélectionnée pour la prochaine saison.

DÉPÔT DE BILAN D'UNE ÉCURIE

Toute écurie qui n'aura pas atteint 20 Pts dépose son bilan n'aura pas le droit de participer à la prochaine saison. Bien sûr, elle pourra réintégrer le championnat la saison d'après.

CRÉATION D'UNE ÉCURIE

Pour créer une écurie, il faut que la demande soit faite auprès du responsable avant l'avant dernier Grand-Prix.

Si et seulement si le nombre des pilotes est impair, exceptionnellement une écurie pourra participer au championnat avec un seul pilote. Cette écurie ne disposera que de deux Points de Vie aux stands.

TRANSACTIONS ENTRE ÉCURIES ET MOTORISTES

A la fin d'une saison toutes les écuries tirent 1D20 pour savoir si le motoriste reste. Si l'on obtient 1 ou 20 le motoriste s'en va et on tire le dé dans la liste des Moteurs pour savoir lequel on aura pour la saison.

EN MILIEU DE SAISON

Si tu es 1er pilote et qu'en milieu de saison tu n'as pas plus de points que ton coéquipier. Tu deviendras de suite deuxième pilote. Tu changes de place dans les stands mais pas de N°.

ANNEXE 1 : Dragster

Présentation

Les deux bolides sont au départ, dès que le départ est donné, les courageux pilotes ne pensent plus qu'à une chose : arriver avant l'autre à passer la ligne située 800 m plus loin...

100, 150, 200 km/h ... la pression est considérable, ils sont collés aux sièges ! Ils ne pensent plus qu'à une chose : survivre... Surtout ne pas fermer les yeux...

Ça y est ! La ligne d'arrivée est franchie ! Vite ! Il faut sortir le parachute avant le bout de piste ! Quelle idée de courir sur une piste avec un mur au bout !!! Ralenti ! Ralenti ! Ralenti ! Ouf !

Pas d'incident ! Les deux pilotes sont vivants... Ce n'est pas toujours le cas ! Le vainqueur continuera le tournoi !

Règles

- Tableau à élimination directe ! Pas de tête de série !
- Chaque match est disputé au meilleur des 5 runs
- Si un concurrent ne peut disputer le match suivant (après un crash), c'est son adversaire qui passe le tour, quel que soit le résultat !
- Si les 2 concurrents ne peuvent disputer le tour suivant, celui qu'ils devaient rencontrer gagne par forfait...
- Si à la fin des 5 runs, les pilotes sont à égalité, un supplémentaire pour les départager jusqu'à ce que l'un d'entre eux gagne ou se crashe...

Piste

la piste est large de 5 couloirs longue de 70 cases, la ligne d'arrivée étant à la hauteur de la 50ème case...

les cases ne sont pas numérotées

un joueur se place à la droite de la piste, l'autre à gauche

Les deux démarrent ensemble quand l'arbitre annonce « go ! »

Course d'un pilote sans incident

Le joueur annonce sa vitesse, lance un dé20 noir appelé « dé incident »

Le dé incident est supérieur à 1 et inférieur à 20 (entre 2 et 19)

Le joueur lance le dé correspondant à sa vitesse

Il annonce le chiffre et déplace sa voiture du nombre de case indiqué en ligne droite

Il annonce sa nouvelle vitesse (une vitesse inférieure de 1, une vitesse supérieure de 1 ou une vitesse égale)

Il lance un dé incident

Le dé incident est supérieur à 1 et inférieur à 20 (entre 2 et 19)

Le joueur lance le dé correspondant à sa vitesse

Il annonce le chiffre et déplace sa voiture du nombre de case indiqué en ligne droite ... etc.

Le pilote arrive à s'arrêter avant la fin de piste : il survit, s'il finit avant son concurrent, il gagne la manche.

L'arrêt :

Quand un pilote peut passer la 1ère, il peut décider de s'arrêter ! Au lieu d'annoncer « 1ère », il annonce « arrêt » il ne tire donc pas de dé incident

Course avec incident !

Le joueur annonce sa vitesse, lance un dé20 noir appelé « dé incident »

Le dé incident est égal à 1

L'arbitre annonce « incident »

Le joueur lance le dé correspondant à sa vitesse

Il annonce le chiffre et déplace sa voiture du nombre de case indiqué en ligne droite

Il annonce sa nouvelle vitesse (une vitesse inférieure de 1, une vitesse supérieure de 1 ou une vitesse égale)

Il lance un dé incident

- le dé incident est inférieur à sa vitesse, il se crashe

- le dé incident est supérieur à sa vitesse, il continue

Le joueur lance le dé correspondant à sa vitesse

Il annonce le chiffre et déplace sa voiture du nombre de case indiqué en ligne droite

Le joueur annonce sa vitesse
il lance le dé incident

- le dé incident est inférieur à (sa vitesse x 2) il se scrashe (c'est le 2eme coup où il continue)
 - le dé incident est supérieur à (sa vitesse x 2) il continue...
- etc.... jusqu'à ce que le pilote s'arrête ou se scrashe, le multiplicateur augmente...

Course avec perte de contrôle

Le joueur annonce sa vitesse, lance un dé20 noir appelé « dé incident »

Le dé incident est égal à 20

L'arbitre annonce « perte de contrôle à droite »

Le joueur lance le dé correspondant à sa vitesse

Il annonce le chiffre et déplace sa voiture du nombre de case indiqué en se décalant d'un couloir vers la droite

(Si l'arbitre avait annoncé « perte de contrôle à gauche », il aurait décalé d'une case vers la gauche.

En fait la première perte de contrôle est vers l'intérieur de la piste)

Tous les coups suivant, il devra se décaler vers le même coté (sauf nouveau 20) lorsqu'il n'a plus de case pour se décaler (couloir extrême) il sort de la piste et se scrache lamentablement !

Le décalage se fait en fin de déplacement (un joueur peut gagner et se scracher dans le même coup !)

S'il retire un nouveau 20, l'arbitre annonce perte de contrôle à gauche (l'inverse du 1^{er})...

L'arrêt :

Quand un pilote peut passer la 1ere, il peut décider de s'arrêter ! Au lieu d'annoncer « 1ere », il annonce « arrêt » il ne tire donc pas de dé incident

Fin de piste

Le joueur qui n'arrive pas à s'arrêter avant la fin de piste se scrache...

A noter qu'il peut gagner la manche et se scracher à la fin

Scrash

Un pilote qui se scrashe est hors course.

L'arbitre lui annonce « crash ! »

Il ne s'est pas rendu compte tout de suite de ce qui s'est passé ! Aussi après le run, on lui explique :

Il tire un dé 20 et on se reporte à la table des blessures (voir annexe)

Parachute

Le joueur qui souhaite ralentir plus fort que d'une vitesse peut tenter d'ouvrir son parachute !

Avant d'annoncer sa vitesse, il annonce « parachute »

Il lance un dé20 blanc appelé « dé parachute »

- Si le dé est supérieur à sa vitesse précédente, le parachute s'ouvre, le joueur annonce alors 2 vitesses de moins que sa vitesse précédente (il passe de 6eme en 4eme, de 5 eme en 3eme, de 4eme en 2eme ou de 3eme en 1ere) et ceci, jusqu'à l'arrêt...
- Si le dé est inférieur au dé de vitesse, l'arbitre annonce « parachute en torche », le joueur doit respecter les règles de descente de vitesse
-

Fin de piste

Le joueur qui n'arrive pas à s'arrêter avant la fin de piste se scrache...

Commissaires

Les commissaires doivent s'occuper d'un seul joueur :

- veiller à ce que le joueur passe les vitesses correctement
- noter les résultats des dés
- annoncer « incident », « crash », « perte de contrôle à droite (ou à gauche) »
- vérifier après l'arrêt de la voiture que la somme des dés tirés correspond à la position de la voiture sur la piste

Table de blessure

| Dé de blessure | 1ere | 2eme | 3eme | 4eme | 5eme | 6eme |
|----------------|---|------|--|--|---|------|
| 1,2 | Le moteur de votre dragster a explosé... vous êtes mort | | | | | |
| 3,4 | Votre dragster a pris feu, vous êtes gravement brûlé : 3 mois d'hosto | | | | | |
| 5,6 | Le moteur ne donne aucun signe de vie... Fin de la compétition | | Le dragster a décollé... il retombe sur le dos ! Vous vous en sortez mais le dragster est foutu ! fin de la compétition | | | |
| 7,8 | Des êtres bizarres venus d'ailleurs ont été surpris de vous voir dans cet engin, ils vous ont capturé pour vous étudier : vous revenez alors que 4 runs ont été perdus par forfait | | | 4 runs | | |
| 9,10 | Votre mère vous a appelé sur votre portable, vous n'auriez pas du répondre : vous perdez les 3 prochains runs par forfait le temps de lui expliquer que vous n'avez pas le temps de parler... | | | | | |
| 11,12,13 | Votre volant est brisé dans vos mains... la tension est-elle trop forte ? Le temps de retrouver un volant en bon état, vous manquez les 2 prochains runs | | | Mais qu'est-ce que ce tremblement ? Vous n'avez pas la force de retourner dans votre cockpit : forfait pour les 2 prochains runs | | |
| 14,15,16 | Drôle de bruit ! Mais c'est quoi ? vous ne pourrez pas piloter le prochain run pour trouver la panne | | | | Vous avez fait dans votre combinaison ! le temps de retrouver une combinaison propre, vous loupez le prochain run | |
| 17 | Un pneu crevé ! Ça coûte cher ! mais vous pourrez repartir | | | | Pfffff ! Quelle frousse ! Vous avez les jambes qui tremblent : vous ne participez pas au prochain run | |
| 18,19,20 | Soit :vous êtes allé dans le gravier : vous voulez repartir tout de suite... Soit : votre dragster s'est arrêté, vous ne savez pas pourquoi ! mais maintenant, il redémarre | | | | | |

ANNEXE 2 : Essais

Présentation

Un circuit, 3 séances d'essais, on fait le total des coups et du temps... le meilleur gagne !

Principes

- Sur un circuit tiré au hasard, les pilotes s'affrontent par 4 minimum : 3 pilotes arbitrent celui qui passe, chacun à son tour faisant chacune des trois séances suivantes :
 - o Un tour de circuit sur le sec
 - o Un tour de circuit sous la pluie
 - o Deux tours de circuit sur le sec.
- On somme les coups puis le chronomètre. 12 coups en 53" plus 13 coups en 58" font 25 coups en 1'51" (et pas 26 coups en 1'51").
- Victoire au nombre de coups puis au chronomètre.
- Classement général en moyenne des classements : sur chaque circuit, le vainqueur a 1, le 2^{ème} a $(N-1)/(N+1)$, le 3^{ème} a $(N-2)/(N+1)$,... et le dernier $1/(N+1)$ (avec N participants). Chaque pilote somme ses dénominateurs et ses numérateurs afin de déterminer son classement général.

Matériel

- Un set de chaque circuit pour faire les choix, puis un set de dés et un chronomètre par table !

ANNEXE 3 : Essais Marathon

Présentation

N circuits, une seule séance... mais en enchaînant les circuits. A l'idéal, N = 33 et on prend sur chaque circuit le tracé sombre !

Principes

- Les N circuits sont posés les uns derrière les autres.
- Un commissaire par circuit plus un commissaire pour le pilote
- Victoire au nombre de coups puis au chronomètre.
-

Matériel

- Un set de chaque circuit pour faire les choix, puis un set de dés et un chronomètre par table !

ANNEXE 4 : Fureur de Vivre

Présentation

C'est une confrontation pour l'honneur entre pilotes, il n'y a pas de compétition mais simplement des défis qui se règlent sur la piste, face aux marais !

Matériel

- Voitures au 1/43°, de préférence années 50-70 US
- Un set de dés de FD (jusqu'à la 5^{ème}) enfermés dans une boîte en plastique transparente
- Un gobelet et un dé à 6 faces par pilote (où le 6 sera recouvert par une face sans vitesse)
- La piste

La piste

==> Une piste de 2 couloirs séparés par un terre-plein, afin que les deux pilotes puissent être assis côte à côte devant une table, épaule contre épaule !

==> Une ligne droite de 50 cases environ (à confirmer) avec au bout un marais où le pilote s'embourbe, perd sa voiture et ressort battu sous les lazzis de la foule

==> Techniquement, un rouleau autour de la table afin que cela soit la piste qui défile sous les yeux des pilotes et non les pilotes qui bougent leur voiture.

CHOIX DE LA VITESSE :

A chaque coup, chacun des deux peut soit accélérer (d'une vitesse), soit maintenir sa vitesse, soit décélérer du nombre de vitesses qu'il souhaite. Pour faire cela, il utilise un dé à 6 faces standard sous un gobelet, et indique secrètement la vitesse qu'il veut prendre et ne la révèle à personne.

LANCE DES DES :

L'arbitre retourne une boîte transparente où sont présents les 5 dés, les voitures ne pouvant atteindre la 6°.

ANNONCE DE LA VITESSE :

==> Les 2 pilotes dévoilent leurs vitesses.

==> Si les deux pilotes ne donnent pas la même vitesse, le plus rapide a gagné s'il survit.

==> Si les deux pilotes donnent la même vitesse, ils avancent et ensuite on passe au coup suivant sur le même principe.

==> L'arbitre annonce les 2 vitesses et les mouvements. Si les joueurs ont choisi la même vitesse, ils avancent du même nombre de cases et se rapprochent ensemble de la falaise. Sinon, le plus rapide avance (cas du 11 en 5° face au 12 en 4°... faut-il considérer la 4° plus rapide ?) et le 2ème s'arrête, honteux et battu... ou vainqueur si le premier n'a pas su s'arrêter avant le marais !

En décélération, les voitures doivent obligatoirement faire au moins un coup en 1° avant de s'arrêter.

En cas d'égalité en 1° vitesse, chacun des 2 pilotes peut donc choisir soit le point mort ('6' sur le d6) soit la 1° soit une réaccélération en 2° ! Il est toujours possible de maintenir plusieurs coups en 1° (en cas d'égalité) voire de réaccélérer, mais ce dernier cas devrait être rare !

En cas de point mort lors du même coup, les pilotes repartent en se serrant la main.

ORGANISATION GENERALE

==> Chaque pilote peut défier qui il veut tant qu'il ne perd pas sa voiture dans le marais.

==> Chaque pilote ne peut défier qu'une fois un pilote donné.

==> Les défis doivent être publics et mis en scène (pb de fille, pb en course, ...)

==> Un tour dans le marais fait perdre sa voiture au pilote qui ne peut ainsi plus participer.

==> En fin de run, le commissaire note 1 PG (Gloire) au vainqueur et 1 PH (Honte) au perdant. Le fait de finir au marais ne coûte ni ne rapporte autre chose que de clore définitivement le compteur du pilote !

ANNEXE 5 : FD Blitz

Ce projet est né suite au final de l'Open de Valréas 2001 où, Magellan & Al1 étant à égalité de points parfaite, les organisateurs ont mis en place une épreuve de départage : un tour de circuit en 'blitz' avec une configuration de 12 points.

Evidemment, cette idée était bricolée et le 'blitz' ne fut pas réellement appliqué, le temps de jeu n'étant pas chronométré. Mais l'ambiance d'un jeu rapide m'a plu (outre ma victoire !) donc je voudrai développer ce qui peut s'envisager comme une animation annexe dans le cadre d'un open ou d'un championnat... pour l'instant !

Principe général : en suivant les règles de course de Formule Dé, course à 2 (ou plus ?) voitures sur un circuit quelconque. Le but est de rallier l'arrivée en premier dans le temps limite ou d'être allé en piste le plus loin des deux concurrents (à savoir le plus proche de la ligne d'arrivée et à égalité celui qui jouera le premier au coup suivant).

Configuration :

Chaque pilote dispose d'une voiture munie de 6 pneus, 1 frein, 2 consommations, 1 moteur, 1 carrosserie & 1 tenue de route (plus simple à mettre en place qu'une config préétablie. Les 6 pneus sont là pour donner une chance à ceux qui voudraient partir en pneus durs, car la logique d'une telle course sur un tour est l'usage de pneus tendres).

Temps & matériel : chaque pilote dispose d'une minute pour réaliser l'ensemble de son tour. Pour gérer le chronomètre et les événements annexes au jeu, il est nécessaire d'être 3 arbitres : 1 arbitre par joueur qui gère le chronomètre de son joueur et vérifie ses tests et usures, un arbitre principal annonce les démarrages et arrêts des chronomètres.

Déroulement d'un match : 2 manches, chacun disposant de la pole lors d'une des 2 manches. En cas d'égalité au terme des 2 manches, une troisième manche est organisée où les 2 pilotes seront derrière la ligne et de part et d'autre de la piste mais à égale distance du premier virage (donc la pole peut ne pas être occupée pour respecter cela).

Déroulement d'une manche :

Chaque joueur se positionne de part et d'autre d'une table, place sa voiture sur la grille et prend ses 9 points de configuration 'usables' (les tests étant mortels, pas la peine de les représenter). Il place devant lui un chronomètre (les gros chronos de table sont conseillés !).

Chaque arbitre assistant prend place à côté de 'son' pilote de façon à pouvoir manier le chronomètre sans gêner le joueur.

A l'annonce de l'arbitre principal, l'arbitre du poleman (joueur 'A') enclenche le chrono de ce dernier qui doit jouer son coup en 1^{ère} vitesse. Le déroulement classique est alors enclenché :

- 1) Le joueur 'A' joue son coup et annonce 'stop'
- 2) L'arbitre 'A' arrête le chronomètre du joueur 'A'
- 3) S'il y a un test à effectuer, l'arbitre annonce 'test' et le (les) joueurs effectuent (rapidement) le test nécessaire
- 4) Sinon, l'arbitre annonce 'B'
- 5) L'arbitre 'B' enclenche le chronomètre du joueur 'B'
- 6) Le joueur 'B' joue son coup et annonce 'stop'
- 7) L'arbitre 'B' arrête le chronomètre du joueur 'B'
- 8) S'il y a un test à effectuer, l'arbitre annonce 'test' et le (les) joueurs effectuent (rapidement) le test nécessaire
- 9) Sinon, l'arbitre annonce 'A'
- 10) L'arbitre 'A' enclenche le chronomètre du joueur 'A'
- 11) Retour au point 1)

Nb : 'A' et 'B' pourront avantageusement être remplacés par les noms des pilotes !

➔ Un pilote s'arrête immédiatement en cas de test raté ou lorsqu'il dépasse sa minute de jeu.

- ➔ Le pilote qui est le plus près de la ligne d'arrivée (en nombre de cases nécessaires pour passer la ligne par la voie la plus directe) est déclaré vainqueur de la manche.
- ➔ En cas d'égalité (en particulier si les deux pilotes passent la ligne d'arrivée), le plus rapide est déclaré vainqueur de la manche.
- ➔ Deux manches gagnées et c'est gagné !

Présentation

1 contre 1 sur 1 tour... et peu de temps pour faire le tour ! Allez-vous résister à la pression ?

Principes

- Voir le règlement
- Compétition en tableau, inscription dans la journée de samedi.
- 1^{ers} tour : circuit rapide
- 1/8^{ème} de finale et 1/4 de finale : circuit moyen
- 1/2 finale & Finale : circuit long

Matériel

- Un circuit par match
- Un set de dés et un chronomètre par pilote

Répartition des circuits :

| Circuits courts | Circuits moyens | Circuits Longs |
|--------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| E02 Zandvoort 1 13 | E07 Magny-cours..... 14 | E01 Monaco18 |
| E03 Zandvoort 2 12 | E10 Interlagos..... 14 | E04 Spa.....16 |
| E05 Kyalami..... 13 | E11 Watkins Glen sombre. 14 | E16 Zeltweg16 |
| E06 Imola..... 12 | E12 Silverstone..... 15 | E17 Buenos Aires.....17 |
| E08 Monza..... 11 | E13 Montréal 14 | E25 Elkhart Lake16 |
| E09 Estoril 13 | E14 Long Beach 14 | E32 Sepang.....16 |
| E19 Suzuka 13 | E15 Hockenheim 14 | E33 10 ans17 |
| E20 Melbourne 13 | E18 Barcelone 15 | |
| E29 Atlanta 13 | E21 Budapest 15 | |
| | E22 Nürburgring 14 | |
| | E23 Monterey 15 | |
| | E24 Portland 15 | |
| | E26 Indianapolis circuit..... 14 | |
| | E27 Detroit 14 | |
| | E28 Lexington..... 15 | |
| | E30 Daytona Beach 14 | |
| | E31 Zhuhai 14 | |