



Championnat du monde de Formule Dé

Règlement international

Version 4
Le 12/11/2000



SOMMAIRE

MODIFICATIONS	3
PROFIL DE LA VOITURE	4
ESSAIS	4
DÉPART	5
PRINCIPE	5
DÉPART	5
COURSE	5
PASSAGE DES VITESSES	5
Enchaînement des vitesses	5
Risque de Casse Moteur	5
Rétrogradage.....	5
DÉPLACEMENT DE LA VOITURE	5
Règle	5
Dépassement des limites du virage	6
ACCROCHAGE	6
ASPIRATION	6
CHANGEMENT DU TEMPS	6
STANDS	7
ENTRÉES AUX STANDS	7
ARRÊTS	7
Arrêts courts.....	7
Arrêts longs.....	7
SORTIE DES STANDS	7
CHOIX DES PNEUMATIQUES	8
PNEUS TENDRES	8
Bonus.....	8
Pénalités.....	8
Durée de vie.....	8
PNEUS DURS	8
Pénalités.....	8
Durée de vie.....	8
PNEUS PLUIE	8
Pénalités.....	8
Durée de vie.....	8
TABLEAU RÉCAPITULATIF	8
Pneus	8
INCIDENTS DIVERS	9
SCRATCH MOTEUR	9
TÊTE À QUEUE	9
ACCIDENT	9
TENUE DE ROUTE	9



Modifications

Version	Description
1.C → 2.0	<ul style="list-style-type: none">☞ Suppression des variantes de départ pour ne garder que le tableau.☞ Ajout de la précision : Sauter un arrêt dans un virage ne compte pas comme arrêt dans le virage suivant.☞ Ajout de la précision : les changements de couloir ne sont pas compter dans les aspirations.☞ Correction : les arrêts dans un virage sous la pluie sont sanctionnés par une glissade d'une case pour les pneus pluie.☞ Suppression de la priorité à la voiture qui décide de faire un arrêt court.☞ Suppression du bonus pour la voiture qui décide de ne pas faire d'arrêt aux stands☞ Ajout du tête à queue lorsqu'un point de tenue de route est nécessaire quand on en n'a plus.
2.0 → 3.0	<ul style="list-style-type: none">☞ Modification du profil de la voiture au départ de la course.☞ Points de réserve gérés pour une écurie complète. (et plus individuellement)☞ Séance d'essai pour la position de départ.☞ Modification des bonus de départ.☞ Nombre de tours pour la course : 2.☞ 2 changements de couloir par coup de dé.☞ Aspiration peut permettre de rentrer dans un virage, et la voiture n'est plus obligée d'être devant l'autre. Les règles d'accrochage sont précisées.☞ La météo n'est jamais fixée pendant une course.☞ Arrêts courts : seuls tous les pneus sont changés.☞ Ordre de sortie des stands = Ordre de rentrée dans les stands.☞ Pneus tendres : Bonus complet pour rentrer dans un virage et pénalités x3 à partir du 2^{ème} tour.☞ Rapatriement aux stands : accrochage possible pendant le rapatriement.
3.0 → 4.0	<ul style="list-style-type: none">☞ Modification du profil de la voiture au départ de la course. (Construction libre)☞ Points de réserve gérés pour une écurie complète. (avec choix du nombre de points dépensés dans la course)☞ Séance d'essai pour la position de départ. (Conduite, décompte et choix des stands)☞ Casse moteur (Tous ceux qui sont en 5° ou 6°, risque diminué sous la pluie).☞ Changements de couloir par coup de dé. (Zigzag interdit, mais libre dans le virage)☞ Accrochage : Chaque pilote tire indépendamment le dé noir.☞ Aspiration : point de frein si on rentre dans un virage.☞ Entrée dans les stands interdite si on est pas en 4° maximum.☞ L'essence n'est plus gratuite.☞ Ordre de sortie des stands : selon la position sur le circuit.☞ Pneus tendres : Bonus ramené à +1 fac.☞ Le dernier point de moteur, carrosserie ou tenue de route met le véhicule hors course, avec rapatriement. Obligation d'utiliser un point de vie pour repartir du stand.☞ Mort immédiate, pas de tour de rattrapage pour tenue de route ou sortie de route uniquement.☞ La casse moteur se joue individuellement, mais à partir de 17 ou de 27.



Profil de la voiture

Chaque pilote dispose au départ de chaque course de 22 points de vie maximum. Il peut les répartir à sa guise, mais avec les contraintes suivantes :

Il doit affecter au moins 18 points sur sa voiture.

Il doit y avoir 1 point obligatoire sur :

- La tenue de route
- Le moteur
- La carrosserie

Si ces points obligatoires sont utilisés, la voiture est considérée hors course.

Il peut décider de garder jusqu'à 4 points soit pour les courses suivantes, soit pour l'utilisation au stand pendant cette course.

Les points gardés au stand ou mis de côté pour les autres courses peuvent être mis en commun au sein de l'écurie.

L'utilisation des points de réserve se fait à la discrétion de chaque écurie. Par exemple sur une écurie de 2 pilotes, un pilote peut utiliser les 4 points de réserve lors d'un seul ravitaillement.

Néanmoins, s'il y a désaccord au sein de l'écurie, les points de réserve restants sont partagés. S'il en reste un nombre impair, le point en trop est conservé pour la prochaine course. (Voir § Stands page 7).

Quand les configurations des voitures sont établies, elles sont vérifiées par les autres pilotes, et les points mis en réserve ou au stand sont notés par le commissaire de course.

Les points qui n'auront pas été mis au stand ne pourront pas être utilisés pendant la course. De même, les points mis au stand, mais pas utilisés dans la course ne pourront pas être utilisés pendant les courses suivantes.

Essais

Pour déterminer les positions de départ, une séance d'essai doit être effectuée.

L'ordre de participation aux essais est tiré au dé noir (1^{er} : le plus petit, Dernier le plus grand).

Chaque essai est effectué individuellement. Le classement se fait sur la base des critères suivants :

1. La position sur le circuit
2. Le nombre de coups pour atteindre la position. Attention : 1 point est ajouté par minute entière. (ex : 6'52" = 6 pts ajoutés au total).
3. Temps (Si égalité de points)
4. L'ordre de départ si les pilotes n'ont pas été départagés auparavant.

Le 1^{er} concurrent part avec une météo variable depuis la première case du couloir central.

Elle ne peut jamais être fixée.

En dehors du 1^{er} concurrent, tous les autres pilotes partent sur le 1^{er} coup avec la météo du dernier coup du pilote précédent. Il y a continuité dans les intempéries.

Les règles de conduite pendant les essais sont différentes de celles de course :

- On ne compte pas les rétrogradages. (On peut passer de la 6^e à la 2^e gratuitement). (6^e -> 1^e interdit).
- Il est interdit d'utiliser les freins.
- Les pneus sont comptés en fonction de leur type.

La météo au départ de la course est celle du dernier coup du dernier pilote aux essais.

Quand la grille de départ est établie, les pilotes choisissent leur stand personnel. Il y a un stand et un seul par pilote (une case d'entrée seulement).



Départ

Principe

En fonction de leur position sur la ligne de départ, chaque pilote lance successivement le dé noir puis le dé jaune (1^{ère} vitesse)

Départ

Résultat dé noir	Bonus/Malus
De 1 à 2	Faux départ
De 3 à 18	Pas de Bonus
De 19 à 20	Super départ : Lancement du dé orange (2 ^{ème}) à la place du jaune (1 ^{ère})

Course

L'objectif de la course est bien évidemment de franchir la ligne d'arrivée après avoir parcouru 2 ou 3 tours de course selon la décision avant les essais par les pilotes présents.

A chaque tour, c'est le pilote en tête qui joue en premier, puis le deuxième, et ainsi de suite jusqu'à la fin du peloton. En cas d'égalité de case, c'est celui qui a la vitesse la plus élevée qui repart en premier, sinon c'est celui qui est arrivé le premier.

Passage des vitesses

Enchaînement des vitesses

A chaque coup de dé, le pilote peut choisir de conserver la vitesse qu'il avait au tour précédent, de passer à la vitesse supérieure ou de rétrograder d'une vitesse sans pénalité.

En fonction de la vitesse choisie, le dé correspondant permettra d'avancer d'un certain nombre de case. Ainsi, en 1^{ère}, le pilote ne pourra avancer que de 1 à 2 cases dans le cas normal, etc., jusqu'en 6^{ème} où il pourra avancer de 21 à 30 cases. Le choix de la vitesse est souvent conditionné par la cible à atteindre, c'est-à-dire la zone de virage.

Risque de Casse Moteur

A partir de 17 (en 5^{ème}) ou de 27 (en 6^{ème}), le pilote doit jouer le dé noir pour déterminer si sa voiture risque de casser son moteur.

Si la valeur du dé affiche un chiffre entre 1 et 4, le pilote perd un point moteur. (1 à 3 par temps de pluie)

Rétrogradage

En cas de vitesse trop élevée, le pilote peut rétrograder au maximum de 4 vitesses, moyennant les pénalités suivantes :

- 2 vitesses : 1 point d'essence
- 3 vitesses : 1 point d'essence + 1 point de frein
- 4 vitesses : 1 point d'essence + 1 point de frein + 1 point de moteur

Déplacement de la voiture

Règle

Le pilote peut déplacer sa voiture comme bon lui semble sans changer plus de 2 fois de couloir par coup de dé dans les lignes droites. Par contre, dans les virages, il peut suivre les flèches à sa guise. On n'a pas le droit de revenir sur son couloir d'origine dans les lignes droites (zigzag interdit) sauf s'il y a un obstacle sur ce couloir (voiture, case morte, ...). Le pilote doit impérativement respecter le nombre d'arrêts déterminés pour chaque virage à négocier.



Dépassement des limites du virage

En cas de dépassement des limites d'un virage, le pilote a plusieurs possibilités qu'il peut mixer en fonction des possibilités qu'il lui reste :

- ☞ Soit il utilise des points de frein qui lui permettront de suspendre sa course d'autant de cases que de points de freins utilisés.
- ☞ Soit il utilise des points de pneus qui lui permettront de suspendre sa course d'autant de cases que de points de pneus utilisés.
- ☞ Soit il choisit un panachage entre les freins et les pneus.

Si une sortie de virage amène une voiture dans le virage suivant, cet arrêt ne compte pas pour ce virage, et le pilote doit payer un point de frein obligatoire, sans bouger la voiture. (Il est donc interdit de sauter un arrêt de virage pour gagner un coup)

Accrochage

Il y a accrochage lorsque à l'issue du déplacement d'une voiture :

- ☞ celle-ci se retrouve placée derrière ou à côté d'un ou plusieurs autres véhicules.
- ☞ si la voiture se retrouve positionnée devant une autre voiture et qu'elle roule avec un rapport inférieur ou égal à celle qu'elle précède (elle roule donc moins vite et risque d'être percutée par l'arrière).

Il y a accrochage avec respectivement l'ensemble des voitures.

Le pilote doit donc déterminer avec chaque pilote de chaque voiture concernée s'il y a réellement accrochage en suivant la règle suivante:

- Chaque pilote lance le dé noir : si c'est 1 (ou 2 sous la pluie), il perd un point de carrosserie.
- Si le véhicule de la victime se retrouve hors course du fait de cette carrosserie, l'auteur de l'accrochage perd un point de carrosserie obligatoirement.

Lorsqu'une voiture perd un point de carrosserie, la case sur laquelle elle se trouve est marquée. Cette marque permettra de signaler les problèmes de tenue de route en cas de passage sur cette case (*Voir § Tenue de route page 9*).

Aspiration

Si, à l'issue du déplacement de sa voiture, un pilote se retrouve juste derrière une autre voiture, il peut profiter du phénomène d'aspiration, c'est-à-dire qu'il peut dépasser cette voiture en avançant de 3 cases.

Cette manœuvre ne peut être effectuée que dans les conditions suivantes :

- Les 2 voitures doivent être en 4^{ème}, 5^{ème} ou 6^{ème}.
- La voiture de devant doit être dans un rapport supérieur ou égal à celle de derrière.
- Les freins ne peuvent pas être utilisés pour bénéficier de l'aspiration.
- Les bonus éventuels doivent être pris avant l'aspiration et ne peuvent être utilisés ni pendant ni après l'aspiration.
- L'aspiration est facultative, mais si elle est prise, elle doit l'être en entier (3 cases obligatoires).
- L'aspiration ne peut être prise si la case de départ de l'aspiration fait partie d'une zone de virage.
- Il n'y a pas d'accrochage si la voiture se retrouve devant (voir règle de l'accrochage), par contre il y a un risque si elle se retrouve à côté ou si elle reste derrière.

Plusieurs aspirations successives peuvent être enchaînées.

Lors de la prise d'une aspiration, on ne compte pas les changements de couloir.

L'aspiration peut permettre de rentrer dans un virage, mais dans ce cas le bénéficiaire doit consommer un point de frein.

Changement de météo

La météo n'est jamais fixée au cours de la course.

Lorsqu'un pilote tire 19 ou 20 en 5^{ème} ou bien 29 ou 30 en 6^{ème}, le temps sur la course doit être déterminé à nouveau.

Pour ce faire, le pilote lance le dé noir et détermine la météo en fonction du nombre obtenu et les barèmes déterminés sur le plateau de jeux.



Stands

Entrée aux stands

Le passage par le couloir des stands entraîne obligatoirement l'arrêt aux stands et ne peut se faire qu'en 4^{ème} maximum.

Le pilote doit utiliser tous les moyens encore à sa disposition pour se plier à cette règle (freinage, rétrogradage ou autre). S'il n'y arrive pas, l'entrée dans le couloir des stands est interdite.

Arrêts

Arrêts courts

Le pilote décide d'effectuer un arrêt rapide.

Tous les pneus peuvent être régénérés.

Il n'a pas le droit d'utiliser de point de vie de réserve pour le reste.

En effet, il ne s'agit que d'un arrêt dit rapide.

Il décide alors des types de pneus dont il équipe sa voiture, avant de jeter le dé pour le chrono d'arrêt au stand.

Chrono d'arrêt au stand :

Il jette le dé noir.

Si le dé affiche un nombre inférieur ou égal à 10, le pilote repart immédiatement de la moitié des cases affichées sur le dé (arrondi à l'entier supérieur).

Sinon, le pilote attend le prochain tour de dé pour pouvoir sortir du stand

Le pilote ressort en 4^{ème} **obligatoirement**.

Arrêts longs

Lors de l'arrêt long, le pilote peut utiliser s'il le désire des points de réserve de l'écurie pour ce qu'il veut (Essence, frein, moteur, carrosserie ou tenue de route).

D'autre part, il régénère tous ses pneus.

Le pilote, dans ce cas, attend obligatoirement le tour suivant pour pouvoir rejouer. Il décide du choix des pneumatiques juste avant de lancer le dé pour la sortie du stand.

Le pilote peut alors sortir en 4^{ème} au maximum.

Attention, dans le cas d'un retour au stand pour cause de voiture hors course, le pilote devra attendre 2 tours supplémentaires pour pouvoir rejouer.

Sortie des stands

L'ordre de sortie des stands est fonction de la position sur le circuit.

S'il y a des voitures sur la piste en face des stands, elles ont la priorité sur celles qui sont dans les stands, et ce sur toute la longueur de la ligne de séparation des stands et de la piste. (Selon ligne du trapèze).

S'il y a une voiture dans le couloir à la même hauteur qu'une autre qui se trouverait dans son stand, celle qui est dans le couloir a la priorité.



Choix des pneumatiques

Pneus Tendres

Ce sont des pneus les plus adaptés pour le beau temps.

Bonus

Par Beau Temps : Avec ce type de gomme, le pilote à chaque coups de dé peut, à sa discrétion, choisir d'avancer d'une case supplémentaire, en ligne droite comme dans les virages.

Par Temps de Pluie : Il n'y a plus de bonus, les gommages tendres perdant toutes leurs qualités dès que le circuit est sous la pluie.

Pénalités

Par Beau Temps : En sortie de virage, les pertes de points de pneus sont doublées (ex : glisser d'une case coûte 2 points de pneus).

Par Temps de Pluie : En sortie de virage, les pertes de points de pneus sont doublées (ex : glisser d'une case coûte 2 points de pneus) par temps de pluie. D'autre part, chaque arrêt dans un virage est sanctionné par une glissade de 3 cases.

Durée de vie

Les gommages tendres sont fragiles. Elles perdent leurs qualité au bout d'un tour (Plus de bonus et pénalités x2) et deviennent catastrophiques au 3^{ème} tour : -1 case à chaque coup, les pénalités sont triplées.

Pneus Durs

Ce sont les pneus les plus standard.

Pénalités

Les pénalités sont simples que ce soit par beau temps ou par temps de pluie. (ex : glisser d'une case coûte 1 point de pneus). Par contre, par temps de pluie, chaque arrêt dans un virage est sanctionné par une glissade de 3 cases.

Durée de vie

Les gommages durs ont une durée de vie très longue et ne s'usent pas.

Pneus Pluie

Ce sont des pneus les plus adaptés pour la pluie. Il sont fait d'une gomme relativement tendre, et de sculptures particulières qui lui offrent une meilleure adhérence dans les virages.

Pénalités

Par Beau Temps : En sortie de virage, les pertes de points de pneus sont doublées (ex : glisser d'une case coûte 2 points de pneus) par beau temps.

Par Temps de Pluie : En sortie de virage, les pertes de points de pneus sont simples (ex : glisser d'une case coûte 1 points de pneus) par temps de pluie. D'autre part, les arrêts dans un virage sont sanctionnés par une glissade.

Durée de vie

Les gommages pour la pluie sont relativement fragiles. Elles perdent leur qualité au bout du 2^{ème} tour puisque les pénalités sont triplées par beau temps ou par temps de pluie.

Tableau récapitulatif

Pneus							
Type de pneus		Ligne droite Ou entrée en virage		Arrêt dans le virage		Sortie de virage	
		BEAU	PLUIE	BEAU	PLUIE	BEAU	PLUIE
Pneus Durs	1 ^{er} , 2 ^{ème} & 3 ^{ème} Tour	+0	+0	+0	+3	x1	x1
Pneus Tendres	1 ^{er} Tour	+1 fac.	+0	+1 fac.	+3	x2	x2
	2 ^{ème} Tour	+0	+0	+0	+3	x2	x2
	3 ^{ème} Tour	+0	+0	+0	+3	x3	x3
Pneus Pluie	1 ^{er} & 2 ^{ème} Tour	+0	+0	+0	+1	x2	x1
	3 ^{ème} Tour	+0	+0	+0	+3	x3	x3



Incidents divers

Rapatriement

Lorsqu'une voiture doit regagner les stands par le rapatriement, elle doit s'y rendre en 4^{ème} maximum, en respectant les arrêts dans les virages. Si une voiture vient à sa hauteur, les règles d'accrochage s'appliquent.

Une fois arrivée au stand, la voiture reste au stand pour faire un arrêt extra-long (le pilote passe 2 tours) et réparer sa voiture avec les points de vie restant dans son écurie.

Scratch moteur

La casse moteur est testée à partir de 17 en 5^{ème} ou de 27 en 6^{ème}. Si le pilote tire de 1..4 par temps sec ou de 1..3 par temps de pluie au dé noir. Il perd un point moteur. S'il raye son dernier point moteur, il y a « scratch moteur ». Dans ce cas, la voiture repart en tête à queue, puis elle doit se rendre au stand pour réparation en utilisant la procédure de rapatriement. Le pilote doit alors disposer d'un point de vie dans son stand pour pouvoir continuer la course. (Il l'utilise pour réparer son moteur)

Si le « scratch » se produit dans le dernier tour, le pilote doit abandonner la course.

Tête à queue par manque de pneu

Lorsqu'un pilote utilise son dernier point de pneus, il est obligé de repartir en 1^{ère}.

Si un pilote glisse mais ne possède plus de point de pneu, le pilote doit abandonner la course.

Accident

Même règle que pour le « scratch moteur » lorsqu'un point de carrosserie est manquant lors d'un accrochage. La voiture repart en tête à queue, puis elle doit se rendre au stand pour réparation en utilisant la procédure de rapatriement. Le pilote doit alors disposer d'un point de vie dans son stand pour pouvoir continuer la course. (Il l'utilise pour réparer sa carrosserie)

Si l'accrochage de trop se produit dans le dernier tour, le pilote doit abandonner la course.

Tenue de route

Si une voiture se retrouve obligée de passer sur une case où un accrochage ou une casse moteur a eu lieu précédemment, le pilote se voit automatiquement pénalisé d'un point de tenue de route s'il tire de 1 à 4 au dé noir par beau temps, et de 1 à 5 par temps de pluie.

Cette règle est valable même si la voiture n'est pas immobilisée sur la case de l'accident.

Lorsque le dernier point de tenue de route est utilisé, le pilote doit abandonner la course.