



Lega Italiana Universo Tridimensionale

Presentano



*"C'è stata una sorta di pseudo-intensità intorno alla stagione del 1976, che è rimasta a far parte del carattere della Formula 1. Non è sempre presente, ma la si può creare rendendo le cose più importanti di quello che realmente sono. È questo il business dello spettacolo."*

*Jochen Mass*

Si tratta di una **PARTITA DIMOSTRATIVA** a Formula D che rievoca il Gran Premio di Germania del 1976

## Introduzione

Durante gli anni settanta, nella cosiddetta *epoca d'oro* della Formula 1, esplose la grande rivalità sportiva tra i piloti più forti del momento: James Hunt e Niki Lauda. La loro rivalità raggiunge il culmine nella stagione 1976, quando tra mille rischi e pericoli, Hunt tenta di strappare con la McLaren la corona di campione del mondo a Lauda, a sua volta alla ricerca del bis iridato con la Ferrari. Neanche il catastrofico incidente avvenuto al Nürburgring Nordschleife durante il Gran Premio di Germania, in cui Niki rischia di perdere la vita, con il suo immediato ritorno alle corse, riesce a fermare questa accesa sfida. Sfida che ha il suo epilogo nell'ultima prova del campionato, il Gran Premio del Giappone a Fuji, sotto una pioggia battente: Il confronto fra questi due grandi piloti ha fatto sì che tale stagione sia ricordata come una delle più entusiasmanti nella storia della Formula 1.

Con questa partita dimostrativa proveremo a rivivere la famigerata gara del Nürburgring



### 1° agosto 1976 Gran Premio del Nürburgring

La prima parte della stagione fu dominata da Niki Lauda con 5 vittorie due secondi posto ed un terzo posto. Fino al Gran Premio di Germania dove la pioggia fece la sua apparizione sul tracciato pochi minuti prima della partenza, posticipata per poter riparare delle protezioni lungo il tracciato, danneggiate nel corso di una gara di contorno.

Tutti i piloti scelsero così gomme da bagnato; eccetto Jochen Mass della McLaren, consigliato da un amico, che scelse gomme da asciutto, ipotizzando un rapido miglioramento delle condizioni del tempo. Alla partenza il comando della gara venne preso da Clay Regazzoni, che precedeva Jacques Laffite, James Hunt, Jochen Mass e Carlos Pace. Partì male Lauda che si trovò ottavo, passato quasi subito da Jody Scheckter e Ronnie Peterson, mentre Stuck fu costretto a



partire ultimo per un problema alla frizione. Hunt passò Laffite già alla prima curva; il francese venne poi passato da Mass, Pace e Ronnie Peterson, poco dopo.

Al termine della prima tornata molti piloti decisero di cambiare gli pneumatici per passare a quelli da asciutto: non il battistrada Ronnie Peterson né Clay Regazzoni. Ora dietro allo svedese si trovava Jochen Mass, seguito da Regazzoni, Andretti, Nilsson e Hunt. Nel corso del secondo giro Mass, sfruttando le gomme *slick*, passò Peterson.

Ma nello stesso giro Niki Lauda sbandò su una curva a sinistra al *Bergwerk*, il punto più lontano del circuito dai *box*, perdendo il controllo della sua Ferrari. La vettura partì verso destra, colpì la roccia a lato del circuito e terminò in mezzo alla pista.



La monoposto, in fiamme, venne evitata da Guy Edwards, ma venne colpita sia dalla vettura di Harald Ertl che da quella di Brett Lunger. I tre piloti, prontamente, scesero dalle loro vetture e riuscirono a estrarre Lauda dalla vettura a fuoco, aiutati anche dal sopraggiunto Arturo Merzario, che si era fermato appena visto l'incidente, unico

che riuscì a sganciare le cinture di sicurezza.

Lauda, con brutte ferite e ustioni, venne portato, con l'elicottero, all'ospedale militare di Coblenza; da lì venne condotto prima al *Trauma Clinic* di Ludwigshafen, poi al *Städtliche Krankenanstalten* di Mannheim, dove ricevette l'estrema unzione e lottò tra la vita e la morte nei giorni successivi.



La gara venne interrotta: al momento dello stop Mass stava conducendo su Gunnar Nilsson e James Hunt. La nuova partenza venne fissata alle 16, per una lunghezza pari a quella inizialmente stabilita, di 14 giri. La gara fu vinta da James Hunt.

Dopo soli 42 giorni dal terrificante incidente del Nürburgring, Niki Lauda annunciò il suo desiderio di tornare a correre al Gran Premio d'Italia a Monza.

## Data e Luogo

Questa partita dimostrativa, ed evocativa, si terrà alle ore **21:00** del **12 novembre 2013**

Presso la **LIUT** all'interno dei locali dell'associazione ARCI NanoRosso  
In Via Virle 11, Torino, alle ore 21:00.

Si raccomanda la massima puntualità

## Partecipanti

Può partecipare chiunque sia socio LIUT, non più di 12 partecipanti.

Vi prego di prenotarvi in anticipo, così da poter organizzare meglio la serata.... tanto il costo è pari a ZERO

Per ulteriori informazioni e prenotazioni contattare:

**Grasso Ivan – 340 4050790 – woshie@inwind.it**

## Svolgimento della serata

Ritrovo alle 21:00.

Il tabellone del circuito sarà già sul tavolo con le macchine sulla griglia di partenza pronte per partire.

Ogni giocatore dovrà interpretare un pilota del quale prenderà la posizione in griglia e la scuderia di appartenenza;

I piloti verranno assegnati ai giocatori in maniera casuale.

Il Set-up delle vetture sarà già preparato dall'organizzatore (io) in modo da velocizzare i tempi,

**Pronti! VIA!!!**



Comunque, per i più esperti, prima dell'inizio della gara, ma non dopo aver determinato le condizioni meteo, potranno essere concessi ai piloti, a discrezione dell'organizzatore (io), eventuali modifiche al set-up; cerchiamo di non perdere troppo tempo in quisquiglie e giochiamo ☺.

La gara si completerà in 2 giri

## Griglia di partenza



La griglia di partenza rispecchia il più possibile quella del 1° agosto 1976, con le eccezioni dovute al numero reale di partecipanti al Gran Premio.

Scuderie come Brabham, Ligier e altre, non sono considerate in questa rievocazione e quindi i piloti qualificati

dietro a queste vetture sono scalati avanti

Pos.	N.	Pilota	Scuderia	Tempo	Griglia reale
1	11	James Hunt	McLaren	7'06"5	1
2	1	Niki Lauda	Ferrari	7'07"4	2
3	4	Patrick Depailler	Tyrrell	7'08"8	3
4	10	Hans-Joachim Stuck	March	7'09"1	4
5	2	Clay Regazzoni	Ferrari	7'09"3	5
6	3	Jody Scheckter	Tyrrell	7'12"2	8
7	12	Jochen Mass	McLaren	7'13"0	9
8	9	Ronnie Peterson	March	7'14"9	11
9	5	Mario Andretti	Lotus	7'16"1	12
10	8	Vittorio Brambilla*	Penske	7'17"7	13
11	6	Gunnar Nilsson	Lotus	7'23"0	16
12	7	John Watson	Penske	7'23"5	19

\*in realtà Vittorio Brambilla guidava una March, mentre di Penske ce n'era soltanto una.... Ma io ho due macchinine;-)



## Le Scuderie



### Scuderia Ferrari



Ferrari 312 T2

#### TURBOCOMPRESSORE POTENZIATO

Il primo **Turbocompressore** utilizzato nel GP può essere utilizzato senza effettuare la **Prova Fuorigiri**, e tutte le successive **Prove Fuorigiri** godono di un bonus di +1, eccetto con un tiro naturale di 1

#### SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO AUSILIARIO

La Vettura non deve effettuare **Verifiche Motore** quando si trova in 4° marcia



Niki Lauda



Clay Regazzoni

#### Il Ragioniere

Lauda può sempre ritirare il Dado-Eventi, eccetto nei casi di **Tiro Collisione** e di **Verifica Motore**, ma deve accettare il secondo risultato.

#### Partenza a cannone

Regazzoni effettuare la Prova Partenza utilizzando la seguente tabella: 1=stallo; 2-5=1 casella; 6-10=2 caselle; 11-14=3 caselle; 15-18=4 caselle; 19-20=5 caselle



Tyrrell P34

#### CHASSIS A STRUTTURA RINFORZATA

La Vettura non ha mai bonus o penalità di nessun tipo quando effettua i **tiri di impatto**

#### STACCATORE

Ogniqualvolta la Vettura è in 4°, 5° o 6° marcia, il primo PF eventualmente speso, può valere doppio (a scelta del pilota)



Jody Scheckter



Patrick Depailler

#### Guida estrosa

una volta a giro, Scheckter può ignorare una freccia stampata su una casella delle curve

#### Riflessi Pronti

Quando Depailler è pari o affianco ad un'altra, può avere la precedenza sull'ordine di turno, a prescindere dalla marcia inserita



Lotus 77

#### SOSPENSIONI ATTIVE

Il pilota ottiene un bonus di +1 quando effettua un **Tiro Tenuta di Strada**

#### TELAIO ALLEGGERITO

Ogni qualvolta il Pilota ottiene il risultato minimo su un qualsiasi dado-marcia, può considerarlo come se il risultato fosse maggiore di 1.



Mario Andretti



Gunnar Nilsson

#### Accelerazione Precisa

Una volta per GP, dopo aver lanciato un dado-marcia, Andretti può scegliere di cambiarne il risultato a suo piacimento, restando nell'intervallo di risultati possibili della stessa marcia. Se dovesse scegliere 20 in 5° e 30 in 6° marcia, non verrà effettuata alcuna **Verifica Motore** o **Tiro Meteo**

#### Mago della Pioggia

Sul bagnato con pneumatici da asciutto, Nilsson **slitta** di 2 sole caselle anziché 3; mentre con pneumatici da bagnato, all'uscita di una curva, può aggiungere una casella al proprio movimento (opzionale)



**Penske PC4**

### MECCANICI AFFIATATI

Durante la sosta veloce ai Box per il cambio Pneumatici si considera che il pilota ottenga 10 sul Dado Eventi; inoltre le Riparazioni costano 3 caselle di movimento invece di 5 e le Manutenzioni 2 caselle invece di 3 caselle

### TRASMISSIONE RIGENERATA

Ogni volta che il Pilota ottiene 20 naturale quando effettua una **verifica motore**, la Vettura recupera 1 Punto Trasmissione



**John Watson**



**Vittorio Brambilla**

### Signore della Scia

Watson può usufruire della *Scia* e del DRS anche in 3° marcia. E' comunque necessario aver innestato la stessa marcia, o una più alta, di quella della vettura da superare.

### Frenate al Limite

Qualora la Vettura finisca il proprio turno sull'ultima casella di un rettilineo, Brambilla può avanzare fino all'interno della curva, pagando, a sua scelta, 1 PG o 1 PP o 1PF

## MARCH



**March 761**

### COMPONENTI PERFEZIONATI

In fase di preparazione, la Vettura ha 1 Punto assetto extra

### PROGETTAZIONE ACCURATA

La prima volta che il Pilota deve fare un **Test di affidabilità Meccanica**, può rilanciare il Dado Eventi, stessa cosa quando deve fare il primo **Test di Affidabilità Telaistica**, e scegliere il risultato



**Ronnie Peterson**



**Jochen Mass**

### Inserimento in curva perfetto

Peterson ignora le frecce stampate sulle caselle poste alla fine dei rettilinei

### Guida Aggressiva

Quando viene coinvolto in una situazione che prevede i **Tiri di Impatto**, può fa ritirare il dado eventi al suo avversario

## McLaren



**McLaren M23**

### KERS EVOLUTO

Una volta dichiarato quanti punti Kers intende utilizzare, il pilota non tira il dado relativo al Kers ma dichiara un valore compreso tra quelli possibili (es: dichiara due punti Kers, quindi dichiara un valore compreso tra 2 e 4) poi tira il Dado Marcia

### SCOCCA IN SUPERCARBONIO

quando si tira un 20 naturale al **Tiro Impatto**, la Vettura rigenera, solo se già consumata, un punto delle seguenti componente: PC o PTS o PSC.



**James Hunt**



**Jochen Mass**

### Hunt the Shunt

Una volta a giro Hunt può ritirare il dado marcia e scegliere il valore tra i due tiri, esattamente come quando si utilizzano i Punti Pilota; dopo aver mosso la macchina, Hunt deve tirare il Dado Eventi, con un risultato da 1 a 3 Hunt va in testacoda

### Piedino leggero

Quando Mass ricorre al **Turbocompressore** o alla **Scia** e al DRS può usufruire di meno Caselle di quanti previste dalle regole generali, senza per questo utilizzare PF.

## Il Regolamento in uso

Non voglio dilungarmi sul regolamento....

Si tratta di **una partita dimostrativa**


Tutti coloro che non conoscono il gioco e non hanno voglia di leggere il regolamento del Campionato 2013 de La Formula D1a LIUT, NON SI DEVONO ASSOLUTISSIMAMENTE PREOCCUPARE, in quanto ci sarò io a spiegare tutto quanto nel modo più esaustivo possibile.

Per coloro che conoscono il gioco e/o hanno partecipato al campionato 2013 de La Formula D1a LIUT e/o ne hanno letto il regolamento, di seguito riporto velocemente e sinteticamente le differenze più importanti rispetto al Campionato 2013 de La Formula D1a LIUT (approfitteremo di questo evento per **“testare”** alcune regole per il prossimo anno).


Alcune cose, come KERS e Turbo, potrebbero sembrare anacronistiche... ma chi se ne frega, daranno un po' di pepe al gioco

### MODIFICHE AL REGOLAMENTO

- I **punti assetto** da suddividere nelle varie componenti sono 24 invece che 30


-  **+1** Le gomme morbide danno un bonus al movimento di  $\pm 1$  il primo giro

- **Macchie d'olio**: ogni qualvolta una vettura perde, per qualsiasi motivo, un Punto Motore, lascia sul tracciato una macchia d'olio. La macchia d'olio è una casella pericolosa evitabile. Se una vettura attraversa o si ferma su una casella con una macchia d'olio deve tirare il dado eventi: con un risultato uguale o inferiore alla marcia innestata, la vettura va in testacoda

-  Il **Boost del Turbo compressore** ha sostituito il vecchio **fuorigiri** e la tabella della prova fuorigiri, che ora si chiama Tabella prova Turbocompressore, è stata modificata e resa più rischiosa



- Il Carico Aerodinamico Basso fornisce gli stessi vantaggi che forniva del 2013, ma adesso, una vettura con carico aerodinamico basso **slitta** in curva di una casella per **OGNI** sosta obbligatoria

-  **KERS**: una vettura equipaggiata con il **Kers** ha 3 **Punti Kers** per giro spendibili dal pilota a sua discrezione; prima di tirare il dado corrispondente alla marcia innestata, il pilota dichiara quanti Punti Kers (PK) vuole utilizzare, dopodiché tira il Dado relativo alla marcia e la vettura aggiungerà al proprio movimento tante caselle quante indicate dalla Tabella seguente:

PKi	Movimento aggiuntivo	Caselle di movimento
1 PK	1D2	da 1 a 2 Caselle
2 PK	1D3 + 1 casella	da 2 a 4 Caselle
3 PK	1D4 +2 caselle	da 3 a 6 Caselle



- Il **DRS** è un effetto scia più lungo (5 caselle aggiuntive, e utilizzabile quando una vettura termina il movimento nelle due caselle antecedenti alla vettura da superare) utilizzabile su un solo rettilineo del circuito precedentemente concordato



- **Cordoli**: una vettura che percorre tre caselle consecutive vicino ad un cordolo può aumentare o diminuire il proprio movimento di 1 casella effettuando un **test tenuta di strada (o test sospensioni)**



- Soste ai box modificate perché siano più veloci, il loro funzionamento verrà spiegato in caso di necessità!

**Evento organizzato dalla PistonDice con il patrocinio della LIUT Legio Taurinorum**