

CHAMPIONNAT PROUT FD1 2011

LIGUE PROUT

9 avril 2012

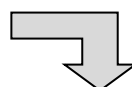


ANNEXE I

Documents & aides de jeu

TABLEAU DES CONSÉQUENCES POUR ACCIDENT

ÉTAPE 1: ÉVALUATION SI INCIDENT GRAVE	
CAUSE DE L'INCIDENT	MODIFICATEUR
CARBURANT	-1
MOTEUR	-1
TENUE DE ROUTE	+0
SORTIE DE PISTE	+1
ACCIDENT	+2
ACCIDENT POUR BLOCAGE (SEULEMENT LE PILOTE QUI SUBIT LE BLOCAGE)	+3
PLUIE	+1
BONUS PILOTE	-(BONUS)
D20 > 2 + MODIFICATEUR = AUCUN INCIDENT (MINIMUM = 1)	
SI INCIDENT GRAVE = 1 SEMAINE HOSPITALISATION + ÉTAPE 2	



SI INCIDENT GRAVE

ÉTAPE 2: ÉVALUATION DE LA GRAVITÉ	
PREMIER LANCER	
D20	CAUSE
1	MORT
2 À 5	+1 SEMAINE HOSPITALISATION
DEUXIÈME LANCER ET SUIVANT	
D20	HOSPITALISATION
1 À 5	+1 SEMAINE
LE JOUEUR RELANCE LE D20 JUSQU'À CE QU'IL OBTIENNE UN RÉSULTAT SUPÉRIEUR À 5	

TYPES DE PNEUS: TABLEAUX DES BONUS ET DES PÉNALITÉS

PNEUS DURS			QUALIF.	COURSE		
				1 ^{er} tour	2 ^e tour	3 ^e tour
SOLEIL	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1	x1
VARIABLE	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1	x1
PLUIE	glissade	virages	+3	+3	+3	+3
		lignes droites	+0	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1	x1

PNEUS TENDRES			QUALIF.	COURSE		
				1 ^{er} tour	2 ^e tour	3 ^e tour
SOLEIL	bonus déplacement	virages	+2	+2	+1	+0
		lignes droites	+2	+2	+1	+0
	pénalités	sortie de virage	x2	x2	x2	x3
VARIABLE	bonus déplacement	virages	+2	+1	+0	N/A
		lignes droites	+2	+1	+0	N/A
	pénalités	sortie de virage	x2	x2	x3	N/A
PLUIE	glissade	virages	+3	+3	+3	+3
		lignes droites	+0	+0	+0	-1
	pénalités	sortie de virage	x2	x2	x2	x3

PNEUS PLUIE			QUALIF.	COURSE		
				1 ^{er} tour	2 ^e tour	3 ^e tour
SOLEIL	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x2	x2	x2	x3
VARIABLE	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x2	x2	x2	x3
PLUIE	glissade	virages	+1	+1	+1	+1
		lignes droites	+0	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1	x1

BARÈMES DES PÉNALITÉS MÉTÉO

SOUS LA PLUIE:

- 1) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1 ou 2 au D20
- 2) **Casse Moteur** – diminué de 1 (Ex : si casse = 1 à 4, sous la pluie = 1 à 3 ; 1 à 5, sous la pluie = 1 à 4, etc.)
- 3) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 5 au D20

SOUS LA PLUIE ABONDANTE:

- 4) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1, 2 ou 3 au D20
- 5) **Casse Moteur** – diminué de 2 (Ex : si casse = 1 à 4, sous la pluie = 1 à 2 ; 1 à 5, sous la pluie = 1 à 3, etc.)
- 6) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 6 au D20
- 7) **Pneus Tendres** – perte de l'avantage du déplacement
- 8) **Ailerons** – perte de l'avantage des ailerons
- 9) **Tous les Pneus en ligne droite** – "-3" lors d'un arrêt en ligne droite (sauf lors d'un arrêt en sortie de virage d'un dernier arrêt) – la pénalité est soustraite du D20 au lancé, à partir de la 4^e vitesse seulement.

SOUS LA CANICULE:

- 10) **Température** – augmentation de 5°C (peut changer le casse moteur)
- 11) **Casse Moteur** – augmenté de 1 (exemple: si casse – 1 à 4, sous la canicule devient 1 à 5; etc...)
- 12) **Pneus Tendres et Pluie** – pénalité en sortie de virage de x3
- 13) **Pneus Durs** – pénalité en sortie de virage de x2

LE PNEU TENDRE SOUS LA PLUIE:

(Si nouvelle réglementation acceptée)

- 14) Une course sous la pluie n'abime pas le pneu tendre (sauf une pénalité x3 au 3^e tour).
- 15) Une course sous variable, lorsque la météo devient soleil (temporaire ou définitif), le pneu tendre est alors utilisé comme sous le soleil (bonus + pénalités) en respectant le tour du moment.
- 16) Si la nouvelle réglementation est refusée, le pneu tendre sous **soleil** et **variable** est identiques, comme le **soleil actuel**.

NOTE : Dans tous les cas, les pénalités pour casse moteur s'accumulent (température + météo).

RÉSUMÉ DES POINTS DE CONFIGURATION

LA VOITURE:

- ✓ 14 POINTS DE CONFIGURATION (PNEUS + FREINS + CONSOMMATION + TENUE DE ROUTE (TDR))
- ✓ 2 POINTS DE CONFIGURATION = 1 POINT DE CARROSSERIE*
- ✓ 4 POINTS DE CONFIGURATION + 1 POINTS DE STAND = 1 AILERON*
- ✓ 1 LANCER DE RECHERCHE = 250,000\$
- ✓ LE PRIX DE LA VOITURE AUGMENTE SELON LES PTS CS AJOUTÉS

LE MOTEUR:

- ✓ 1 LANCER DE RECHERCHE = 500,000\$
- ✓ LE PRIX DU MOTEUR AUGMENTE SELON LES PTS CS AJOUTÉS (SAUF MOTORISTES SOUS CONTRAT)

LE STAND:

- ✓ 1 POINT DE STAND + 4 POINTS DE CONFIGURATION VOITURE = 1 POINT AILERON*
- ✓ 1 POINT DE STAND = 1 POINT TURBO*
- ✓ 1 LANCER DE RECHERCHE = 250,000\$
- ✓ 1 PAIRE DE PTS STAND = \$10,000

L'ORDINATEUR (TÉLÉMÉTRIE):

- ✓ 1 POINT = 1 POINT CONFIGURATION VOITURE (PNEU, FREINS, CONSOMMATION OU TENUE DE ROUTE)
- ✓ 3 POINTS = 1 POINT MOTEUR
- ✓ 3 POINTS = 1 POINT AILERON
- ✓ 1 LANCER DE RECHERCHE = 500,000\$
- ✓ LE PRIX D'UN ORDINATEUR AUGMENTE SELON LES PTS AJOUTÉS

*) Les transferts sont permis dans les deux sens, excepté pour l'ordinateur.

LES POINTS DE CONSTRUCTION:

VOITURE	
élément	pts CS
CARROSSERIE	3
FIABILITÉ	3
AILERON	4
MÉCANO	5
KERS* – RÉSERVE	4
KERS* – FIABILITÉ	3
COÛT D'UN LANCER	250,000\$

*) La construction d'un système
KERS = 3 pts CS

MOTEUR	
élément	pts CS
PUISSANCE	2
PTS MOTEUR	4
TURBO*	3
FIABILITÉ	3
MÉCANO	5
KILOMÈTRE (5km)	5
COÛT D'UN LANCER	500,000\$

*) Pour transformer un moteur
conventionnel en un moteur turbo
(et vice versa) = 3 pts CS MOTEUR

ORDINATEUR	
élément	pts CS
MÉMOIRE	3
FIABILITÉ	3
TECHNICIEN	5
logiciels	pts CS
FREINAGE ASSISTÉ	3
ANTI-PATINAGE	2
TÉLÉMÉTRIE	2
COUP D'UN LANCER	500,000\$

DURÉE D'ATTENTE APRÈS UNE AMÉLIORATION: (sauf stand et marketing)

1 OU 2 POINTS = 2 semaines
3 POINTS OU + = +1 semaine par
pts CS ajoutés

PREMIÈRE UTILISATION D'UNE NOUVELLE ÉVOLUTION:

Une fois la durée d'attente terminée, une nouvelle évolution est pénalisée par un second lancer de fiabilité, à moins qu'elle ait participé à une séance d'essai (minimum 3 tours) sans effectuer de recherche/développement).

STAND	
élément	pts CS
PTS STAND	5
MÉCANO	5
COÛT D'UN LANCER	250,000\$

MARKETING	
élément	pts CS
PTS MARKETING	1
POPULARITÉ	3
RELATIONNISTE	5
COÛT D'UN LANCER	125,000\$

RÉSUMÉ DES LOGICIELS POUR ORDINATEUR

Le système de freinage assisté - Le système de freinage assisté est un programme informatique qui a comme fonction d'assister le pilote et le système de freins dans une voiture. Le système de freinage assisté est représenté par un nombre. Un pilote peut utiliser un point du système de freinage assisté soit pour rétrograder plus d'une vitesse ou pour entrer dans un virage en rétrogradant d'une vitesse en même temps. Pour utiliser un point de système de freinage assisté, le pilote doit annoncer son utilisation en début de son tour. Il annonce ensuite de combien de vitesse qu'il rétrograde. Le pilote élimine le nombre de pneus équivalant au nombre de vitesse qu'il rétrograde. Le pilote doit lancer le D20 pour un casse moteur dès qu'il rétrograde de 4 vitesses; selon la température du circuit. Une cinquième vitesse rétrograder, le pilote perd un point de moteur automatiquement (en même temps qu'il doit lancer un casse moteur). Par la suite, le pilote lance le D20 pour déterminer de combien de cases sa voiture avance: un résultat de 1 à 10, le pilote avance du nombre minimum de cases de la vitesse choisie; un résultat de 11 à 20, la voiture avance du nombre maximum de la vitesse choisie. Aucun bonus ne peut être utilisé lors de ce mouvement (puissance moteur ou autre). Contrairement au rétrogradage habituel, le pilote ne raye pas des points de freins, de consommation ou de moteurs. Il raye seulement les points de système de freinage assisté ainsi que les pneus et les moteurs perdus si un test de casse moteur est nécessaire.

Un pilote peut utiliser un point de système de freinage assisté pour un freinage tardif en entrant dans un virage (seulement). Pour ce faire, une fois que la voiture est entrée dans le virage et que son mouvement est complété, le pilote annonce qu'il utilise 1 point du système de freinage assisté pour un freinage tardif. Il peut alors rétrograder d'une vitesse seulement (à la fin de ce même tour) sans aucune pénalité. Si le pilote le désire, au tour suivant, pourra rétrograder encore une autre fois, normalement, comme il est permis dans les mouvements normales, sans autres pénalités (pour un total de 2 vitesses rétrograder); sinon, il pourra continuer son mouvement sur la même vitesse. Lors de l'utilisation d'un point de système de freinage assisté lors d'un freinage tardif, le pilote n'a pas besoin de rayer un point de freins comme le veut la règle normale pour un freinage tardif.

En tout moment, un pilote peut annoncer qu'il utilise un point de système de freinage assisté pour parer à un blocage. Pour ce faire, il peut utiliser 1 point pour remplacer 2 points de frein normal (pour blocage de 1 à 3 cases, 1 point par 2 cases), ou utiliser 1 point pour remplacer 2 points de frein + 1 point de pneus (pour blocage de 4 à 6 cases, 1 point par 2 cases). La règle habituelle exige de rayer 1 point de frein par case + 1 point de pneu à partir de la 4e case. Cependant, dans tous les cas, et peu importe le nombre de cases de blocage, le pilote doit rayer automatiquement un pneu dès la 4e case.

Le pilote peut mixer les différentes manières pour freiner, que ce soit dans une des situations décrites plus haut. Il peut utiliser 1 point de freins + 1 point de système de freinage assisté pour compenser un blocage de 3 cases; il peut utiliser 1 point de freinage assister pour un freinage tardif (et rétrograder en même temps d'une vitesse) en plus d'utiliser 1 point de frein pour arrêter son mouvement d'une case; etc.

L'anti-patinage - L'anti-patinage est un programme informatique qui a comme fonction d'aider le pilote à mieux maîtriser sa voiture lors des départs. L'anti-patinage est représenté par un nombre. Ce nombre représente les chances qu'une voiture possède pour bien démarrer lors du lancer d'un D20. Pour avoir un départ parfait, le joueur doit obtenir 20 au D20 lors d'un départ. Chaque nombre supplémentaire donne davantage de chance tout en permettant de bénéficier du 20 gratuitement. Exemple: Une écurie possède un anti-patinage avec 2 points. Lors du lancer du D20 pour le départ, en obtenant 20 (gratuit), 19 ou 18, la voiture avancera automatiquement de 4 cases. L'anti-patinage peut être utilisé à tout moment d'une course lorsqu'une voiture se retrouve en première vitesse (seulement après un tête à queue). Le fonctionnement demeure identique que le départ. Cependant, pour bénéficier de cet avantage, une écurie doit posséder ce programme informatique (contrairement au départ). De plus, suite à un tête à queue, si la voiture décide d'utiliser son anti-patinage, la voiture ne bougera pas sur un résultat de 1 (comme pour un départ) et demeurera en première vitesse pour le coup suivant. Une voiture peut utiliser son anti-patinage autant de fois qu'elle le désire sur des résultats de 1 (pour chaque coup).

La télémétrie - La télémétrie est un programme informatique qui assiste les mécanos et le pilote dans la compréhension d'un circuit, leur permettant ainsi de mieux préparer la voiture pour une course. La télémétrie se résume à un nombre de points. Chaque point équivaut à 1 point de configuration supplémentaire pour la voiture. Seul les éléments suivants peuvent être modifiés par ces points supplémentaires: pneus, freins et consommation.

3 points de télémétrie peuvent être utilisés pour ajouter 1 point à un des éléments du moteur (puissance, pts moteur ou fiabilité). Chaque tranche de 3 points de télémétrie équivaut à un point supplémentaire d'un des trois éléments autorisés du moteur.

3 points de télémétrie peuvent être utilisés pour ajouter 1 point d'aileron. Chaque tranche de 3 points de télémétrie équivaut à un point supplémentaire d'ailerons.

Les transferts ne sont pas possible dans le sens inverse. Il est donc interdit de transférer des points de configurations pour des points supplémentaires de télémétrie. Il est interdit de transférer des points de moteur pour des points supplémentaires de télémétrie. Il en est de même aussi pour les ailerons.

Les points de télémétrie ne peuvent être utilisés qu'avant le départ d'une course, lors de la préparation des feuilles de jeu pour la course.

1 POINT MÉMOIRE ORDINATEUR = 1 POINT DE LOGICIEL

En début de course, un test de fiabilité est fait, un pour chaque logiciel (programme) – UN LANCER POUR CHAQUE LOGICIEL.

Un logiciel subit une perte d'un point si le test de fiabilité relié au logiciel en question est un échec.

RÉSUMÉ DU KERS (Kinetic Energy Recovery System)

Le principe est d'emmagasiner l'énergie perdue durant un freinage intense afin de l'exploiter en une énergie supplémentaire afin de propulser la voiture. **1)** Suite à un changement de vitesse inférieure (rétrogradation), la voiture peut tenter le lancer du dé noir pour gagner un point de KERS. **2)** Le processus ne peut se faire que dans un virage, alors que la voiture a effectuée un arrêt (c'est-à-dire après chaque arrêt seulement). Le processus peut se répéter plus d'une fois dans un même virage, pour chacun des arrêts obligatoire. LA VOITURE DOIT OBLIGATOIREMENT ÊTRE DANS LE VIRAGE, ET NON À L'EXTÉRIEUR. **3)** Un KERS possède son propre pointage de fiabilité qui représente la capacité du système à réussir à créer de l'énergie cinétique. **4)** Suite à un arrêt, si le joueur rétrograde sa vitesse afin de continuer dans le virage, le joueur peut effectuer un test de son KERS. À son pointage de fiabilité, il ajoute: +1 (pour chaque vitesse rétrogradée), +2 (si la voiture a utilisé ses freins pour effectuer son arrêt, au coup précédent). **5)** Le résultat du Dé noir (D20) est divisé par 2 (en arrondissant au plus bas), le joueur additionne les pointages et bonus du point 4. Il se réfère par la suite au tableau suivant pour connaître le résultat: **9 ou moins:** résultat négatif, 0 pts KERS ; **10 à 19:** résultat positif, 1 pts KERS ; **20 ou +:** résultat positif, 2 pts KERS. **6)** Les points KERS accumulés durant une même course peuvent être emmagasinés selon la capacité du système KERS développé par l'écurie. Chaque écurie possède donc son propre pointage d'emmagasinement. **7)** Le joueur peut utiliser les pts KERS emmagasinés à n'importe quel moment, en ajoutant les pts désirés pour avancer de cases supplémentaire à son déplacement, sans toutefois dépasser la limite de déplacement selon la vitesse qu'il utilise. **8)** Une fois un pts KERS est utilisé, il est éliminé. Toutefois, le joueur peut emmagasiner d'autres pts, sans dépasser cependant la limite permis par son système KERS. **CRÉATION DU SYSTÈME:** Il en coûte 3 pts CS pour créer son système KERS. Le KERS fait partie de la voiture et utilise les pts CS de la voiture.

CALENDRIER PROUT FD1 2011						
sem.	date	Grand Prix	circuit	commandite	bourse	catégorie
20	2 juillet	Malaisie	Sepang	Canonon	12 000 000 \$	A
22	16 juillet	Chine	Shanghai	Canonon	12 000 000 \$	A
25	30 juillet	Canada	Montreal	Head Angels	5 900 000 \$	C
28	13 août	Monaco	Monte Carlo	Head Angels	9 200 000 \$	B
30	27 août	Gde-Bretagne	Silverstone	Satan Inside	8 680 000 \$	B
32	10 sept.	Autriche	Zeltweg	Compet	10 000 000 \$	A
34	24 sept.	Pays-Bas	Zandvoort1	Vodkafun	8 600 000 \$	B
36	8 oct.	Italie	Monza	Vodkafun	8 800 000 \$	B
38	22 oct.	Belgique	Spa-Francorch.	Hot Wheeze	11 780 000 \$	A
40	5 nov.	Saint-Marin	Imola	Vodkafun	8 200 000 \$	B
43	19 nov.	Afrique du Sud	Kyalami	Skull	10 557 000 \$	A
46	3 déc.	Japon	Suzuka	Satan Inside	8 860 000 \$	B

BONUS PILOTES		
GP	pilotes	pilotes réserves
Malaisie		
Chine		
Canada		
Monaco		
Gde-Bretagne		
Autriche		
Pays-Bas		
Italie		
Belgique		
Saint-Marin		
Afrique du Sud		
Japon		

TABLEAU DES BOURSES			
positions	catégorie A	catégorie B	catégorie C
1	2 000 000 \$	1 600 000 \$	1 200 000 \$
2	1 500 000 \$	1 200 000 \$	900 000 \$
3	1 000 000 \$	800 000 \$	600 000 \$
4 et 5	800 000 \$	625 000 \$	450 000 \$
6 et +	600 000 \$	450 000 \$	300 000 \$
Pour obtenir une bourse, la voiture doit terminer la course.			

SEMAINES DISPONIBLES POUR ESSAIS
1 à 19, 21, 23, 24, 26, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 42, 44, 45 et 47 à 52.

