

BOLIDE

Un jeu révolutionnaire de courses automobiles



de 2 à 8 joueurs (à partir de l'âge de 14 ans)

Contenu de la Boîte

2 Circuits, 8 Voitures, 8 Cartons Nominatifs dits Pions, 1 Dé à 12 faces, 1 Bloc Stratégies, 1 Crayon, 1 Sablier, 1 Réglette, 1 Livret de Règles.

Règles de base

Préparation et But du jeu

Chaque joueur choisit une voiture, invente le nom de son pilot  et de son équipe  (qu'il peut partager avec un autre joueur allié) et qu'il devra indiquer dans les carrés du bloc stratégies (dans le jeu de base on utilise seulement les cases du bloc à fond blanc).

A chaque voiture correspond un **Pion**, un marqueur nominatif de la même couleur permettant de simuler, sans avoir recours aux dés, le mouvement de la voiture en signalant aux pilotes les mouvements successifs, la direction et la vitesse de la voiture.

Pour définir la grille de départ on tire au sort les positions: le dé le plus élevé démarre en pole-position (ceux paritaires sont tirés à nouveau) et positionne sa voiture en deçà de la première ligne rouge de la grille de départ et le deuxième en deçà de la ligne rouge successive et ainsi de suite.

Le premier pilote qui franchit ou dépasse la ligne d'arrivée au terme du 2^{ème} tour gagne la course. Le jeu se termine lorsque tous les pilotes ont dépassé la ligne d'arrivée du 2^{ème} tour.

Déroulement du jeu

Le plan du jeu est parcouru de lignes noires et blanches dans la direction Nord-Sud et Est-Ouest: les points que les voitures peuvent occuper sont exclusivement ceux fournis par les intersections de lignes noires.

1) Mouvements

Départ

Les voitures, immobiles sur la grille, bougent dès qu'apparaît le feu vert d'un seul carré: du point dans lequel il se trouve, chaque pilote peut se déplacer sur un autre point quelconque des 5 points autour de sa voiture qui, pour celle en pole-position, sont représentés par les cercles blancs dans la figure 1.

Chaque pilote est libre de se diriger vers l'un des 5 points pouvant être atteints (fig.2) et de positionner donc sa voiture sur le point choisi (fig.3).

Au terme du mouvement de la voiture, on déplace le Pion correspondant: à partir de la position dans laquelle la voiture vient de s'arrêter, le pilote déplace le Pion d'autant de carrés correspondant à ceux que sa voiture vient de parcourir (fig.4), en répétant le mouvement.

Afin de faciliter les mouvements, il est conseillé de voir chaque déplacement comme la somme de deux déplacements: Est-Ouest et Nord-Sud. Par exemple, dans la (fig.3), le mouvement de la voiture peut être vu comme + 1 au Nord et + 1 à l'Ouest.

Le fait de procéder aux déplacements obliques de la voiture en parcourant d'abord les carrés dans la direction Nord-Sud et ensuite Est-Ouest (ou vice-versa) est une excellente façon de rappeler le déplacement que le Pion doit répliquer. En effet, dans l'exemple cité, le Pion parcourt, à partir de la voiture, un + 1 vers le Nord et un + 1 vers l'Est, en répliquant le même déplacement que celui effectué par la voiture.

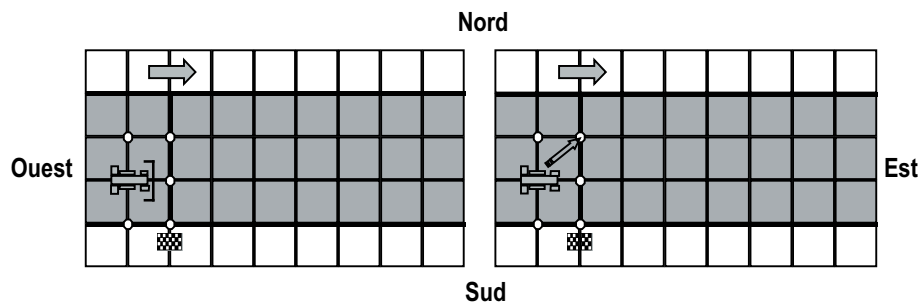


Figure 1: points pouvant être atteints

Figure 2: le pilote choisit un point

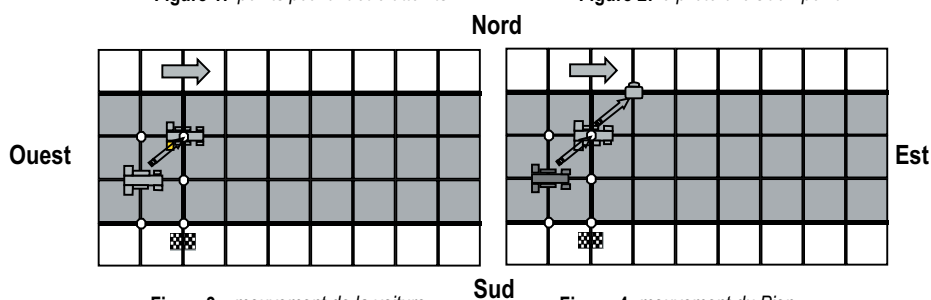


Figure 3: mouvement de la voiture

Figure 4: mouvement du Pion

FRANCAIS

Il est important de se rappeler que **le mouvement du Pion doit commencer là où la voiture vient de s'arrêter et doit répliquer son déplacement toujours selon les points cardinaux.**

Une fois le Pion mis à terre, le tour se conclue et il n'est plus possible de changer le mouvement.

Au moment du départ se produit l'unique imprévu obligé du règlement de base: chaque pilote, à partir du 1^{er} sur la grille, avant de bouger, tire le dé pour l'imprévu départ (voir Tableau *Imprévu Départ pour Plein et Règles de Base en Appendice*), qui simule la griserie des départs réels des courses automobiles.

On découvre ainsi (fig.5) s'il a effectué un départ normal (celui qu'on vient de décrire), lent (mais le Pion doit être positionné au-dessus de la voiture) ou rapide (la voiture se déplace de 2 carrés au lieu d'1 et le Pion en réplique le mouvement).

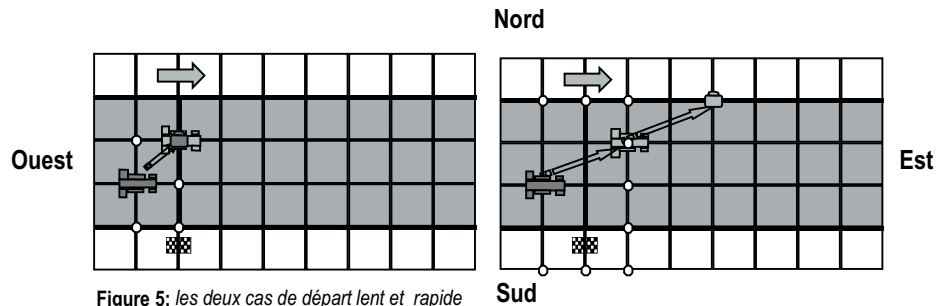


Figure 5: les deux cas de départ lent et rapide

Mouvements successifs

Le Pion signale les déplacements autorisés dans le tour successif. En effet, le pilote pourra se positionner, dans le prochain mouvement, non seulement dans le point du Pion, mais aussi dans tous les points du carré imaginaire dont le centre est le Pion et dont le côté est représenté par 4 carrés (25 points au total représentés par les drapeaux dans la (fig.6).

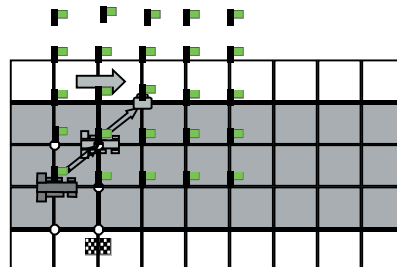


Figure 6: le Pion signale les mouvements successifs

FRANCAIS

Au deuxième tour le pilote peut donc choisir de se déplacer pour atteindre un point quelconque parmi les 25 points signalés par son propre Pion (fig.7).

En effectuant le nouveau déplacement (fig.8) le pilote devra se rappeler des carrés dans la direction Nord-Sud (dans l'exemple 1 au Sud) et Est-Ouest (3 à l'Est) qui le composent.

A cette action font suite:

- un déplacement identique du Pion à partir du point où la voiture vient de s'arrêter (fig.9)
- un nouveau groupe de 25 points à choisir pour le tour successif (fig.10).

En conséquence, pour tous les tours de la compétition, les voitures se déplaceront en alternant les mouvements voiture-Pion indiqués dans les exemples précités et pourront se positionner sur tous les points du circuit, y compris les lignes limite et les bords.

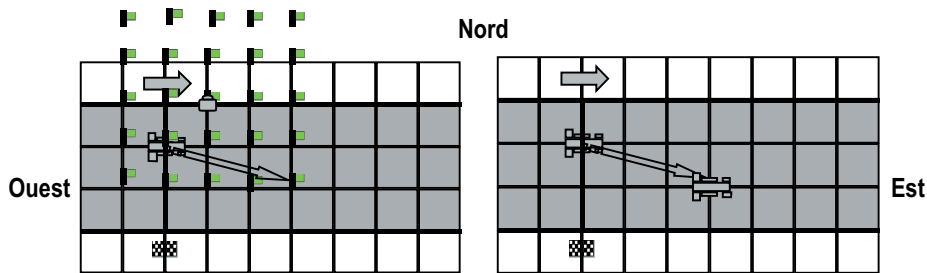


Figure 7: le pilote choisit un point

Figure 8: mouvement de la voiture (1 Sud, 3 Est)

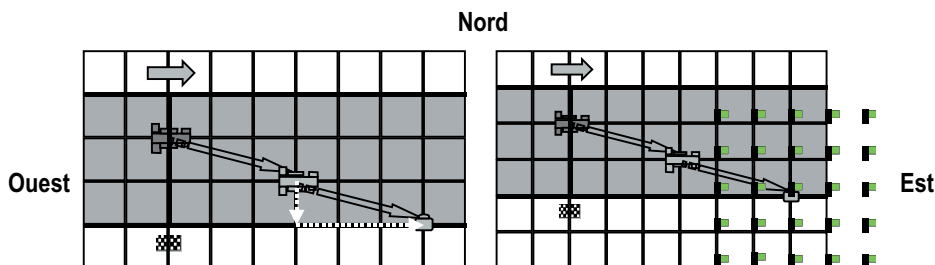


Figure 9: mouvement réplique du Pion

Figure 10: FIN DU 2^{ème} TOUR

FRANCAIS

La **vitesse** à laquelle est en train de rouler la voiture est égale au nombre de carrés du trait le plus long qui compose la distance voiture-Pion.

Par exemple, la voiture de la figure 9, qui vient de se déplacer d'1 carré au Sud et de 3 carrés au Est, est en 3^{ème} vitesse. Dans les carrés imaginaires signalé par le Pion (fig.10) il y a toujours des points que la voiture est en mesure d'atteindre en se déplaçant à des vitesses:

- qui maintiennent la vitesse du tour précédent
- qui réduisent de 1 ou 2 unités la vitesse du tour précédent
- qui augmentent de 1 ou 2 unités la vitesse du tour précédent.

Dans la figure 11 le pilote est en 4^{ème} vitesse: il ralentira donc en choisissant l'un des points se trouvant avant le Pion. En revanche, il accélérera en choisissant un point après le Pion. En choisissant des points qui se trouvent à hauteur du Pion il gardera constante sa vitesse.

Dans les règles de base, la **vitesse maximale** pouvant être atteinte est la 7^{ème} dans le 1^{er} tour et la 8^{ème} dans le deuxième tour (la voiture est plus rapide dans la mesure où elle est plus légère, dès lors qu'elle a consommé du carburant): de ce fait les déplacements maximaux sont respectivement de 7 et 8 carrés.

Il est important de se rappeler qu'une fois atteinte la vitesse maximale il ne sera pas possible de se rendre dans les points indiqués par le Pion, auxquels correspondent des vitesses plus élevées.

Une voiture achève son 1^{er} tour en touchant ou en dépassant la ligne d'arrivée. A partir du tour successif elle entreprendra son 2^{ème} tour.

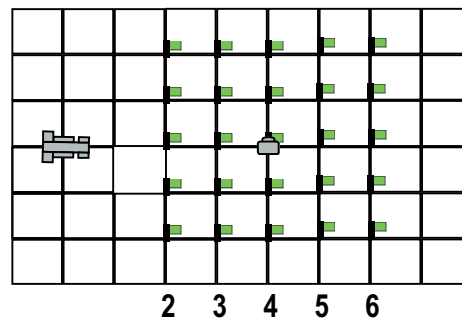


Figure 11: les accélérations et les ralentissements dans *Bolide*

Bien que le mouvement des voitures soit exprimé en le décomposant dans les deux composantes Nord-Sud et Est-Ouest, leur déplacement effectif demeure le trait qui relie le point de départ à celui choisi comme point d'arrivée, à savoir la trajectoire du parcours.

D'après la règle de base des mouvements, cette trajectoire doit se trouver entièrement sur la piste ou sur les bords (fig.12), en évitant de couper les virages en passant à l'extérieur de la piste. Dans le doute il est possible de la contrôler au moyen d'une règlette. Dans l'exemple indiqué, les trajectoires tracées ne sont pas autorisées dès lors qu'elles passent à l'extérieur du circuit, tandis que celle continue est autorisée. De plus, la trajectoire ne peut pas passer sur un point occupé par une autre voiture.

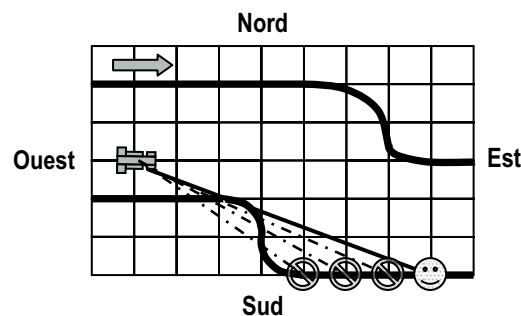


Figure 12: la trajectoire autorisée est celle 7 Est – 3 Sud

FRANCAIS

Seulement pendant le tour personnel il est licite d'effectuer des calculs, en comptant avec les doigts sur la piste, mais seulement pour ce qui a trait au déplacement voiture-Pion à effectuer et non pas pour les déplacements successifs.

Les pancartes blanches dessinées sur le circuit indiquant la distance en carrés des virages principaux, représentent pour le pilote un bon point de repère.

2) Mouvements à l'extérieur de la piste

Pendant la compétition un Pion pourra être positionné non seulement sur les points situés à l'intérieur de la piste, mais aussi sur ceux extérieurs (croisement de lignes noires), en dehors du circuit (croisement des lignes blanches) et à l'extérieur du plan de jeu sans que cela puisse créer des problèmes.

Cependant, au cas où tous les 25 points indiqués par le Pion (n'importe quel soit son positionnement) seraient à l'extérieur de la piste (fig.13), le pilote serait obligé d'en choisir un et de sortir de la piste (à moins, comme on verra, qu'il ne décide d'utiliser les blocages). La sortie de la piste consiste en 3 moments:

- la sortie proprement dite: on atteint l'un des points situés à l'extérieur de la piste indiqués par le Pion (ligne tracée en tirets; dans l'exemple cité le pilote sort de la piste en 5^{ème} vitesse). On s'arrête et on élimine le Pion (le tour termine)
- le retour dans la piste: la voiture, du point où elle s'est arrêtée, se déplace comme elle veut (la règle des 5 points de départ n'est pas valable) avec des déplacements d'une unité à chaque tour, jusqu'à atteindre un point de bord/piste, en simulant la vitesse réduite de la voiture sur les prés ou le sable
- le 1^{er} tour effectué après le retour sur la piste (4^{ème} et 5^{ème} voiture dans la série) est encore d'une unité, en simulant la situation de pneus sales. Mais le Pion réapparaît: à partir du tour successif on reprend une allure normale et, de ce fait, on pourra rouler en 3^{ème} vitesse.

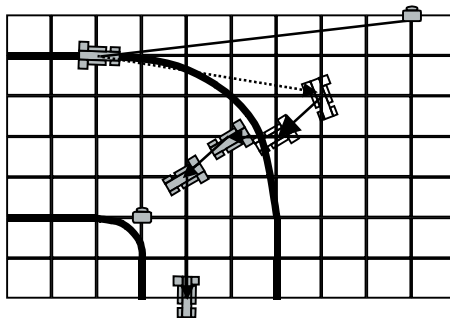


Figure 13: la sortie de la piste

FRANCAIS

Au cas où, suite à la sortie de la piste, il ne serait pas possible de maintenir la voiture à un croisement de lignes noires et on aboutit sur un croisement de lignes blanches ou à l'extérieur du tableau, la voiture se fracasse et son retrait est immédiat. En effet, les lignes blanches et leurs croisements sont destinées seulement aux positionnements des Pions et n'indiquent pas des points valables pour les voitures.

3) Tours de jeu

A chaque tour, chaque joueur effectue un seul mouvement et doit jouer dans l'ordre dicté par la position de sa propre voiture sur la piste.

Afin d'établir quelle est la voiture qui le précède, et qui de ce fait démarre avant, il faut repérer:

- **le secteur** de la piste dans lequel on se trouve. Les secteurs ce sont des traits de piste compris entre les lignes noires tracées en tirets. A chacun de ces secteurs correspond une flèche rouge indiquant une direction

- **la flèche rouge** relative au secteur en question.

Parmi les voitures qui se trouvent dans le même secteur, la voiture placée plus en avant démarre la première dans la direction indiquée par la flèche rouge. Dans le cas de 2 ou plusieurs voitures appareillées, celle qui dans le tour précédent était en avant démarre la première.

Pendant les mouvements d'autrui chaque pilote peut décider de tourner **le sablier** et oblige ainsi l'adversaire à achever le mouvement avant l'échéance du temps. Si le pilote ne bouge pas avant l'échéance du temps, sa voiture doit effectuer le mouvement qui la conduit dans la position occupée par son Pion, n'importe quel soit le point où ce dernier se trouve. Comme d'habitude, le Pion répliquera le mouvement forcé effectué par la voiture.

4) Blocages



Les **blocages** ce sont des freinages particuliers que le pilote exploite sans respecter la règle du Pion. Cette manœuvre lui permet de passer de n'importe quelle vitesse à la vitesse 2 en un seul tour. *L'utilisation des blocages est fondamentale soit pour les dépassements en décélération, soit pour éviter des situations dangereuses telles que les collisions ou les sorties.*

Les concepts de base des blocages sont:

- la vitesse à laquelle porte un blocage est toujours et seulement 2 (on effectue un déplacement égal à 2)

- cette manœuvre est effectuée sans prendre en compte le carré de 25 points signalé par le Pion. Cependant, pas toutes les directions sont possibles: on ne peut pas se clouer en effectuant un angle majeur ou égal à 90° par rapport à la direction primaire (segment voiture-Pion).

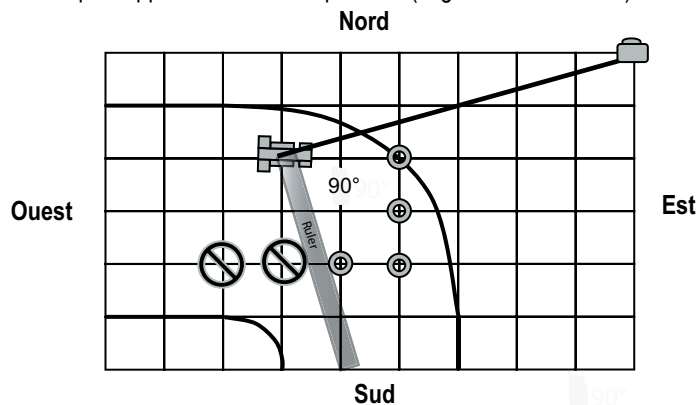


Figure 14: parmi les points intéressants pour le blocage, ceux licites et ceux illicites

Afin de vérifier les points dans lesquels il est possible d'effectuer des blocages, positionnez la réglette à 90° par rapport au parcours voiture-Pion. Afin d'identifier quelle est la direction à 90° , il suffit de tourner les composantes du trait voiture-Pion dans le sens horaire ou antihoraire selon le virage.

Dans la figure 14, en tournant dans le sens horaire, la composante Nord devient Est et celle Est devient Sud.

Les points admis sont tous ceux que l'on peut atteindre avec un mouvement à la vitesse 2, situés au-dessus de la réglette (les points sur la réglette sont toujours interdits dès lors qu'ils se trouvent à 90°).

Exemple: dans la figure 14, la voiture se trouve en 6^{ème} vitesse (la dernière manœuvre a été 2 Nord/6 Est, ainsi que l'on déduit de la position du Pion); au cours du tour successif la décélération maximale possible amènerait à une vitesse 4, mais à l'extérieur de la piste. A ce moment le pilote, en déclarant d'utiliser l'un de ses "blocages", conduit la voiture à la vitesse 2 dans n'importe quelle direction à moins de 90° en respectant la direction précédente (parcours voiture-Pion). Pour vérifier quels sont les points possibles dans lesquels effectuer le blocage, la réglette doit être positionnée à 90° par rapport au parcours voiture-Pion (à savoir, dans la direction 2 Est/6 Sud): les points admis sont ceux indiqués dans la figure par des petits cercles.

Après avoir effectué le Blocage, le pilote déplace le Pion en réitérant le mouvement de la voiture qu'il a clouée, à partir du point où cette dernière s'est arrêtée (en appliquant donc la règle habituelle).

Dans les règles de base, **le nombre de blocages** dont disposent les pilotes est de 3 et le recours à cette manœuvre comporte l'usure des pneus.

Il convient donc que chaque pilote dessine 3 petits cercles dans l'espace prévu à cet effet dans le bloc stratégies et qu'il en efface un toutes les fois qu'il a recours à un blocage.

Une fois épuisés les blocages dont le pilote dispose il ne reste qu'à:

- ralentir par décélération progressive selon le Pion (dans l'exemple: sortir de la piste)
- essayer de toute manière de se clouer en ayant recours à un lancement du dé, tout en consultant le Tableau des imprévus afin de vérifier le résultat de la tentative (voir Tableau *Demande Blocage dans l'Appendice*).

5) Dépassements et Aspiration

FRANCAIS

Chaque voiture masque le point qu'elle occupe, de façon à ce qu'aucune autre voiture puisse jamais le traverser (fig.15).

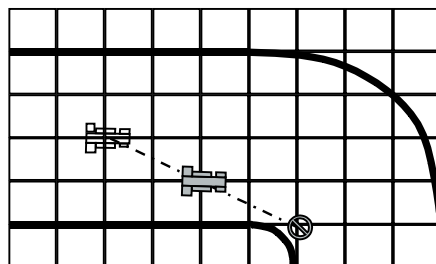


Figure 15: une seule trajectoire de dépassement illicite

Ceci implique que ne peuvent pas être parcourues toutes et seulement les trajectoires de dépassement qui passent exactement sur le point occupé par une autre voiture (sauf en cas d'accrochage, voir Accrochages): dans tous les autres cas le dépassement est licite.

Par ailleurs, chaque voiture, si elle est au moins en 3^{ème} vitesse, offre aux adversaires un unique point de **ASPIRATION** qui la suit de près par rapport à la flèche rouge du secteur dans lequel elle se trouve.

Lorsqu'un pilote gagne un aspiration il bénéficie, pour le tour successif, d'un bonus d'1 carré en plus à parcourir **dans la direction principale de sa propre voiture.**

Cette direction principale (Nord, Sud, Est, Ouest) est celle du trait le plus long qui compose la distance voiture-Pion, à savoir, le même trait marquant la vitesse à laquelle on se trouve.

Au moment du tour, le pilote déclare son intention d'exploiter ou non le aspiration de l'adversaire (fig.16).

Il déplace donc normalement sa propre voiture ainsi que le Pion et, au cas où il aurait déclaré son intention d'exploiter le aspiration, seulement après, il déplace d'1 carré en avant (dans sa direction principale), aussi bien la voiture que le Pion (fig.17).

Ceci implique que la voiture qui bénéficie du aspiration ne voit pas augmenter sa propre vitesse (la voiture noire se déplace en 5^{ème} vitesse et, après le bonus, elle demeure en 5^{ème} bien qu'elle ait parcouru 6 carrés).

Il est probable qu'en cas d'utilisation du aspiration, le pilote soit obligé de changer de direction pour attaquer l'adversaire: en effet, au cas où il ne le ferait pas, au moment du + 1 en avant il pourrait tamponner la voiture (fig.17).

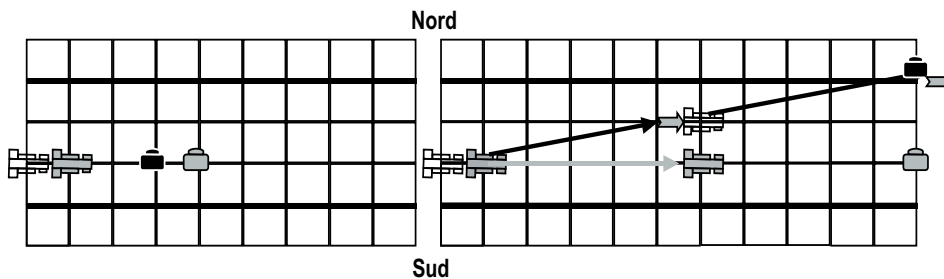


Figure 16: le pilote en arrière est dans le aspiration de la direction principale Est

Figure 17: le pilote en arrière exploite le aspiration

6) Accrochages

L'accrochage entre voitures se produit si le pilote veut ou doit occuper la position occupée par un autre pilote.

Ceci peut se produire soit pour avoir accès à la position, soit parce que la trajectoire idéale passe par ce point: dans ce cas cette trajectoire ne sera pas parcourue mais on se limitera à la tentative de conquête du point précité.

Le résultat d'un accrochage appartient aux imprévus et il est déterminé par un lancement du dé: le pilote qui entreprend l'accrochage est appelé "**Attaque**" et celui qui le subit est appelé "**Défense**".

Attaque déclare, dans son propre tour, la tentative d'occuper le point où se trouve Défense en effectuant un accrochage. Attaque lance le dé: le résultat est indiqué dans le Tableau *Accrochages en Appendice*.

.....**BOLIDE**.....

L'accrochage se termine par le repositionnement du pilote battu (qui ne peut pas en profiter pour couper un virage):

- si Attaque a perdu, il se positionne sur l'un des 3 points, celui situé immédiatement derrière le point de l'accrochage, comme indiqué par les flèches rouges du secteur (il est interdit cependant d'entrer dans le secteur successif).

Si les 3 points sont tous occupés par d'autres voitures, Attaque est tenu à déclarer un 2^{ème} accrochage, toujours dans le même tour de jeu et les endommagements éventuels s'additionnent

- si Défense a perdu, Attaque gagne le point d'accrochage et Défense opte pour l'un des 2 points aux côtés du point d'accrochage (il est interdit d'entrer dans le secteur successif) toujours par rapport à la direction de la flèche rouge du secteur dans lequel a lieu l'accrochage.

S'ils sont déjà occupés, le pilote Défense doit effectuer un accrochage toujours pendant le même tour de jeu et les endommagements éventuels s'additionnent.

Dans le cas de voitures appareillées, après l'accrochage, le gagnant de l'accrochage doit toujours avancer le premier. Si l'accrochage provoque des endommagements à l'une des deux voitures, ces derniers doivent être enregistrés dans l'espace du bloc stratégies prévu à cet effet.

Si le dé de l'accrochage est 7 il doit retireril pour la **Safety Car**: en effet, un nombre pair indiquerait que les voitures, bien qu'indemnes, obstruent la piste et l'intervention de la Safety Car serait nécessaire.

Lorsque tous les pilotes ont bougé dans ce tour de compétition, le 2^{ème} classé prend sa voiture avec les mains et la place sur n'importe quel carré (conformément aux flèches rouges), après le 1^{er} classé (qui ne bouge pas).

Le 3^{ème} classé se positionne sur n'importe quel carré après le 2^{ème} classé et ainsi de suite.

Lorsque les carrés situés derrière les voitures, conformément aux flèches rouges, sont terminés (ce qui signifie qu'on sort de la piste), on se place dans le secteur précédent.

La compétition recommence en partant de ces positions et tous, depuis le 1^{er} jusqu'au dernier, redémarrent en lançant le dé pour l'imprévu du départ.

FRANCAIS

7) Prestations supérieures

Comme on a vu dans le règlement de base, les voitures ont une prestation bien précise: 7 (au 1^{er} tour) / 8 (au 2^{ème} tour) de vitesse maximum + 3 blocages.

Cependant, en lançant le dé chaque pilote peut aller au-delà de ces limites en demandant:

- un moteur plus puissant, c'est-à-dire **Booster**
- des blocages, malgré des pneus usagés, c'est-à-dire **Brake**.

Cependant, de telle sorte, il accepte le risque que se produise l'un des événements négatifs indiqués dans les tableaux en Appendice.

BOOSTER: afin d'exploiter au maximum le moteur et rouler à une vitesse supérieure d'une unité par rapport à celle indiquée par le Pion ou par la limite de la voiture, cette dernière doit rouler en 3^{ème} vitesse au moins.

Au début de leur tour, les pilotes peuvent jouer le Booster.

Il s'agit d'une requête qui peut toujours être avancée pendant la compétition, mais une seule fois

à chaque tour: on lance le dé et on compare les résultats dans le Tableau Demande de Booster en *Appendice*.

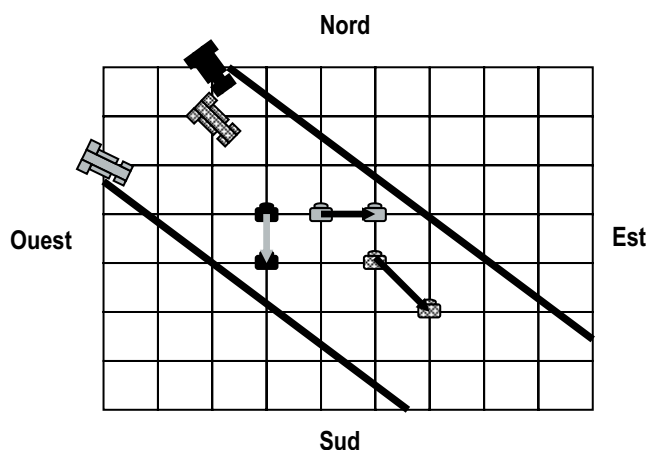


Figure 18: Booster OK! Les trois cas unitaire déplacements du Pion avec accélération de la voiture

Si le Booster "entre" en jeu, avant d'entreprendre le déplacement de la voiture, il faut avancer le Pion d'une unité, **dans la direction principale de la voiture**.

Après le mouvement unitaire du Pion en avant, on déplace la voiture et on réplique son mouvement toujours avec le Pion (**la voiture, contrairement à ce qui se produit avec l'aspiration, acquiert de la vitesse**).

Dans la figure 18 ont été indiqués 3 cas typiques de Booster qui ont eu du succès:

- la voiture grise est en 4^{ème} vitesse dans la direction Est (4 est le segment vers l'Est du trait voiture-Pion) et avec le Booster elle atteint une 5^{ème} vitesse, autrement dit elle peut atteindre au cours du même tour une 7^{ème} vitesse toujours vers l'Est (qui est en fait sa direction principale)

- la voiture noire est en 3^{ème} vitesse dans la direction Sud (3 est le segment vers le Sud, sa direction principale) et avec le Booster le pilote peut se porter en 6^{ème} vitesse seulement vers le Sud

- la voiture tachetée est un cas particulier: n'ayant pas une direction principale, dans la mesure où elle est en 3^{ème} vitesse aussi bien vers l'Est que vers le Sud, elle obtiendrait la 6^{ème} par le Booster dans les deux directions.

Le Booster permet donc aux pilotes, non sans risques, des accélérations supérieures.

Avec le Booster la vitesse maximale pouvant être atteinte par les voitures, aux termes du règlement de base, est la 8^{ème} au 1^{er} tour et la 9^{ème} au 2^{ème} tour: cependant, afin de maintenir cette vitesse pendant les tours successifs, le pilote doit demander constamment le Booster.

Si les résultats du lancement du dé sont négatifs et, pour le même pilote, à des tours différents, se reproduisent des baisses permanentes du moteur, ces dernières s'additionnent.

Les endommagements à la voiture doivent être enregistrés dans le bloc stratégies.

BRAKE: c'est une requête qu'on peut avancer, une fois par tour, uniquement au cas où le pilote aurait épuisé ses blocages.

Il demande alors à ses propres pneus une prestation supérieure, c'est-à-dire un blocage que la voiture ne peut plus garantir.

On lance le dé et on compare les résultats indiqués dans le Tableau *Demande de Blocage en Appendice*.

Avec Brake il est possible de risquer le tout pour tout en effectuant ou en évitant un dépassement malgré l'usure des pneus.

Les blocages sont fondamentaux au cours de la compétition, dans la mesure où ils permettent d'accélérer jusqu'à la limite d'un virage, sans perdre du temps pour les décélérations.

Dans ce cas également, si pour le même pilote, à des tours différents, un résultat négatif devait se répéter à cause des blocages (dés 1, 2, et 3), les baisses de vitesse s'accumuleraient. Les dommages à la voiture doivent être enregistrés dans le bloc stratégies.

8) Tête-à-queue

Certains imprévus négatifs, suite à un lancement du dé pour obtenir un Brake ou la victoire suite à un accrochage, provoquent le tête-à-queue des voitures arrêtées qui doivent donc repartir dans la direction opposée à celle de la flèche rouge du secteur concerné.

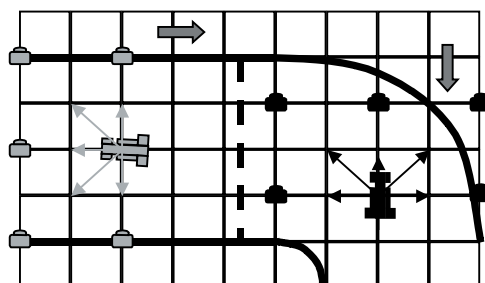


Figure 19: départ en position d'arrêt après un tête-à-queue dans différents secteurs

Dans ce cas se produit un mouvement particulier en position d'arrêt: lors d'un redémarrage après un tête-à-queue, les points possibles auxquels conduire la voiture et, en conséquence, positionner le Pion, sont pareils aux 5 points de la grille au départ, mais dans le sens inverse (figure 19). Alternativement au mouvement décrit, un pilote peut décider de ne pas bouger, de rester immobile et de sauter donc le tour. Dans ce cas le Pion doit être positionné au-dessus de la voiture.

FRANCAIS

9) Box

Afin de réparer les dommages provoqués à la voiture (voir Tableaux en *Appendice*) ou pour remplacer les pneus et disposer de 3 nouveaux Blocages, les pilotes peuvent s'arrêter aux box à la fin du 1er tour.

Les voitures rentrent dans les box pendant le tour auquel elles atteignent ou traversent la ligne rouge d'entrée (Pit Lane In); à partir du tour successif elles avanceront à chaque tour d'une case numérotée jusqu'à atteindre celle souhaitée (fig.20).

Pendant l'avancement dans le couloir des box, les voitures gardent l'ordre du "turnover" en même temps que celles restées en piste, en se déplaçant selon la position qu'elles occupent.

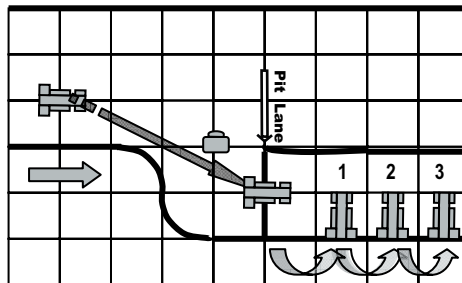


Figure 20: modalités d'acheminement des voitures aux box

Chaque GP requiert des tours différents pour les opérations à effectuer dans les box: autrement dit, le Pit Stop (d'après le règlement de base, le remplacement des pneus seulement) et les réparations (d'après les règles de base seulement sur la case full fuel).

Lorsque la voiture atteint la case choisie (dernier tour d'arrêt), le pilote lance les dés pour l'imprévu box qui détermine une sortie des box normale, lente ou rapide (voir Tableau *imprévus Box* en *Appendice*).

Au tour successif, la voiture:

- se positionne là où elle veut tout au long de la ligne rouge de retour en piste (Pit Lane Out)
- redémarre en fonction du résultat de l'imprévu.

Au cas où 2 pilotes ou davantage rentreraient aux box au cours d'un même tour, l'ordre de la course doit être respecté jusqu'à la sortie: les pilotes avancent ensemble et le 1^{er} pilote qui est entré dans les box choisit le premier le point de la ligne rouge du Pit Lane Out, suivi du 2^{ème} et ainsi de suite.

Si à la sortie la piste est encombrée, un pilote peut choisir de partir d'un carré reculé par rapport à la ligne rouge.

Certains circuits prévoient une vitesse maximum d'accès aux box (arrivée/dépassement de la ligne de Pit Lane In); les voitures qui ne respectent pas la limite sont pénalisées avec 2 tours en plus

Règlement Avancé

10) Meteo

Avant le début de la compétition on tire au sort afin d'établir les **conditions météorologiques**. Un des joueurs lance le dé: si c'est un nombre supérieur à 7 qui sort, on aura du soleil pendant toute la compétition, sans que des tirages au sort ultérieurs soient nécessaires. Si c'est le 7 qui sort, ou un nombre inférieur, le temps est variable: on retire aussitôt le dé et on le compare aux valeurs de risque pluie de chaque circuit. Si le dé est inférieur ou égal à cette valeur on aura de la pluie, autrement on aura du soleil. Si le temps est variable on procède à un autre tirage au sort au cours du 1^{er} tour, lorsque toutes les voitures ont terminé le tour au cours duquel le leader traverse la ligne d'arrivée intermédiaire (1/2 GP) et l'on procède à un dernier tirage au sort au cours du 2^{ème} tour, toujours en correspondance du passage du leader par la ligne intermédiaire d'arrivée.

11) Les Stratégie de Compétition

Après le tirage au sort météo on entreprend le **choix des stratégies** pour les 2 tours de la compétition. Les voitures des règles de base sont toutes les mêmes au plan technique: dans le règlement avancé, seuls les choix stratégiques des pilotes les différencient.

Une fois établie la grille de départ, les pilotes (en partant du 1^{er} dans la grille) choisissent les 3 paramètres qui fixent la stratégie et ils les indiquent dans le bloc stratégies dans le secteur dédié.

Le premier choix concerne les box: **effectuer ou non le pit stop**? Si on verse dans le réservoir seulement la moitié du carburant il sera possible de compléter 1 seul tour. Pour en réaliser 2, autrement dit toute la course, le plein de carburant est nécessaire: mais les voitures roulent à des vitesses de pointe différentes dès à partir de cette décision. On passe donc au deuxième choix: **quels pneus monter**? Des pneus souples pour rouler plus rapidement ou rigides permettant de freiner plus souvent? Ces 4 options (1/2 carburant/plein, pneus souples/rigides) fixent 4 typologies de voitures, dont les prestations sont très différentes (voir Tableau ci-après).

FRANCAIS

Stratégie Box	Stratégie Pneus	Vitesse maximum 1 ^{er} tour	Vitesse maximum 2 ^{ème} tour	Blocages	Nom Stratégie
½ Carburant essence pour 1 tour	Souples	8 ^{ème}	Selon le choix des pneus effectué pendant le Pit stop	2 (pour 1 tour)	8+2
½ Carburant essence pour 1 tour	Rigides	7 ^{ème}		3 (pour 1 tour)	7+3
Plein essence pour 2 tours	Souples	6 ^{ème}	7 ^{ème}	2 (pour 2 tours)	6/7+2
Plein essence pour 2 tours	Rigides	5 ^{ème}	7 ^{ème}	3 (pour 2 tours)	5/7+3

Chaque pilote choisit sa propre stratégie et personnalise ainsi sa voiture, en fonction du type de circuit, selon sa propre position dans la grille de départ, mais en prenant en compte également de son style de conduite. Sur chaque GP sont décrites les caractéristiques qui aident au choix: le nombre

moyen de tours à une vitesse maximale pendant la course (speed 8/ race) et le nombre de blocages conseillés au tour ☉ /lap.

Pit Stop ou ½ carburant

Avantages: ce choix permet d'avoir une voiture plus légère ainsi plus vite (7^{ème} ou 8^{ème} vitesse selon les pneus choisis), mais avec de l'essence pour un seul tour. Aux box le pilote doit choisir à nouveau le type de pneus à monter. Donc, grâce au pit stop il peut disposer de 2 trains de pneu distincts, un pour chaque tour et il est évident que le nombre total de blocages, pendant la durée entière de la compétition est plus élevé.

Inconvénients: au terme du 1^{er} tour les voitures avec un ½ carburant doivent aller aux box. L'arrêt représente un risque et une perte de tours. On perd du temps aussi bien pour entrer que pour sortir des box et l'on risque l'imprévu box (voir le Tableau *Imprévu Box* en *Appendice*). Enfin, au 2^{ème} tour l'écart de vitesse avec la stratégie opposée diminue légèrement à cause de l'allègement des voitures parties avec le plein de carburant (voir Tableau).

Il est possible que pendant l'arrêt on soit dépassés par les voitures parties avec le plein d'essence, mais en rentrant dans la piste ont dispose d'une voiture plus compétitive (notamment à cause des pneus nouveaux). Le choix de cette tactique comporte donc une compétition d'attaque pendant les deux tours: au 1^{er} tour pour acquérir un avantage approprié en vue du pit stop, pendant le 2^{ème} tour pour récupérer par rapport aux voitures de stratégie opposée.

Pas de Pit Stop ou de Plein de carburant

Avantages: ce choix permet d'éviter le temps de l'arrêt et l'imprévu box. De plus, à partir du 2^{ème} tour les vitesses se rapprochent de celles des pilotes qui partent avec un 1/2 carburant parce que la voiture est plus légère.

Inconvénients: les vitesses de pointe sont inférieures (5^{ème}/6^{ème} et 7^{ème}). D'autre part, dans la mesure où on peut disposer d'un seul train de pneus pendant toute la durée de la course, à savoir celui avec lequel on part, le nombre total de blocages est inférieur.

Le choix de cette tactique implique donc une compétition hardie de défense et confinement: au 1^{er} tour, afin de ne pas perdre trop de terrain par rapport aux voitures légères, au 2^{ème} tour, une fois allégés et ayant acquis davantage de performance, pour limiter leur retour.

Troisième Variable Stratégique: le Set-up

La 3^{ème} et dernière variable stratégique est le set-up de la voiture personnelle: avant la compétition on choisit deux set-up, c'est-à-dire deux jolly à utiliser dans le cas d'un résultat négatif du dé lancé après une requête de Booster ou de Brake. A savoir:

Set-up Booster: en le choisissant on a la possibilité, s'il s'agit d'un premier lancement négatif des dés pour le Booster, de lancer le dé une deuxième fois. Si après ce deuxième lancement du dé le résultat est toujours négatif, rien ne peut plus aider le pilote. *Ce set-up représente une meilleure fiabilité du moteur.*

Set-up Brake: en le choisissant, en cas de lancement négatif du dé pour le Brake, on a une possibilité de le lancer à nouveau ("jolly blocages"). Contrairement au set-up Booster qui fournit potentiellement un jolly à chaque tour, le set-up Brake permet de lancer le dé une seule fois pendant toute la course.

Ce set-up représente une fiabilité accrue à l'égard des pneus. Par rapport au set-up Booster, le set-up Brake est consommable. Une fois utilisé le jolly blocages, il faut l'effacer du bloc stratégies (set up brake).

.....**BOLIDE**.....

Il est possible de changer aux box le type de pneus montés, mais il n'est pas permis de modifier le set-up.

Dans le bloc stratégies doivent donc être indiqués la stratégie choisie et le type de set-up adopté. La voiture qui s'arrête aux box, doit indiquer à nouveau la stratégie choisie, en dessinant dans la case prévue à cet effet les petits cercles qui correspondent aux nouveaux blocages disponibles.

12) Qualifications

Dans les règles avancées, les pilotes peuvent effectuer réellement le tour de qualification. Chaque pilote choisit la stratégie selon laquelle il partira, dès la session de qualification: cette dernière a pour tous les pilotes la durée d'1 seul tour et commence pour tous de la case de la Pole Position.

Le temps obtenu est calculé comme un nombre de tours parcourus entre le départ et l'arrivée. A parité de temps, on lance le dé pour tirer au sort le pilote qui démarre le premier.

Si pendant les qualifications le pilote utilise les blocages ou s'il accumule des dommages à la voiture, il doit affronter la compétition dans les mêmes conditions dans lesquelles il a terminé les épreuves: à savoir, avec le résidu de blocages et avec les dommages découlant du tour de qualification.

Un pilote peut décider de réparer la voiture ou de remplacer les pneus entre les qualifications et la compétition, mais il est pénalisé avec l'attribution de la dernière place de la grille (si le 1^{er} et le 3^{ème} pilote font ainsi, ils se classent parmi les derniers tout en gardant les positions y afférentes: avant-dernier le 1^{er} et dernier le 3^{ème}).

13) La pluie

En cas de pluie, un pilote décide au départ ou au pit stop après avoir choisi l'une des 4 stratégies, selon que les pneus (souples ou rigides) de sa voiture sont adaptés à des conditions de pavé sec (**slick**) ou mouillé (**rain**). Pour le **slick** avec soleil (1^{ère} colonne) vaut ce qui précède, mais s'il pleut, et seulement tant qu'il pleut, pour les voitures qui montent le slick (2^{ème} colonne), la vitesse maximum utilisable en sécurité baisse d'une unité: autrement dit il est possible de pousser au maximum la voiture, mais après avoir indiqué le point auquel on veut arriver à une vitesse maximum, le pilote lance le dé et contrôle le résultat dans le Tableau *Slick sous la pluie en Appendice*.

Exemple: une voiture avec ½ carburant et des pneus souples (8+2) slick sur un pavé sec roule à une vitesse maximum égale à 8, sur un pavé mouillé elle roule à une vitesse maximum égale à 7 sans problèmes, mais si elle veut arriver à 8 il faut lancer le dé et consulter le Tableau afin de contrôler si

FRANCAIS

Stratégie Box	Stratégie Pneus	Slick avec soleil	Slick avec pluie	Rain avec soleil	Rain avec pluie
½ Carburant essence pour 1 tour	Souples	8+2	7+ <u>0</u>	6+2	8+2
½ Carburant essence pour 1 tour	Rigides	7+3	6+ <u>0</u>	5+3	7+3
Plein essence pour 2 tours	Souples	6/7+2	5/6+ <u>0</u>	4/5+2	6/7+2
Plein essence pour 2 tours	Rigides	5/7+3	4/6+ <u>0</u>	3/5+3	5/7+3

la voiture fait ou non une embardée. Si elle finit sur une autre voiture à cause d'un Aquaplaning ou d'une Embardée un accrochage se produit automatiquement. Sous la pluie les blocages des pneus slick sont "congelés" jusqu'au retour de conditions de pavé sec et il n'est pas possible de clouer, même en tirant un dé. Au tour pendant lequel le soleil réapparaît, aussitôt et pour tous, se crée la possibilité de clouer et de pousser la voiture au maximum sans aucun risque.

Les pneus rain sous la pluie (4^{ème} colonne) sont identiques aux pneus slick sous le soleil.

En revanche, en cas de soleil (3^{ème} colonne) des pneus rain permettent des vitesses maximales inférieures de 2 unités pour chacune des 4 stratégies en gardant la possibilité de freiner. Si, à l'arrêt de la pluie, un pilote avec des pneus rain se trouve en 9^{ème} vitesse avec le Booster, au tour successif il passera à la 6^{ème} vitesse dans la direction principale.

Dans la mesure où il est difficile qu'il puisse pleuvoir soit au départ, soit entre le 1^{er} et le 2^{ème} tour intermédiaire, avec un départ sous la pluie, le choix de partir avec le plein de carburant et des pneus rain risque de s'avérer très hasardé.

14) Départ

Au départ tous les pilotes, avant de se déplacer sur la grille, lancent le dé pour l'imprévu départ et consultent les Tableaux en Appendice (*Imprévu Départ pour Plein et Règles de Base ou imprévu Départ pour ½ carburant*, en fonction de la stratégie choisie) afin de s'assurer que leurs départ est normal, lent ou rapide (voir règles de base).

15) Réparations

N'importe quel type de réparation à effectuer dans les box, les voitures qui sont parties avec un réservoir plein doivent atteindre la case "Full Fuel". En revanche, les voitures qui sont parties avec ½ carburant, devront atteindre la case "½ Fuel" (qui comprend également l'accomplissement du Pit Stop). Les voitures parties avec le plein qui voudraient (aussi ou seulement) changer les pneus et disposer ainsi de nouveaux blocages, doivent atteindre la case "Pit Stop".

16) Championnat

Si on organise un championnat plutôt que des courses individuelles, on suggère certaines combines supplémentaires:

- A partir de la 2^{ème} course, la grille de départ est inverse à celle de la classification du championnat. De telle sorte on met en difficulté les pilotes au sommet du championnat mondial et on obtient une saison très équilibrée.

- Pas tous les pilotes obtiennent des points. Ceci oblige le pilote en position arrière à pousser au maximum sans crainte de casser le moteur, dans la mesure où de toute manière il aboutirait à l'extérieur de la zone points.

- On attribue 1 point en plus au pilote qui passe le premier sur la ligne d'arrivée intermédiaire aussi bien du 1^{er} que du 2^{ème} tour: les voitures qui partent avec moitié carburant sont avantagées pour l'obtention du point intermédiaire du 1^{er} tour, alors que celles qui partent avec le plein de carburant sont avantagées pour l'obtention du point intermédiaire du 2^{ème} tour.

Appendice Tableaux

Numéro	DEMANDE DE BOOSTER
1	Le moteur fume visiblement. La voiture a une baisse permanente de sa vitesse maximale de 2 , jusqu'à sa réparation éventuelle aux box.
2	Le moteur fume . La voiture a une baisse permanente de 1 de sa vitesse maximale, jusqu'à réparation éventuelle aux box.
3	Le levier du changement de vitesse ne fournit plus la 4^{ème} vitesse . La voiture ne peut plus utiliser cette vitesse jusqu'à sa réparation éventuelle aux box. Ce n'est pas cumulable.
4	Le moteur a une baisse temporaire de puissance : la voiture doit rouler à la même vitesse que celle du tour du tour précédent.
5-6	Le moteur n'arrive pas à fournir ce qu'on demande: la vitesse demeure celle standard sans endommages.
7-12	Le moteur fournit le Booster .

Numéro	DEMANDE DE BLOCAGE
1	Une suspension s'est abîmée . Aucun blocage. On se déplace sur l'un des 25 points indiqués par le Pion. La vitesse maximum baisse de 2 unités jusqu'à la réparation éventuelle aux box.
2-3	Une roue est endommagée . Aucun blocage. On se déplace sur l'un des 25 points indiqués par le Pion. La vitesse maximum baisse de 1 jusqu'à la réparation éventuelle aux box.
4-5	Blocage des pneus . Aucun blocage. On se déplace sur l'un des 25 points indiqués par le Pion.
6-7	Blocage irrégulier . La voiture se bloque et le blocage est assuré, mais la voiture effectue un tête-à-queue .
8-12	Les pneus fournissent le blocage demandé .

Numéro	IMPREVU DEPART pour Plein de carburant & Règles de Base
1-3	On patine au départ . On procède à un déplacement unitaire au 1 ^{er} tour et de 2 carrés au 2 ^{ème} tour. On est libres ensuite de rouler en 4 ^{ème} vitesse.
4-10	Départ normal . Après la 1 ^{ère} vitesse du 1 ^{er} tour on peut enclencher la 3 ^{ème} vitesse.
11-12	Départ rapide . On peut aussitôt rouler en 2 ^{ème} vitesse et au 2 ^{ème} tour en 4 ^{ème} vitesse

Numéro	IMPREVU DEPART pour 1/2 Carburant
1-2	On patine au départ . On procède à un déplacement unitaire au 1 ^{er} tour et de 2 carrés au 2 ^{ème} tour. On est libres ensuite de rouler en 4 ^{ème} vitesse.
3-9	Départ normal . Après la 1 ^{ère} vitesse du 1 ^{er} tour on peut engager la 3 ^{ème} vitesse.
10-12	Départ rapide . On peut aussitôt rouler en 2 ^{ème} vitesse et au 2 ^{ème} tour en 4 ^{ème} vitesse.

FRANCAIS

Numéro	ACCROCHAGES
1	Attaque détruit le museau. La vitesse maximum baisse de 2 unités jusqu'à la réparation éventuelle aux box. Défense, indemne, garde sa position.
2	Attaque brise le déflecteur latéral. La vitesse maximum baisse d'1 unité jusqu'à la réparation éventuelle aux box. Défense, indemne, garde sa position.
3	Règles de base: Attaque indemne fait un tête-à-queue. Défense, indemne, garde sa position. Règles avancées: Attaque casse une ailette sur le côté. Tout set up est annulé jusqu'à une réparation éventuelle aux box. Défense, indemne, garde sa position.
4	Attaque indemne fait un tête-à-queue. Défense, indemne, garde sa position.
5-6	Les deux voitures demeurent indemnes. Défense garde sa position
7	Les 2 voitures demeurent indemnes. Défense garde sa position. Le dé est à nouveau tiré: si le numéro est une fois de plus impair, rien arrive, mais s'il est pair, la Safty Car entre en piste.
8	Les 2 voitures, indemnes, font un tête-à-queue. Défense garde sa position.
9-10	Les 2 voitures demeurent indemnes. Attaque gagne la position.
11	Défense, indemne, fait un tête-à-queue. Attaque gagne la position..
12	Défense brise le déflecteur latéral: la vitesse baisse d'1 unité au maximum jusqu'à la réparation éventuelle aux box. Attaque gagne la position.

Numéro	SLICK SOUS LA PLUIE uniquement pour Règles Avancées
1	Le pilote se déplace dans le point déclaré, mais il fait un tête-à-queue .
2	Aquaplaning. Au point déclaré on ajoute + 2 à gauche par rapport aux flèches. Le Pion se déplace en conséquence.
3	Aquaplaning. Au point déclaré on ajoute + 2 à droite par rapport aux flèches. Le Pion se déplace en conséquence.
4	Aquaplaning. Au point déclaré on ajoute + 1 en avant et + 1 à gauche par rapport aux flèches. Le Pion se déplace en conséquence.
5	Aquaplaning. Au point déclaré on ajoute un + 1 en avant et + 1 à droite par rapport aux flèches. Le Pion se déplace en conséquence.
6	Embardée. Au point déclaré on ajoute + 1 à gauche par rapport aux flèches. Le Pion se déplace en conséquence.
7	Embardée. Au point déclaré on ajoute + 1 à droite par rapport aux flèches. Le Pion se déplace en conséquence.
8-12	OK. Se diriger au point déclaré.

FRANCAIS

Numéro	IMPREVU BOX
1-3	Les mécaniciens se trompent. Le pilote sortira avec un déplacement unitaire au 1 ^{er} tour et de 2 carrés au 2 ^{ème} tour. On est libres ensuite d'enclencher la 4 ^{ème} vitesse.
4-9	Pit stop standard. On effectue un départ normal: après la 1 ^{ère} vitesse du 1 ^{er} tour, il est possible d'enclencher la 4 ^{ème} vitesse.
10-12	Pit stop veloce. rapide. On peut enclencher la 2 ^{ème} vitesse à la rentrée dans la piste, la 4 ^{ème} donc au 2 ^{ème} tour.

