



Regolamento Campionato Formula Dla LIUT 2015

Formula Dla Liut Campionato 2015

Sommario

INTRODUZIONE.....	8
Premessa	8
La Storia del campionato della LIUT	8
Albo D'oro.....	9
Organizzazione	9
Il Regolamento Gara:.....	9
La PistonDice	9
Il SITO.....	10
Facebook.....	10
Segreteria	10
IL CAMPIONATO	11
Il Calendario.....	11
Young Drivers Test.....	11
Gli appuntamenti.....	11
CLASSIFICHE	12
Classifica Piloti	12
Classifica Costruttori.....	12
Coppa Huub	12
Classifica Pole position	12
Classifica Giri Veloci	12
IL PILOTA.....	13
Iscrizioni.....	13
Carriera	13
Tabelle Abilità Pilota.....	14
Abilità Pilota Principali.....	14
Abilità Pilota Secondarie.....	15
Esperienza e Punti Pilota	16
Acquisire Esperienza.....	16
Utilizzo dei Punti Pilota.....	16
Punti Pilota e Tiro di Qualifica	16
Punti Pilota e Manovrabilità	16

Formula Dla Liut Campionato 2015

Punti Pilota e DadoEventi	17
Punti Pilota in caso di Testacoda	17
Punti Pilota in caso di Frenata d'emergenza	17
Punti Pilota e Trucchi Sporchi	17
Punti Pilota e nuove abilità	17
Le Scuderie	18
Ingaggio dei piloti	18
Descrizione delle scuderie	19
Lampottini	19
GutVon-Gaz	20
MC Sbyrrell	20
Appaloosa	21
Nanny	22
Phonda	23
Lingiery-Talvolt	23
Voolvo	24
Škrota	24
NîkîťãVâz	25
SET UP	26
La Vettura	26
Punti Struttura/Assetto	26
Le Componenti della Vettura	26
Componenti Tipiche:	27
Componenti Avanzate	27
Tabella Riepilogativa	28
Trucchi Sporchi	29
GIUDICI E SANZIONI DISCIPLINARI	30
Selezione e compiti dei Giudici	30
Votazioni	30
Sanzioni	31
GRIGLIA DI PARTENZA	32
Formazione Griglia di partenza	32

Formula Dla Liut Campionato 2015

Q1	32
Q2	32
Giocatori Ritardatari	32
Giocatori Assenti.....	33
Griglia di partenza del primo Gran Premio.....	33
IL METEO E I PNEUMATICI	34
Il Meteo	34
Determinazione condizioni Meteo	34
Variazioni delle condizioni Meteo in gara	34
Tabella Variazione Condizioni Meteo	34
I Pneumatici	35
Pneumatici Hard:	35
Pneumatici Soft	35
Pneumatici Intermediate.....	35
Pneumatici Wet	35
Tabelle di raccordo condizioni Meteo/Pneumatici	36
IL MOVIMENTO.....	37
Turno del Giocatore.....	37
Ordine del turno	37
Iter del turno del giocatore	37
Gestione del tempo	38
Movimento non effettuato entro i tempi	38
Consigli e comportamento	38
Utilizzo di Cronometri.....	39
Casi in cui non si deve far partire il cronometro	39
Time out.....	39
PARTENZA!.....	40
Evento alla Partenza	40
Stallo	40
Codice di Guida.....	41
Codice di guida in curva.....	41
Utilizzo dei Cordoli.....	41
Overshooting	42

Formula D1a Liut Campionato 2015

Testacoda.....	42
Slittamento	43
Codice di guida in rettilineo.....	43
Caselle Pericolose	45
SCIA e DRS	46
SCIA.....	46
DRS.....	48
I FRENI.....	49
Strada Bloccata	49
Forzare il Blocco.....	49
Frenata d'emergenza.....	49
Eliminazione in caso di Frenata d'emergenza	50
POWER UNIT.....	51
La Trasmissione	51
Marce e Cambio.....	51
Heavy Downshift.....	52
Motore.....	53
Macchia d'olio	53
Verifica Motore.....	53
Turbocompressore	53
Boost.....	53
Prova Turbocompressore	54
ERS	54
ERS-H	54
ERS-K.....	55
Motore Rotto.....	56
Tabella Affidabilità Meccanica.....	56
Vettura Eliminata.....	56
Perdita di Potenza	57
Segnalino Motore Rotto	57
TELAIO	58
La Carrozzeria	58

Formula D1a Liut Campionato 2015

Tiro collisione.....	58
Penalità al tiro Collisione	58
Muretti di Cemento	59
Carico Aerodinamico	59
Carico Aerodinamico Medio	59
Carico Aerodinamico Alto.....	59
Carico Aerodinamico Basso	60
Sospensioni.....	60
Tiro Tenuta di Strada	60
TELAIO ROTTO	61
Tabella Affidabilità Telaistica.....	61
Vettura Eliminata.....	61
Alettoni Danneggiati.....	61
Segnalino Telaio Rotto.....	61
SOSTE AI BOX.....	62
Punti Box (PX)	62
Pit Stop	62
Ingresso ai Box.....	62
Sosta veloce	63
Sosta lunga.....	63
Uscire dai Box	63
Uscita dalla Pit Lane.....	63
Ordine di turno	64
AUTO ELIMINATA	65
Casi di eliminazione delle auto	65
Eccesso di overshooting	65
Frenata d'emergenza.....	65
Test di affidabilità telaistica.....	65
Test di affidabilità meccanica	66
Ferite al Pilota.....	66
Tipo di Ferita.....	66
Doppiaggio.....	66
SAFETY CAR.....	67

Formula Dla Liut Campionato 2015

procedura di ricompattamento	67
FINE ED ESITO DELLA GARA	68
Fine Gara.....	68
Arrivo!	68
Sudden death.....	68
Esito Gara.....	68
Tabella punti per gara.....	68

INTRODUZIONE

Premessa

FORMULA DÈ è un gioco da tavolo che simula una gara di Formula 1.

Lo scopo del gioco è vincere una gara automobilistica tagliando per primi il traguardo, percorrendo una o più volte un percorso ispirato a un circuito reale con dei segnalini a forma di automobile.

Il raggiungimento dell'obiettivo può avvenire solo se si seguano determinate regole, si abbia una strategia vincente, si controlli le condizioni meccaniche della propria auto e si abbia un po' di fortuna... tanta fortuna!!!

Di seguito vengono illustrate le regole del gioco per quanto concerne la gara e l'organizzazione del campionato della LIUT.

Questo regolamento riprende le regole *avanzate* del gioco Formula Dè scritte da Eric RANDALL e Laurent LAVAUUR e pubblicate nel 1991. Non mancano alcune modifiche per rendere il gioco più simile alla Formula 1 moderna, quali il **Turbocompressore**, l'**ERS** e la **Safety Car** per citarne qualcuna.



Queste regole aggiuntive e innovative sono state trovate in internet, utilizzate da altre associazioni e/o gruppi di amici. Alcune di queste regole, quelle ritenute più interessanti e giocabili, sono state ulteriormente modificate per far sì che fossero veloci e semplici da utilizzare in modo da rendere il gioco più fluido possibile.

Naturalmente, anche noi della LIUT, data l'esperienza di 2 anni di competizioni con una ventina di giocatori, ci abbiamo messo lo zampino inserendo regole di nostra invenzione.

La Storia del campionato della LIUT



Negli ultimi mesi del 2012 i signori Bernardo Ecclepietra (ritratto in foto) e Cordell Walker decidono di fondare la Federazione Formula Dla LIUT (FFDL) con l'obiettivo di organizzare un campionato di gare automobilistiche.

Ecclepietra si occupa dell'aspetto tecnico-regolamentare, mentre Walker cerca sponsor e contatta i gestori dei circuiti dove si svolgeranno i Gran Premi, cosa che gli riesce fissando intensamente gli interlocutori e senza dire una parola. Bernardo si rende subito conto delle potenzialità economiche del campionato e prima che arrivi San Silvestro ha già sbattuto fuori dall'organizzazione Cordell, rubandogli i contratti con i vari circuiti e diventando l'unico indiscusso signore della FFDL.

Il campionato, al quale si sono iscritte cinque scuderie provenienti da altrettante nazioni di grande cultura motoristica: Italia, Germania, Francia, Giappone e Inghilterra, prende il via il 19 febbraio 2013 composto da cinque gare tutte in circuiti americani di lunga tradizione, come il circuito di Laguna Seca con il suo "cavatappi, Watkins-Glen, che ospitò le gare di Formula 1 negli anni settanta, per concludersi nel mitico tracciato di Indianapolis. Ogni scuderia porta due piloti, e le auto, dato il poco tempo a disposizione, sono tutte di derivazione dalle categorie inferiori Formula Dè.

Formula Dla Liut Campionato 2015

Oltre al campionato Ecclepietra organizza anche eventi di contorno. Nel 2013 si è disputata una gara rievocativa, sul circuito del Nürburgring, auto storiche del campionato di Formula 1 del 1976 guidate.

Intanto, nell'autunno del 2013, iniziano i preparativi per la stagione 2014. Le cinque scuderie che hanno corso nel 2013 confermano la loro volontà di gareggiare anche l'anno successivo, mentre si rifà vivo Cordell Walker, che porta una valigia piena di dollari con l'intenzione di iscrivere al campionato la nuova scuderia da lui fondata: l'Appaloosa.

Ecclepietra non ha problemi ad accogliere l'ex-socio e altre scuderie, che arrivano dai mercati emergenti, portando soldoni al signore della FFDL, e quando ci sono i soldi non ci sono problemi. Ecclepietra organizza ai primi di gennaio un Young Drivers Test sul circuito di Barcellona per trovare nuovi piloti.

Bella mostra di sé fa "Little" John Mcpherson (Fabio) che si aggiudica la gara, ma il vero successo l'ottiene Ecclepietra che riesce ad iscrivere 10 scuderie per il 2014, anche se una scuderia, la russa NikitaVaz, non riuscirà mai a partecipare per mancanza di piloti..

Il mondiale si svolge in 6 date con due Gran Premi per ogni data, ad ogni Gran Premio partecipano 9 piloti. Il campionato comincia il 21 gennaio 2014 e tocca tutti i continenti.

Eventi speciali di contorno sono una gara storica con auto del 1957 sull'enorme circuito di Zandvoort e una gara in memoria di Ayrton Senna disputata a Imola con auto del 1989.

Albo D'oro

Campionato Piloti

2013 Mr. Magoo (Domenico)
2014 Randy Savage (Marco)

Campionato Costruttori

2013 GutVon-Gaz (Domenico e Luca)
2014 Appaloosa (Marco e Andrea)

Coppa Huub

2013 Otto Lümacher (Ivan)
2014 Otto Lümacher (Ivan)



Poleman

2013 Alex Faprest (Davide)
2014 Alex Faprest (Davide)

The Faster

2013 Vince Diamods (Umberto)
2014 Asso (Carlo)

Organizzazione

Il Campionato di Formula Dla LIUT 2015 è organizzato dalla FFDL (Federazione Formula Dla LIUT), di proprietà del sig. Bernardo Ecclepietra, sotto il patrocinio e fondamentale ausilio dall'associazione LIUT, senza la quale la FFDL, e di conseguenza il Campionato di Formula Dla LIUT non esisterebbe. Di seguito vengono elencati i mezzi utilizzati dalla FFDL per la divulgazione delle informazioni.

Il Regolamento Gara:

E' il documento più importante del Campionato Dla LIUT che illustra come si svolge il Campionato Formula Dla Liut 2015, le modalità di iscrizione delle scuderie e dei piloti, come vengono stilate le classifiche dei Gran Premi e del Campionato inoltre indica le disposizioni per la progettazione e costruzione della vettura che gareggerà nel campionato, oltre ad indicare le regole del gioco (cosa di non poco conto).

La PistonDice

E' il bollettino ufficiale della FFDL nella quale si possono trovare il resoconto dei Gran Premi svolti oltre all'aggiornamento delle classifiche; inoltre vengono pubblicate tutte le comunicazioni ufficiali della FFDL come, a titolo esemplificativo, sanzioni disciplinari, modifiche delle date dei Gran Premi, modifiche dei regolamenti. La PistonDice è sempre reperibile dal Sito.

IL SITO

Nella pagina della Formula Dla LIUT, messa a disposizione dall'associazione LIUT: www.Liut.to.it, sono pubblicati tutti i documenti di cui sopra, oltre a resoconti succinti dei Gran Premi, statistiche dei piloti e scuderie, eventi di contorno e altre amenità.

Facebook

Avvisi, interviste e soprattutto sfottò sono nel gruppo Facebook dove ogni pilota viene associato al momento dell'iscrizione alla FFDL. I piloti possono fare reclami, contestazioni o esprimere pareri in questo gruppo. I piloti che salgono sul podio in un gran premio hanno l'obbligo di rilasciare un'intervista, obbligo morale per tutti gli altri partecipanti al gran premio

Segreteria

Eventuali comunicazioni, richieste di qualsiasi tipo relativamente al campionato possono essere indirizzate direttamente al segretario personale di Bernardo Ecclepietra, il sig. Grasso Ivan, raggiungibile su Facebook oppure tramite e-mail all'indirizzo woshie@inwind.it o telefonicamente al 340 4050790

buon divertimento

IL CAMPIONATO

Il Calendario

Il calendario fissa le date e gli orari, i circuiti, le scuderie e i piloti che disputeranno le gare valide per il Campionato di Formula Dla LIUT 2015.

Viene comunicato agli iscritti tramite il sito, il gruppo facebook e la rivista Pistondice.

Il calendario comprende i **6 Appuntamenti** preceduti da un Gran Premio per **Young Drivers Test**.

Eventuali modifiche al calendario verranno comunicate con i mezzi di cui sopra.

Young Drivers Test

Lo **Young Drivers Test**, che si disputerà a Sakhir in Barhain il **13/01/2015** è aperto a tutti i soci della LIUT, anche coloro che non vogliono partecipare al campionato, i quali potranno gareggiare per provare il gioco e decidere se iscriversi al campionato, mentre, chi ha già deciso di iscriversi, avrà la possibilità di cimentarsi con le regole del 2015.

L'esito di questo Gran Premio **NON** conferirà punti validi per il Campionato di Formula Dla LIUT, ma i Piloti potranno accumulare **esperienza** e potranno avere benefici per la composizione della **griglia di partenza** del primo Gran Premio valido per il Campionato.

L'organizzazione del Gran Premio verrà decisa con l'approssimarsi dell'evento.

Gli appuntamenti

Ad ogni appuntamento si correranno un numero di Gran Premi che dipende dal numero di iscritti al Campionato Formula Dla LIUT 2015 tenendo presente che per ogni Gran Premio possono gareggiare al massimo 12 vetture; quindi, è possibile, che i partecipanti vengano suddivisi tra due o più Gran Premi nel modo più equo possibile.

L'organizzazione cercherà di fare in modo che i piloti corrano sempre con avversari diversi per quanto possibile, inoltre Si cercherà di far correre i piloti della stessa scuderia nel medesimo Gran Premio, anche se è possibile che vengano separati in alcuni casi.

Le gare del Campionato si svolgeranno, principalmente, presso l'associazione LIUT all'interno del circolo ARCI il Musicante in Via Virle 11, con date ed orari previsti dal Calendario Ufficiale.

Ogni Gran Premio valevole per il Campionato si correrà, in condizioni normali, su 2 giri.

I giocatori devono avere già preparato il **Set-Up** della propria auto **PRIMA** dell'inizio del Gran Premio

Qualunque variazione di programma sarà comunicata in modo ufficiale sulla **PistonDice**, sul sito www.liut.to.it. (l'organizzatore tenterà, nel limite del possibile, anche di avvisare tramite sms, il gruppo Facebook e Forum della LIUT)



CLASSIFICHE

In base alle prestazioni ottenute da un pilota in ogni Gran Premio, egli acquisisce dei punti validi per le cinque classifiche, del Campionato Formula Dla LIUT 2015.

Classifica Piloti

Ad ogni gara, ogni pilota acquisisce dei punti in base alla sua posizione finale come descritto nella [Tabella punti per gara](#)

Alla fine dei 6 *Appuntamenti* previsti il Pilota che ha totalizzato il maggior numero di punti sarà proclamato Campione.

- In caso di pari merito, si considerano i migliori piazzamenti validi (chi ha vinto più gare, eventualmente i secondi posti, e così via)
- In caso di ulteriore parità si considera la Coppa HUUB
- In caso di ulteriore parità si considera l'ordine di arrivo dell'ultimo Gran Premio.

Classifica Costruttori

Ad ogni Data, ogni scuderia ottiene la somma dei punti conquistati dai suoi due piloti come descritto nella [Tabella punti per gara](#).

Alla fine dei 6 *Appuntamenti* previsti la scuderia che totalizza il maggior numero di punti sarà proclamata Campione.

- In caso di pari merito, si considerano i migliori piazzamenti validi (la scuderia che ha vinto più gare, eventualmente i secondi posti, e così via)
- In caso di ulteriore parità si considera la scuderia con il pilota con la posizione migliore nella Classifica Piloti
- In caso di ulteriore parità si considera l'ordine di arrivo dell'ultimo Gran Premio.

Coppa Huub

Alla fine di ogni Gran Premio, ogni pilota guadagna 1 punto per ogni posizione guadagnata rispetto alla partenza della gara, mentre perde 1 punto per ogni posizione persa rispetto alla posizione di partenza.

Alla fine dei 6 *Appuntamenti* previsti, viene proclamato vincitore della coppa Huub il pilota la cui somma algebrica dei punti guadagnati e persi è più alta.

- In caso di parità si considera vincitore chi avrà recuperato più posizioni in un singolo Gran Premio
- In caso di ulteriore parità si confronteranno il risultato peggiore di ogni pilota e sarà proclamato vincitore quello con il risultato "meno negativo"
- In caso di ulteriore parità.... Sorteggio!!!! (e basta)

Classifica Pole position

Il pilota, che al termine dei 6 *Appuntamenti* previsti, avrà ottenuto più Pole Position sarà proclamato Poleman

- In caso di parità si considera vincitore chi avrà ottenuto per primo il maggior numero di Pole Position

Classifica Giri Veloci

Il pilota, che al termine dei 6 *Appuntamenti* previsti, avrà ottenuto più Giri Veloci sarà proclamato **The Faster**

- In caso di parità si considera vincitore chi avrà effettuato per primo il maggior numero di giri veloci

IL PILOTA



I piloti sono la rappresentazione dei giocatori. In base a quanto avviene nel gran premio e alle loro prestazioni acquisiscono esperienza, che si traduce in vantaggi in determinate occasioni; ma possono anche essere coinvolti in incidenti che possono comportare danni fisici al pilota stesso costringendolo a saltare dei Gran Premi o portandolo alla morte.

Iscrizioni

Per partecipare al Campionato di Formula Dla LIUT 2015 un pilota deve iscriversi; l'iscrizione è riservata ai soci LIUT regolarmente iscritti per l'anno in corso, è gratuita, ma comporta l'accettazione e l'osservanza di quanto descritto nel presente Regolamento.

IMPORTANTE: Si prega, chi fosse interessato all'iscrizione, di comunicarlo alla [segreteria](#) il prima possibile, in modo che la FFDL possa stilare il calendario e verificare l'iscrizione delle scuderie e dei piloti

All'atto dell'iscrizione ciascun Giocatore dovrà indicare il **nome del proprio Pilota**, la **nazionalità del pilota**, uno o più **numeri di gara preferiti** e una o più **scuderie preferite** (la FFDL si riserva il diritto di modificare tali scelte). Durante il Gran Premio di casa, o altro Gran Premio scelto dalla FFDL, il pilota usufruirà, solo per quel Gran Premio, di una [Abilità Pilota secondaria](#) o di un [Trucco Sporco](#), a sua scelta, determinati casualmente.

Carriera

Un pilota che arriva per la prima volta in Formula Dla LIUT, arriva come rookie, sicuramente con il suo talento e le sue capacità, ma senza l'astuzia e le conoscenze di chi ha vissuto in questo mondo per più tempo. Con il passare degli anni il Pilota affina le proprie capacità e migliora, ma diventando più anziano, la paura e il fisico non l'aiutano e regrediscono le sue qualità.

Nella **prima** stagione di Formula Dla LIUT verrà attribuita, in modo casuale, un'[Abilità Pilota Principale](#) che lo renderà unico e diverso dagli altri Piloti (la FFDL farà in modo, nel limite del possibile, che ogni Pilota abbia una abilità unica ed esclusiva, differente da quella degli altri piloti), ad ogni Gran Premio potrà utilizzare al massimo **2 Punti Pilota (PP)**.

Nella **seconda** stagione di Formula Dla LIUT potrà mantenere l'[Abilità Pilota Principale](#) dell'anno precedente o prenderne un'altra in modo casuale, inoltre, ad ogni Gran Premio, potrà utilizzare **3 Punti Pilota (PP)** anziché 2, di cui uno gratuito utilizzabile solo per il [Tiro di Qualifica](#), [Manovrabilità](#), [Tiro DadoEventi](#), [Testacoda](#) e [Frenata d'Emergenza](#); non potrà essere utilizzato per acquistare [Trucchi Sporchi](#) o [Abilità Pilota Secondarie](#)

Arrivato alla **terza** stagione il Pilota è al Top della forma; oltre ad avere l'[Abilità Pilota Principale](#) dell'anno precedente e la possibilità di utilizzo di **3 Punti Pilota (PP)** a Gran Premio, esattamente come nella stagione precedente, al Pilota verrà attribuita una seconda [Abilità Pilota Principale](#) determinata a caso (le due abilità non possono essere utilizzate durante uno stesso turno in gara).

Nella **quarta** stagione inizia la fase calante del Pilota che perde una delle due [Abilità Pilota Principale](#) a sua scelta, continua ad avere la possibilità di utilizzo dei **3 Punti Pilota (PP)** a Gran Premio utilizzabile come descritto in precedenza.

Nella **quinta** stagione, e quelle successive, il Pilota ha solo più l'[Abilità Pilota Principale](#), esattamente come un rookie, fino al suo ritiro.

Tabelle Abilità Pilota

Le Abilità di seguito esposte, hanno la precedenza sulle regole generali del Regolamento

Abilità Pilota Principali

1	CONTROLLO DINAMICO DELLA TRAIETTORIA Una volta per giro il pilota può ignorare una freccia stampata su una casella del circuito						
2	INSERIMENTO IN CURVA Il pilota può ignorare le frecce stampate sulle caselle poste alla fine dei rettilinei						
3	STACCATORE Qualora la vettura finisca il proprio turno sull'ultima casella di un rettilineo (anche dopo aver utilizzato il Turbocompressore), può avanzare fino all'interno della curva, pagando, a scelta del Pilota: 1 Punto Gomme (PG) o 1 Punto Freno (PF) o 1 Punto Pilota (PP)						
4	MAGO DELLA PIOGGIA Il pilota ignora le penalità derivanti dalla pista bagnata per i Tiri Collisione e Tenuta di Strada , inoltre, con pneumatici da asciutto, la vettura slitta di 1 casella in meno rispetto al normale.						
5	DURO DA SORPASSARE Non si può mai prendere la Scia del pilota con questa abilità, inoltre, ogni qualvolta la Vettura viene sorpassata e si trova in rettilineo, il Pilota che ha effettuato il sorpasso <u>DEVE</u> ridurre il proprio movimento di una casella.						
6	ASSISTENZA ALLA FRENATA Ogniqualvolta la Vettura è in 4°, 5° o 6° marcia, il primo Punto Freno (PF) eventualmente speso, può valere doppio (a scelta del pilota).						
7	ACCELERAZIONE PRECISA Una volta per Gran Premio, invece di lanciare il Dado Marcia , il Pilota può scegliere un valore a suo piacimento, restando nell'intervallo dei risultati possibili della marcia inserita. Il risultato scelto dal pilota <u>NON</u> influirà sulle regole Verifica Motore o Condizioni Meteo , ma influirà sull' ERS-H						
8	INCOLLATO ALLA STRADA Quando il pilota attraversa o si ferma su una casella pericolosa ne subisce gli effetti solo se tira un 1 sul DadoEventi .						
9	GUIDA AGGRESSIVA Ogni volta che viene coinvolto in un Tiro Collisione dà una ulteriore penalità di -1 al Tiro Collisione dell'avversario						
10	SIGNORE DELLA SCIA Il pilota, quando usufruisce della Scia , guadagna da tre a cinque caselle a sua discrezione.						
11	PARTENZA ASSISTITA Invece di effettuare la Prova Partenza , il pilota usa la seguente tabella spostandosi come indicato e senza utilizzare il Dado di 1° marcia: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">1: stallo</td> <td style="padding-right: 20px;">Da 2 a 3: 1 Casella di Mov.</td> <td>Da 4 a 8: 2 Caselle di Mov.</td> </tr> <tr> <td>Da 9 a 13: 3 Caselle di Mov.</td> <td>Da 14 a 17: 4 Caselle di Mov.</td> <td>Da 18 a 20: 5 Caselle di Mov.</td> </tr> </table> Nel turno successivo può inserire normalmente la 2° marcia.	1: stallo	Da 2 a 3: 1 Casella di Mov.	Da 4 a 8: 2 Caselle di Mov.	Da 9 a 13: 3 Caselle di Mov.	Da 14 a 17: 4 Caselle di Mov.	Da 18 a 20: 5 Caselle di Mov.
1: stallo	Da 2 a 3: 1 Casella di Mov.	Da 4 a 8: 2 Caselle di Mov.					
Da 9 a 13: 3 Caselle di Mov.	Da 14 a 17: 4 Caselle di Mov.	Da 18 a 20: 5 Caselle di Mov.					
12	PCU (Power Control Unit) Quando il Pilota ricorre al Turbocompressore , all' ERS-K o alla Scia , può muovere meno caselle di quante previste dalle regole generali, senza per questo utilizzare Punti Freno (PF) .						

Formula D1a Liut Campionato 2015

13	ANTIPATINAMENTO Ogni qualvolta il Pilota ottiene il risultato minimo su un qualsiasi Dado Marcia , può considerarlo come se il risultato fosse maggiore di 1.
14	SCOVO IL PERTUGIO Una volta per partita la Vettura può transitare (ma non fermarsi) in una casella occupata da un'altra vettura.
15	PUSH TO GO Una volta a partita può aggiungere +3 alla propria velocità . Il pilota aggiunge le tre caselle dopo aver visto il risultato del Dado Marcia .
16	DOPPIA CAMBIATA Una volta per Gran Premio può saltare una marcia in salita e passare, per esempio, dalla 3° alla 5°.
17	ASSO DEL VOLANTE Una volta a giro può rilanciare il Dado Marcia , ma deve accettare il secondo risultato.
18	QUICK SHIFT Una volta per Gran Premio può lanciare il Dado Marcia relativo ad una marcia immediatamente superiore rispetto a quella innestata.
19	PRESERVATORE DI GOMME Una volta per Gran Premio può andare in <u>overshooting</u> di tre caselle senza perdere Punti Gomma (PG) .
20	RECUPERO IMMEDIATO Dopo un <u>Testacoda</u> il pilota può ripartire direttamente dalla 2° marcia senza effettuare alcuna <u>Prova Partenza</u> .

Abilità Pilota Secondarie

Abilità	Effetto
Riflessi Pronti	Quando il pilota è pari con un altro pilota ha la precedenza sull' <u>Ordine del turno</u> , a prescindere dalla marcia inserita
Esperto in qualifica	In fase di determinazione della <u>griglia di partenza</u> ha sempre un bonus di +3 su tutti i <u>Tiri Qualifica</u> ; inoltre vince automaticamente gli spareggi.
Professionista della derapata	In ogni curva può modificare lo spostamento di una casella in più o in meno grazie alle sue derapate. Ogni utilizzo di questa abilità costa 1 Punto Gomme (PG) .
Genio e Sregolatezza	Una volta a giro, il pilota può ritirare il Dado Marcia e scegliere il valore tra i due tiri, esattamente come quando si utilizzano i Punti Pilota (PP) ; dopo aver mosso la macchina, il pilota deve tirare il Dado Eventi , con un risultato da 1 a 3 va in <u>testacoda</u>
Meteorologo	Quando tira per il cambiamento delle <u>condizioni meteo</u> , può aggiungere + o - 3 al tiro di dado; inoltre, se cambia il meteo, può subirne gli effetti con due turni di ritardo a sua discrezione
Controllo Perfetto	Una volta per Gran Premio può zigzagare lungo un rettilineo pagando 1 Punto Sospensioni (PS) .
Asciutto nella Pioggia	Una volta a giro, quando piove, può ridurre a zero le penalità dello <u>slittamento</u> .
Pilota Competitivo	una volta a giro, se il pilota, all'inizio del turno di tutti i giocatori, si trova in una casella adiacente a quella di un'altra vettura, e deve tirare il dado di 5° o 6° marcia, può aggiungere +2 al risultato ottenuto.

Esperienza e Punti Pilota

Differentemente dalla Carriera, durante il Gran Premio, in base alle prestazioni ottenute, il pilota guadagna Esperienza rappresentata in decimi di **Punto Pilota (PP)**, l'esperienza acquisita dal pilota nei vari Gran Premi deve essere sommata e quando si raggiunge un intero, si ha un **Punto Pilota (PP)** che può essere utilizzato nelle gare successive.

Acquisire Esperienza

Un pilota acquisisce esperienza come segue:

Griglia di partenza	Pole Position	0,3 p.ti
	Seconda posizione	0,1 p.ti
Posizione a fine gara	Prima posizione	0,5 p.ti
	Seconda posizione	0,3 p.ti
	Se il primo e il secondo/terzo appartengono alla stessa scuderia	+0,1 p.ti
	Terza posizione	0,2 p.ti
	Tutti i piloti non eliminati che non siano i primi tre classificati	0,1 p.ti
Turni al comando	Pilota rimasto al comando più turni	0,2 p.ti
	Ogni pilota rimasto in testa per quattro turni consecutivi	0,1 p.ti
	Pilota in testa al termine del primo giro	0,2 p.ti
Affidabilità dell'auto (l'auto deve aver completato un giro)	Se al termine del GP l'auto non ha perso Punti Motore (PM)	0,1 p.ti
	Se al termine del GP l'auto non ha perso Punti Carrozzeria (PC)	0,1 p.ti
	Se al termine del GP l'auto non ha perso Punti Sospensioni (PS)	0,1 p.ti
	Se al termine del GP l'auto non ha perso PM, PC e PS	+0,2 p.ti
Altri bonus	Pilota che guadagna più posizioni nel gran premio	0,2 p.ti
	Pilota che guadagna posizioni nel gran premio	0,1 p.ti
	Pilota che ottiene il giro più veloce	0,3 p.ti

Utilizzo dei Punti Pilota



Quando sommando i decimi di punto si ottiene un intero, il pilota otterrà un **Punto Pilota (PP)** da utilizzare nel Gran Premio successivo. I decimi di punto non utilizzati non andranno persi e si andranno a sommare con quelli che conquisterà il pilota nei gran premi successivi

Un giocatore non può utilizzare più di due Punti Pilota (PP) a Gran Premio (3 nel caso che il Pilota sia alla sua seconda, terza o quarta stagione) e al massimo uno a turno

I **Punti pilota (PP)** possono essere utilizzate come segue:

Punti Pilota e Tiro di Qualifica

Prima di effettuare il Tiro di Qualifica, il pilota può decidere di spendere 1 Punto pilota (PP) (1 e 1 solo) per ottenere un bonus di +3 a tutti i Tiri di Qualifica.

Punti Pilota e Manovrabilità

Una volta per turno, consumando **1 Punto pilota (PP)**, il Pilota ha la possibilità di cambiare l'esito di un **DadoMarcia**, lanciando nuovamente lo stesso dado e scegliendo il risultato che preferisce tra i due tiri.

Se dovesse ottenere ancora lo stesso risultato, il Pilota potrà scegliere liberamente il risultato nell'intervallo dei risultati possibili del **DadoMarcia**; con tutte le conseguenze che ne derivano per quanto riguarda ERS-H, ma NON DEVE ESSERE CONSIDERATO per quanto riguarda i test di Verifica Motore e Condizioni Meteo

Punti Pilota e DadoEventi

Una volta per turno, consumando **1 Punto Pilota (PP)**, il Pilota ha la possibilità di cambiare l'esito di un qualsiasi **DadoEventi**, con esclusione delle [Condizioni Meteo](#), aumentandone o diminuendone il valore di 1. La scelta di avvalersi di questa possibilità deve essere fatta dopo aver lanciato il **DadoEventi**

Punti Pilota in caso di Testacoda

Una vettura può andare in [testacoda](#) per:

- [Overshooting](#): spendendo **1 Punto Pilota (PP)** la vettura non va in [testacoda](#)
- [Macchia d'Olio](#): spendendo **1 Punto Pilota (PP)** il giocatore mantiene il controllo della vettura, l'auto non va in [testacoda](#)
- [Test di Affidabilità Meccanica](#) e/o [Test di Affidabilità Telaistica](#): Spendendo **1 Punto Pilota (PP)** il giocatore può evitare il [testacoda](#) ma non gli altri eventuali effetti.

Punti Pilota in caso di Frenata d'emergenza

Il giocatore può spendere **1 Punto Pilota (PP)** in sostituzione di altre componenti come spiegato nel paragrafo sulla [Frenata d'emergenza](#)

Punti Pilota e Trucchi Sporchi

Il giocatore può spendere, in fase di [Set Up](#), i **Punti Pilota (PP)** per acquistare dei [Trucchi Sporchi](#) invece di utilizzare i **Punti Struttura/Assetto (PA)**; ogni **Punti Pilota (PP)** permette di acquistare un **Trucco Sporco** determinato in modo casuale, che può essere utilizzato nella gara, se non utilizzato è perso.

Un pilota non può avere più di un **Trucco Sporco** per tipo, in caso il pilota abbia già un **Trucco Sporco**, il secondo deve essere determinato casualmente tra quelli rimasti.

Il pilota può spendere quanti **Punti Pilota (PP)** desidera nell'acquisto di [Trucchi Sporchi](#), e non è obbligato a dichiarare preventivamente i punti totale che intende investire in questi *gadget*.

Non si possono utilizzare **Punti Pilota (PP)** derivanti dalla [carriera](#) per acquistare dei [Trucchi Sporchi](#).

L'acquisto dei [Trucchi Sporchi](#) non inficia nei **Punti Pilota (PP)** utilizzabili in un Gran Premio.

Punti Pilota e nuove abilità

Il giocatore può spendere i **Punti Pilota (PP)** guadagnati per acquistare nuove abilità.

Spendendo **2 Punti Pilota (PP)** il pilota acquisisce una [Abilità Pilota Secondaria](#) determinata in modo casuale.

Un pilota può acquistare un massimo di **3 Abilità Pilota Secondaria** che rimarranno sue per tutta la stagione, non le stagioni successive.

Naturalmente se il pilota estrae un'abilità di cui è già in possesso deve effettuare nuovamente l'estrazione.

Non si possono utilizzare **Punti Pilota (PP)** derivanti dalla [carriera](#) per acquistare una [Abilità Pilota Secondaria](#).



Le Scuderie



Il numero di scuderie che partecipano al Campionato della Formula Dla LIUT dipende, ovviamente, dal numero di giocatori iscritti.

Nel 2013 è stato imposto un limite di 10 Piloti divisi in 5 scuderie, limite ampiamente superato nel 2014 con l'iscrizione di 18 Piloti, e di conseguenza, 10 scuderie (ma una non partecipò al Campionato pur essendo iscritta).

Anche quest'anno non poniamo limiti al numero di Piloti che si possono iscrivere al campionato; se raggiungeremo i venti iscritti parteciperanno le 10 scuderie storiche, se saremo un po' meno, alcune scuderie quest'anno si riposeranno, se supereremo i 20 iscritti, sicuramente Bernardo Ecclepietra troverà sicuramente nuove "Factory" pronte a sborsare milioni di euro per partecipare a questo splendido Campionato.

Di seguito vengono illustrate le linee guida per l'ingaggio dei piloti nelle varie scuderie, oltre ad una descrizione dei vari team. Naturalmente, per una migliore organizzazione del campionato, sarà Bernardo Ecclepietra ad avere l'ultima parola, in base al numero di iscritti, in merito alla composizione dei team.

Ingaggio dei piloti

Le scuderie ingaggiano i piloti in base ai risultati ottenuti nella stagione precedente in base ai seguenti criteri, che indica anche le priorità di scelta:

1. Il Campione del Mondo 2014 può scegliere liberamente se rimanere nella scuderia con cui ha vinto il campionato o sceglierne una nuova.
2. I piloti che si sono classificati in seconda e terza posizione nel Campionato Piloti 2014, i due Piloti che hanno vinto il Campionato Costruttori ed il pilota che ha vinto la Coppa Huub, a meno che non siano il Campione del Mondo, possono scegliere di rimanere nella stessa scuderia, oppure verranno ingaggiati, in modo casuale, da una tra 3 scuderie scelte dai Piloti stessi.
3. I piloti che si sono classificati dalla quarta alla decima posizione nel Campionato Piloti 2014, e non rientrano in una delle categorie descritte nel punto precedente, se vogliono rimanere nella scuderia dell'anno precedente devono ottenere 10+ su un D20 altrimenti verranno licenziati. Se non volessero rimanere nella scuderia della scorsa stagione o se fossero stati licenziati, verranno ingaggiati, in modo casuale, da una tra 5 scuderie scelte dai Piloti stessi.
4. I piloti che si sono classificati dall'undicesima posizione in poi nel Campionato Piloti 2014, e non rientrano in una delle categorie descritte nei punti precedenti, se vogliono rimanere nella scuderia dell'anno precedente devono lanciare un D20 ed ottenere un risultato uguale o superiore alla posizione in classifica ottenuta nel 2014 altrimenti verranno licenziati. Se non volessero rimanere nella scuderia della scorsa stagione o se fossero stati licenziati, verranno ingaggiati da una scuderia in modo casuale, ma comunque dovranno indicare una preferenza.
5. I piloti che non hanno partecipato al Campionato di Formula Dla LIUT 2014 verranno ingaggiati da una scuderia in modo casuale, comunque dovranno indicare una preferenza.

Naturalmente la FFDL, nella persona di Bernardo Ecclepietra, può decidere di modificare, variare e stravolgere quanto sopra, compatibilmente con il numero di iscritti al Campionato e alle scelte fatte dai vari piloti.

Descrizione delle scuderie

Le Scuderie hanno diversi stili, caratteristiche e dispositivi che le rendono uniche e particolari; tali peculiarità hanno la precedenza sulle regole generali esposte nel Regolamento Gara, e funzionano solo se i Piloti li usano per tempo e correttamente.

Inoltre, come per i piloti, quando una scuderia corre il Gran Premio di casa, o uno determinato dalla FFDL se non si corresse nella nazione della scuderia, tutto il team vuole fare bella figura ed i bonus derivanti dai **Punti Box (PX)** assegnati ad entrambe le vetture della scuderia sono raddoppiati.

Se il numero di piloti iscritti al campionato non fosse sufficiente ad occupare tutte le scuderie, le scuderie ammesse al campionato dipenderanno dalle preferenze dei piloti.

Ecco una presentazione delle 10 Scuderie storiche:

Lampottini



Nazionalità: Italiana

Livrea: Rossa

Peculiarità: Potenza e aggressività

Il Ragioniere Ugo Lampottini è un giovane impiegato di banca, con poche ambizioni che non cercava altro, dal suo impiego, che un posto tranquillo, senza troppe responsabilità, che gli permettesse di vivere decorosamente.



Lavora all'ufficio "leasing non riscattati", gli capita sulla scrivania una pratica (cod. D.A.Vel) relativa ad una officina automobilistica completa di tutte le attrezzature, compresi due forni per la fibra di carbonio. I proprietari dell'officina non hanno riscattato il leasing e la banca deve decidere cosa fare.

L'amico d'infanzia Pacco Sofreddi, attore di nicchia ma di scarso successo, convince Lampottini e insieme vanno a visitare la factory ormai abbandonata, ma in buono stato. Sofreddi si vede già come novello Steve McQueen, ma Giorgio Lampottini ha paura di prendere iniziative e si nasconde in un altro ufficio. Ora lavora nel caveau della banca. Uno dei clienti recede dal contratto N. 666D, ma si rifiuta di ritirare il contenuto della cassetta di sicurezza lasciandolo a Lampottini: si tratta di brevetti e di progetti per motori. Mostrati a Sofreddi, quest'ultimo lo esorta a cambiare vita sostenendo che questi sono segni del destino ai quali non può sottrarsi.

Ancora una volta Lampottini è spaventato dal dover prendere iniziative, rifiuta e chiede il trasferimento: "Ufficio finanziamenti agevolati" dove viene a conoscenza di un finanziamento, in parte a fondo perduto e in parte a tasso agevolato rilasciato da un fondo privato (Lucy.Fer) per giovani imprenditori nel settore motoristico.... ormai non può più tirarsi indietro!

Richiede il finanziamento, riscatta la fabbrica, prende i progetti e con Sofreddi costituisce la scuderia Lampottini.

Grazie alle colleghe di Pacco Sofreddi non mancano ombrelline e sponsor, e meccanici ed ingegneri fanno a gara per essere assunti dai due imprenditori. Ugo Lampottini, ormai Team Principal, continua ad avere difficoltà a prendere decisioni strategiche, è sempre in dubbio, non sa mai cosa scegliere e vige sovrana l'anarchia, Sofreddi insiste nel volere un cambio a cloche invece dei paddle, donne in abito succinto si aggirano tra i meccanici, ma tutto continua stranamente a funzionare.

Caratteristico il suono del motore quando viene acceso, per alcuni secondi si sente una specie di risata diabolica (UAH AH AH).

Regole Speciali

TURBOCOMPRESSORE POTENZIATO

Il primo **Boost** utilizzato nel GP ha un bonus di +10 sulla **Prova Turbocompressore**, mentre le successive Prove hanno un bonus di +1.

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO AUSILIARIO

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

GutVon-Gaz



Nazionalità: Tedesca

Livrea: Argento

Peculiarità: Tecnologia e disciplina

La GutVon-Gaz ist ein gloriosen fabriken createn da un manipolo di falorosen soldaten che hanno fatten ritorno dalla guerren.

Qvesti anni passaten in trinzea mit pidokkien und zekken haben aumentaten il cameratismen dei soldaten.



Geboren la sqvderia GutVon-Gaz fortementen foluten dagli Uffizialen Superioren und ghestiten dal signhor Kapitanen Sigfrid Von Nibelunghen con l'ausilien del Sottotenenten di Komplementen, che fortunatamenten non fiene ascoltaten da nessunen.

La ghestionen della sqvderia si basa su ein gheneneralen, absoluten, ziechen und totalen obbedienzen alle direttifen degli Uffizialen Superioren e del signhor kapitanen anche a costen della fita.

Tra i responsabili della sqvderia trofiamo il medichen, che afefa studiaten da feterinarien, difentato ingheghneren meccanichen und ist capo della proghetazionen motoristischen und terrorizaten dai Vampiren. Il Cuoken continua a fare il cuoken und dalle sue zuppe prendono fiten strane und paurosen Kreaturen. Il kapocarren Franz ist coordinatore strateghe di garen, il poeten si occupen della relazionen stampa, il soldaten Humbert ist capo proghetazionen telaistischen. Il resten della truppen è difentaten meccanichen und ingheghneren.... solo la mignotten pubblichen continua a svolghere la sua nobilen attività di mignotten pubblichen.

Regole Speciali

ERS EVOLUTO

Il pilota quando dichiara di voler utilizzare l'[ERS-K](#) prima tira il **Dado Marcia** e, una volta visto il risultato, decide quanti punti [ERS-K](#) vuole utilizzare; il pilota deve utilizzare almeno un punto [ERS-K](#)

La vettura ottiene i bonus dell'[ERS-H](#) con 17+ in 5° marcia e con 26+ in 6° marcia invece di quanto indicato dalle regole generali.

SCocca IN SUPERCARBONIO

Se il pilota ottiene un 20 naturale quando effettua un [Tiro Collisione](#), la Vettura rigenera, solo se già consumato, un punto delle seguenti componenti tra **Punto Carrozzeria (PC)** o **Punto Freno (PF)** a scelta del pilota; una vettura non può recuperare più di un **Punto Struttura/Assetto (PA)** per giro.

MC Sbyrrell



Nazionalità: Inglese

Livrea: Verde

Peculiarità: Affidabilità e prestigio

Il conte Charles McSbyrrell, discendente di una nobile famiglia inglese imparentata con le più importanti famiglie aristocratiche dell'isola britannica, era un uomo a cui piaceva enormemente la vita mondana, e sperperò tutte le ricchezze di famiglia in donne, auto di

lusso e gioco d'azzardo.



Fu così che Oliver McSbyrrell ereditò dal padre solo il titolo nobiliare. Fortunatamente, essendo il Conte Oliver McSbyrrell un uomo capace, sta riabilitando il buon nome della famiglia... proprio il buon nome no! Più che altro si sta sistemando finanziariamente, per quanto riguarda il buon nome le cose sono peggiorate, tant'è che se non fosse per alcune foto compromettenti di alcune personalità importanti, in possesso del conte Oliver McSbyrrell, probabilmente sarebbe già stato cacciato dall'isola britannica.

Come suo padre ama i motori, ed appena sentito della Formula Dla LIUT ha costituito, in men che non si dica e con l'appoggio di alcuni personaggi poco raccomandabili, una propria scuderia alla quale ha dato il proprio nome e che segue personalmente quale team principal.

Si aggira tra i box con la sua bombetta, un monocolo all'occhio destro e abiti un po' lisi. La scuderia, certamente, non naviga nell'oro e spesso ha problemi finanziari, a volte i meccanici si lamentano per la mancanza di attrezzatura o

Formula Dla Liut Campionato 2015

pezzi di ricambio, che prontamente il conte Oliver McSbyrrell provvede a rifornire... e allora sono i meccanici delle altre scuderie a lamentarsi della mancanza di attrezzature o pezzi di ricambio.

Tutti nel paddok lo guardano con attenzione e timore, spesso è al telefono con un certo Bing del quale non si sa bene se sia un suo talent scout per futuri piloti, o un uomo abile nel trovare ingegneri e meccanici, o semplicemente il suo ricettatore di fiducia.

Bernardo Ecclepietra stima moltissimo il conte Oliver McSbyrrell con il quale condivide alcuni affari oscuri e di cui apprezza le capacità manageriali.

Regole Speciali

CHASSIS A STRUTTURA RINFORZATA

Esclusivamente per quanto riguarda i [Tiro Collisione](#), la vettura considera tutte le curve avere **valore difficoltà 1**, indipendentemente da quanto indicato sul tracciato. Nulla varia per tutte le altre regole come il numero delle [soste obbligatorie](#), lo [Slittamento](#) e le eventuali penalità al [Tiro Collisione](#) dovute alla pioggia o al carico aerodinamico eccetera.

PNEUMATICI IMPROVED

Ogni volta che il Pilota ottiene 20 sul dado da 5° e 30 sul dado da 6°, la Vettura recupera **1 Punto Gomma (PG)** perso appena dopo il movimento del turno corrente; una vettura non può recuperare più di un **Punto Struttura/Assetto (PA)** per giro.

Appaloosa



Nazionalità: Americana

Livrea: Nera

Peculiarità: Ricchezza e arroganza

Cordell Walker è un ricco allevatore di cavalli texano, molto ricco, ha fatto il suo primo milione di dollari all'età di sei anni grazie alla fatina dei dentini (i denti che lasciava sotto il cuscino però non erano i suoi). Durante una sua partecipazione a "Chi vuol essere milionario", Cordell Walker ha detto: "Io"

e ha vinto.

Appassionato di motori fonda, insieme a Ecclepietra, la Federazione Formula Dla LIUT (FFDL), ma si ritira subito dalla dirigenza per costituire una propria scuderia.

Walker prova personalmente le vetture che escono dalla propria factory assieme ai piloti ufficiali e appena partiti li ha già doppiati.

Ecco cosa si dice in giro di Cordell Walker:

Quando Cordell Walker parla a vanvera, vanvera risponde. Cordell Walker non legge i libri, li fissa fino a quando non ottiene le informazioni che gli servono. Le lacrime di Cordell Walker curano il cancro, peccato che lui non abbia mai pianto. Non esiste la teoria dell'evoluzione, ma solo una lista di creature a cui Cordell Walker permette di vivere. Cordell Walker dona frequentemente sangue alla Croce Rossa... non il suo. Cordell Walker perse la verginità prima di suo padre. Cordell Walker beve napalm per calmare il bruciore di stomaco. Cordell Walker è stato capace di vincere una partita a scacchi anche dopo che gli avevano mangiato il re. Cordell Walker ha contato fino ad infinito... due volte. Anche Cordell Walker ha un cuore e lo usa come portachiavi. Cordell Walker non porta l'orologio... decide lui che ora è. Tra i gadget del coltellino svizzero di Cordell Walker c'è Mac Gyver. Una volta Cordell Walker ha posato nudo per un'opera d'arte: la Colonna Traiana. Alla domanda di una giornalista: "E' vero che ha contato due volte fino ad infinito" dopo un paio di secondi Cordell Walker ha risposto: "Ora sono tre". Cordell Walker non ha bisogno di una donna per procreare: da un suo brufolo è nata la stirpe dei draghi. I rubinetti in casa di Cordell Walker non perdono, vincono. Il Santo Graal è a casa di Cordell Walker, lo usa per tenerci lo spazzolino da denti. Una notte, guardando il cielo, Cordell Walker ha unito i puntini da uno a 700.000.000.000.000.000.000, accortosi che il risultato era un suo ritratto, decise di abolire i segni zodiacali. Cordell Walker ha vinto la maratona di New York, correndo a Boston. Cordell Walker vende regolarmente la pelle dell'orso senza averlo ancora preso... una formalità. Cordell Walker ha affogato un pesce. A ogni peto di Cordell Walker l'universo si espande.



Regole Speciali

GALLERIA DEL VENTO

La vettura può usufruire della [Scia](#), e quindi del [DRS](#), anche in 3° marcia; è comunque necessario aver innestato la stessa marcia, o una più alta, della vettura da superare. Inoltre non ha mai penalità dovute al [Carico Aerodinamico](#) alto o basso quando effettua un [Tiro Collisione](#).

MECCANICA RIGENERATIVA

Se il Pilota ottiene 20 naturale quando effettua una [Verifiche Motore](#), la Vettura recupera, solo se consumato un punto delle seguenti componenti tra **Punto Trasmissione (PT)** o **Punto Motore (PM)**; una vettura non può recuperare più di un **Punto Struttura/Assetto (PA)** per giro.

Nanny

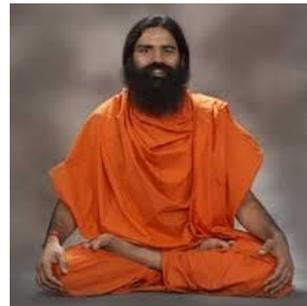


Nazionalità: Indiana

Livrea: Arancione

Peculiarità: manodopera e misticismo

Quando il maestro Tremal-Naik portò per la prima volta il suo allievo Batu fuori dalla grotta di meditazione, l'allievo Batu vide per la prima volta un'ape cross Piaggio e ne rimase turbato. Il giorno dopo l'allievo Batu uscì dalla grotta ma non riuscì a vedere l'ape cross Piaggio, nonostante essa fosse ancora lì. Il maestro Tremal-Naik allora disse "Verrà il giorno in cui rivedrai l'ape cross Piaggio con occhi diversi, allora non sarai più allievo". "Sarò un maestro?" chiese Batu. "No. Sarai colui che vede l'ape cross Piaggio con occhi diversi"



Quando l'allievo Batu divenne colui che vede l'ape cross Piaggio con occhi diversi allora il maestro Tremal-Naik chiamò a sé l'amico Yanez de Gomera e gli disse "Il momento è giunto per partecipare al Campionato di Formula DLa LIUT" e così fu.

Scuderia alquanto particolare con tutti i meccanici e gli ingegneri vestiti con il trichivara arancione, testa e barba rasata. Prima di effettuare qualsiasi operazione sulla vettura (che siano modifiche d'assetto o riparazioni) preparano delle offerte agli dei, cantano delle litanie e suonano campanelli. Inoltre, nell'abitacolo della vettura, il cambio è a forma di Shiva e Ganesh

La strategia è dettata dal carismatico Tremal-Naik che tutti chiamano "maestro" e al quale tutti chiedono consiglio.

Un giorno il capomeccanico Koa chiese al maestro Tremal-Naik quale grado di campanatura fosse migliore e lui rispose: "Vettura è come scoiattolo Neka che correva su prato. Correva così tanto che non si accorse di essere arrivato alla tana. Quindi tornò indietro e butto le ghiande nel fiume": Vinsero la gara!

Anche i piloti si affidano alle sagge parole del maestro Tremal-Naik. Una volta un pilota era crisi di gomme e chiese via radio cosa avrebbe dovuto fare e il maestro Tremal-Naik disse: "Gomme sono come foglia di gelso. Il baco trova sempre foglia di gelso se la cerca, ma gli uccelli dall'alto non la distinguono" Vinsero la gara

Regole Speciali

SCATOLA DEL CAMBIO BENEDETTA

Quando il pilota effettua un [Heavy Downshift](#), se col tiro del **DadoMarcia** ottiene il valore massimo della marcia inserita, il pilota non deve pagare **Punti Trasmissione (PT)**, i **Punti Freno (PF)** e i **Punti Motore (PM)** si pagano normalmente.

COMPONENTI A BASSO COSTO

In fase di [Set Up](#) le vetture hanno **3 Punti Struttura/Assetto (PA)** in più, ma i test di [Tiro Collisione](#), [Verifiche Motore](#) e [Tiro Tenuta di Strada](#) hanno una penalità aggiuntiva di -1

Phonda



Nazionalità: Giapponese

Livrea: Gialla

Peculiarità: Innovazione ed equilibrio

Nella prima metà degli anni '70 il Dr. Procton, uno dei più valenti scienziati giapponesi, diviene capo del Laboratorio di Ricerche Spaziali. Il suo sogno è quello di perlustrare e scoprire i segreti del cosmo e magari di venire in contatto con altre forme di vita extraterrestri.



La prima forma di vita aliena che incontra è Duke Fleed, quasi morente, appena scampato al disastro del suo pianeta; lo soccorre, lo adotta e gli dà il nome di Actarus.

Il laboratorio, nato con lo scopo della ricerca, ben presto si trasforma in un punto di appoggio per Goldrake e una base di difesa per il nostro pianeta contro gli attacchi alieni. Il Dr. Procton, che può sembrare un freddo accademico, in realtà ha votato tutto se stesso al sogno di aiutare l'umanità, sacrificando la sua vita e rinunciando agli affetti famigliari

Persona umile e modesta benchè la sua specializzazione sia l'astronomia, s'intende anche di chimica, biologia, medicina e ingegneria e progetta tutti i veicoli che vengono costruiti all'interno del centro di ricerche spaziali.

Dopo la vittoria contro le armate di Vega e la partenza del figlio adottivo, il laboratorio cade in un periodo di crisi. Per sopravvivere viene creato un museo accanto alla base riconvertita in Laboratorio di Analisi, Laboratorio di Genetica, Laboratorio di progettazione di apparecchiature di precisione, Laboratorio di riparazione di piccoli elettrodomestici, Bed&Breakfast, Kebab.

Con il ritorno di Koji Kabuto, amico di Actarus e collega pilota di Mega-Robot, il laboratorio vive una nuova rinascita; il Dr. Procton torna alla progettazione di veicoli coadiuvato da numerosi e fedeli ingegneri rimastigli accanto fin dai tempi del Laboratorio di Ricerca Spaziale. Viene quindi creato un team di Formula Dé, la Phonda, che vede come team principal Koji Kabuto, per lanciare sul mercato occidentale i prototipi disegnati dal Dr. Procton.

Regole Speciali

COMPONENTI PERFEZIONATI

In fase di [Set Up](#), la Vettura ha 1 **Punto Struttura/Assetto (PA)** extra

SOSPENSIONI ATTIVE

Se il pilota ottiene un 20 naturale sul DadoEventi quando effettua un [Tiro Tenuta di Strada](#), la vettura rigenera, se consumato, un punto delle seguenti componenti tra **Punto Sospensioni (PS)** o un **Punto Gomme (PG)** a scelta del pilota; una vettura non può recuperare più di un **Punto Struttura/Assetto (PA)** per giro.

Lingieri-Talvolt



Nazionalità: Francese

Livrea: Blu

Peculiarità: affiatamento e raffinatezza

C'è chi nasce con la camicia, Jan Lui David è nato con la matita in una mano e il pettine nell'altra. Stilista di prim'ordine, sempre pronto a disegnare un bozzetto. Appena tredicenne entra come apprendista nel laboratorio: "Da Tony, tagliato ai capelli", dove si distingue per le sue idee innovative e per tagli di capelli con alettoni e ardite appendici aerodinamiche.



A diciassette anni lascia il laboratorio per dedicarsi all'alta moda, le sue sfilate diventano famose per minigonne e spoiler. Col crescere della sua fama crescono le offerte di lavoro, i suoi bozzetti fanno il giro del mondo, lo voglio Versace, Cavalli, Valentino, Giugiaro e Pininfarina.

La svolta della sua carriera avviene quando incontra nel salone di bellezza La Coccinella, il famoso chef appassionato di motori Alain Tost. Tra i due nasce subito un'intesa e decidono di fondare la scuderia Lingieri-Talvolt, con Alain Tost sperimentatore di nuovi tipi di alimentazione motoristica (mais, ceci, bava di lumaca...) e Jan Lui David che da sfoggio delle sue qualità di designer.

Formula D1a Liut Campionato 2015

Inutile dire che è la scuderia più fashion di tutto il paddock, i meccanici sono i più eleganti con le tute cucite su misura e l'immane "empty pocket pochette". Non mancano le novità tecniche tra cui l'utilizzo della lacca per capelli al posto della vernice e lo strutto al posto dell'olio motore.

Regole Speciali

SOSPENSIONI CON SISTEMA FRIC

Il pilota ottiene un bonus di +1 quando effettua un [Tiro Tenuta di Strada](#)

MECCANICI AFFIATATI

Della quantità totale di **Punti Struttura/Assetto (PA)** a disposizione, il pilota può attribuirne 3 alle [componenti Tipiche](#) dopo aver visto le condizioni meteo prima della partenza. Inoltre, in caso di [sosta veloce ai box](#), il pilota può spostare i **Punti Struttura/Assetto (PA)** delle componenti tipiche (eccetto i **Punti Gomma**) a suo piacimento senza penalità; mentre in caso di [sosta lunga](#), il pilota rigenera 4 **Punti Struttura/Assetto (PA)** a turno invece di tre. Le componenti, comunque, non possono superare il valore che avevano a inizio Gran Premio

Voolvo



Nazionalità: Svedese

Livrea: Viola

Peculiarità: organizzazione e cinismo

Duktig, Lekkamat, Barnslig e Pysslingar sono i nomi dei quattro amici studenti, fondatori della scuderia Voolvo.



Tutti e quattro sono usciti dall'università di Stoccolma: Geppetto Collodi, con ottimi voti e con il sogno di creare automobili sicure, a basso costo che venissero montate direttamente dall'acquirente tramite un unico attrezzo, una chiave a brugola, fornita assieme alle istruzioni ed al Kit di montaggio.

L'idea, non proprio originale, ha presentato da subito grosse difficoltà di attuazione. All'inizio la scuderia era composta solo dai quattro ingegneri e dai due piloti ai quali è stata data una chiave a brugola, le istruzioni di montaggio e tutti i pezzi necessari, ma, a parte il tempo impiegato dai due piloti per montare l'auto, durante i week-end di gara, il tempo per preparare gli assetti delle vetture era troppo lungo. Per questo motivo sono stati assunti dei meccanici, a tempo determinato, tutti con una chiave a brugola a loro disposizione.

Le cose per la scuderia sono migliorate notevolmente e i settaggi sono diventati molto più veloci, anche perchè tutto si regola con uno stesso strumento, utilizzato anche per montare e smontare i box prima della gara.

Regole Speciali

MOTORE IN MICROFUSIONE DI ALLUMINIO

La Vettura effettua i tiri [Verifiche Motore](#) con un D24 invece di un D20

PROGETTAZIONE ACCURATA

Il pilota, quando effettua i [Test di Affidabilità Telaistica](#) e/o [Meccanica](#), non subisce penalità dovute ai segnalini [Telaio Rotto](#) e/o [Motore Rotto](#) e può sempre ritirare il **DadoEventi**, ma deve accettare il secondo risultato; inoltre il pilota, se ferito, può aggiungere **+3** sul tiro per determinare il [tipo di ferita](#)

Škrota



Nazionalità: Repubblica Ceca

Livrea: Bianca

Peculiarità: Metallurgia e pianificazione

La Škrota nasce come industria metallurgica pesante alla fine degli anni '50 nella città di Brno per volere dell'allora governo della Repubblica Socialista Cecoslovacca.

I compagni amministratori delegati della Škrota hanno, col tempo e



Formula Dla Liut Campionato 2015

con l'approvazione dei compagni operai riuniti in assemblea, cambiato la destinazione della società, passando dall'industria pesante, agli armamenti, alla costruzione di motori di grandi dimensioni, fino ad arrivare alla progettazione e costruzione di automobili tecnologicamente avanzate come prevede l'ultimo piano quinquennale.

Nonostante gli sconvolgimenti politici che sono avvenuti nella ex-Cecoslovacchia ed attuale Repubblica Ceca, l'organizzazione di questa factory non è cambiata. Tutti i compagni lavoratori prendono uno stipendio identico, che siano compagni operai, compagni impiegati, compagni ingegneri, compagni amministratori o compagni piloti di Formula Dé.

I compagni amministratori delegati redigono un piano quinquennale che viene poi approvato in assemblea da tutti i lavoratori. Questa organizzazione si riversa anche nella scuderia, dove il compagno Team Principal indica le strategie per la gara che vengono approvate, in assemblea, dai compagni meccanici, dai compagni ingegneri e dai compagni inservienti. Questa procedura allunga un po' i tempi e determina uno scarico di responsabilità nel momento in cui le cose non vadano bene. Non è detto che nel prossimo piano quinquennale questo tipo di organizzazione non possa essere resa più snella e veloce.

Regole Speciali

TECNOLOGIA IN GHISA

Se la vettura non ha il segnalino [Telaio Rotto](#) e/o [Motore Rotto](#), quando effettua un [Test di Affidabilità Telaistica](#) e/o [Meccanica](#) utilizza il dado da 5° marcia anziché il **DadoEventi**.

MESCOLA CON LAMINA IN KEVLAR

Indipendentemente dal tipo di pneumatico montato, la prima casella di [overshooting](#), costa solo un **Punto Gomma (PG)**, mentre conterà normalmente dalla seconda casella in poi.

NîkîtàVâz



Nazionalità: Russia

Livrea: Rosa/Azzurro

Peculiarità: operatività e spionaggio

Fino al 27 dicembre 2013 nessuno conosceva la NîkîtàVâz, nessuno aveva mai visto la Factory a San Pietroburgo. Anche da un'immagine del satellite, la zona in cui sorge la fabbrica, mostrava solo campi e boschi.

Poi, il 27 dicembre 2013, la NîkîtàVâz ottiene il permesso di partecipare al Campionato di Formula Dla LIUT 2014 e per incanto spunta fuori la fabbrica dove prima c'era il nulla.

Si sa pochissimo di questo team, il proprietario sembra essere una donna, probabilmente si chiama Nîkîtà e dovrebbe essere un ex-generale del KGB, ultima discendente di una famiglia nata nei primi anni del novecento da una relazione clandestina tra Grigorij Efimovič Rasputin e Mata Hari.

Uno dei problemi principali della NîkîtàVâz è il reclutamento di piloti, infatti, alcuni di essi, che avevano partecipato ai test invernali, sono stati vittime di fatali incidenti inspiegabili; analoga sorte è toccata ad alcuni ingegneri russi, che alcuni giorni dopo aver rescisso il contratto, sono stati trovati morti in circostanze misteriose.



Regole Speciali

SETTAGGI RAPIDI

I piloti decidono il [Carico Aerodinamico](#) dopo aver visto le condizioni meteo, il **Punto Struttura/Assetto (PA)** per pagare l'eventuale **Carico Aerodinamico Alto o Basso**, deve essere prelevato da una componente tipica. Inoltre, in caso di [sosta lunga ai box](#), possono spendere un **Punto Struttura/Assetto (PA)** per cambiare il [Carico Aerodinamico](#).

SPIE OVUNQUE

Ad ogni gara, entrambe le vetture acquisiscono una caratteristica determinata casualmente tra quelle di una scuderia in gara scelta dai piloti della NikitaVaz.

SET UP

La Vettura

Lo scopo del gioco è vincere una gara automobilistica tagliando per primi il traguardo, e quindi muovendo la vettura nel circuito in modo che vada il più velocemente possibile.

La velocità della vettura dipende principalmente dalla marcia inserita: ogni autovettura ha sei marce, ognuna delle quali corrisponde ad un **DadoMarcia** di colore e forma diversa e anche con valori diversi. All'inizio del proprio turno il Pilota innesta la marcia desiderata e lancia il **DadoMarcia** corrispondente, al risultato del tiro aggiunge i bonus e le penalità derivanti dal **Set Up** scelto ([Carico Aerodinamico](#), [ERS-H](#), [ERS-K](#)) determinando in tal modo la **velocità** dell'auto, cioè di quante caselle si sposterà la vettura; a questo movimento dovranno essere aggiunti altri bonus causati dal tipo di pneumatico, dallo sfruttamento dell'effetto [Scia](#), dall'[utilizzo dei cordoli](#) o del [DRS](#).

Punti Struttura/Assetto



Come in Formula 1, la preparazione della vettura prima della gara assume un'importanza fondamentale per vincere un Gran Premio

Durante una gara alcuni eventi possono sollecitare ed usurare delle parti della vettura come Gomme, Freni, Trasmissione, Motore, Carrozzeria e Sospensioni; oppure possono essere fatte delle regolazioni per migliorarne le prestazioni o per assecondare lo stile di guida del pilota. Per simulare tutto ciò, ogni giocatore

ha a disposizione un certo quantitativo di **Punti Struttura/Assetto (PA)** da assegnare a 10 componenti della vettura in base alle caratteristiche del circuito, alle probabilità meteo e al proprio stile di guida, rispettando i valori minimi e massimi per ogni componente.

Questa operazione di preparazione della vettura si chiama **Set-Up** e deve essere effettuata prima che il Gran Premio abbia inizio.

I **Punti Struttura/Assetto (PA)** possono essere utilizzati per acquistare delle *componenti* particolari che permettono al pilota di guidare in modo poco ortodosso... Ma di questo ne dobbiamo parlare sottovoce, infatti si tratta di [Trucchi Sporchi](#)

Le Componenti della Vettura

Le 10 componenti del Set-Up vengono classificate, per comodità, in **tipiche** o **avanzate**, a seconda che siano le componenti "tipiche" del gioco base o che siano il frutto della mente bacata di alcuni giocatori; vengono anche classificate in **consumabili** o **non consumabili**, a seconda che la componente si usuri durante la gara, e quindi si perdano **Punti Struttura/Assetto (PA)**, o che si spendano punti in fase di Set-up per avere tale componente che non cambia per tutta la gara (come l'ERS, il Carico Aerodinamico ed i meccanici).

Vediamo sommariamente le 11 componenti delle vetture

Componenti Tipiche:

sono le 6 componenti classiche del gioco; tutte queste componenti sono **consumabili** in quanto si usurano durante la gara a causa di eventi particolari o per scelta del pilota. I **Punti Struttura/Assetto (PA)** assegnati a queste componenti possono essere ripristinati del tutto o in parte durante una sosta ai box.

In fase di Set-Up è **OBBLIGATORIO** assegnare almeno un **Punto Struttura/Assetto (PA)** ad ognuna di queste componenti.

Punti Gomma (PG):



Rappresentano l'usura dei pneumatici in base allo stile di guida del pilota ed è condizionata dal tipo di **pneumatico** montato e dalle **condizioni meteo**.
Una volta esauriti l'auto va in testacoda e rischia l'eliminazione.

Punti Freno (PF):



Rappresentano l'usura dell'impianto frenante.
Si consumano solo se il pilota decide di utilizzarli per ridurre la **velocità** dell'auto, o in caso di **Frenata di Emergenza**.

Possono essere utilizzati, insieme ai **Punti Trasmissione (PT)** e i **Punti Motore (PM)**, per l'**heavy downshift**.
Una volta esauriti non potranno essere effettuate tali manovre.

Punti Trasmissione (PT):



Rappresentano l'usura della trasmissione della vettura. Il pilota li può utilizzare in caso di **heavy downshift**, anche in combinazione coi **Punti Freno (PF)** ed i **Punti Motore (PM)** per effettuare delle forti scalate di marcia.

Quando non si hanno più **Punti Trasmissione (PT)** non si potrà più ricorrere all'**heavy downshift**.

Punti Motore (PM):



Rappresentano l'affidabilità del motore.
Vengono utilizzati insieme ai **Punti Trasmissione (PT)** e ai **Punti Freno (PF)** quando si ricorre all'**heavy downshift**.

Possono consumarsi quando si è sfortunati nei test di **verifica motore**, o **Prova turbocompressore**.
Se l'auto dovesse perdere l'ultimo **Punto Motore (PM)** vuol dire che si è rotto qualcosa e l'auto potrebbe essere eliminata

Punti Carrozzeria (PC):



Rappresentano la robustezza della Telaio e degli alettoni.
Si consumano ogni volta che vi è una **collisione** con un'altra Vettura o in caso di **Frenata di Emergenza**.

quando l'auto perde l'ultimo **Punto Carrozzeria (PC)** significa che si è danneggiata gravemente e potrebbe essere eliminata.

Punti Sospensioni (PS):



Rappresentano la capacità delle sospensioni nel sopportare le sollecitazioni durante la gara.
Si potrebbero consumare quando la vettura attraversa o sosta su una casella con un segnalino **destriti**, o quando il pilota sceglie di **sfruttare i cordoli** in curva.

Perdere l'ultimo **Punto Sospensioni (PS)** vuol dire danneggiare l'auto che potrebbe essere eliminata

Componenti Avanzate

Sono componenti di nuova introduzione che permettono di ampliare le opportunità di stile di guida del pilota ed il comportamento della vettura.

Possono essere **consumabili**, nel qual caso si perdono i relativi **Punti Struttura/Assetto (PA)** durante la gara per scelta del pilota. In fase di Set up non è obbligatorio assegnare **Punti Struttura/Assetto (PA)** a queste componenti e non possono essere ripristinati durante la sosta ai box.

Formula D1a Liut Campionato 2015

Al contrario i **Punti Struttura/Assetto (PA)** spesi per le componenti **non consumabili** servono a fare in modo che la vettura abbia la componente; non si consumano durante la gara e non può essere modificato durante la sosta ai box.

Punti Boost (PB)



Componente consumabile, rappresentano la possibilità di modificare la pressione del **Turbocompressore** per ottenere maggiore velocità, ma con il rischio di perdere **Punti Motore (PM)** e di andare in **Testacoda**

ERS-K (PK):



Componente non consumabile, è una componente della **Power Unit** per il recupero dell'energia (Energy Recovery System) insieme all'**ERS-H**; l'**ERS-K** (Energy Recovery System Kinetic) permette di aumentare la velocità a discrezione del pilota.

ERS-H:



Componente non consumabile, l'**ERS-H** (Energy Recovery System Heat) incrementa la velocità della vettura in determinate condizioni.

Carico Aerodinamico (CA):



Componente non consumabile, Rappresenta la regolazione degli alettoni per avere più o meno tenuta di strada in curva a discapito o a favore di una maggiore velocità di punta

Punti Box (PX):



Componente non consumabile, rappresenta il grado di preparazione dei meccanici. Permette di abbreviare le sosta ai Box o limitare i danni quando le componenti **Punti Motore (PM)**, **Punti Carrozzeria (PC)** e **Punti Sospensioni (PS)** arrivano a zero

Tabella Riepilogativa

Nella tabella seguente vengono riepilogate le 10 componenti con i valori minimi e massimi di Punti Struttura/Assetto assegnabili:

Tipo	Componente	Descrizione generica	simbolo	PA min	PA max
Tipiche	Punti Gomma (PG)	Usura delle gomme		1	10
	Punti Freno (PF)	Utilizzo e consumo dei Freni		1	6
	Punti Carrozzeria (PC)	Robustezza del Telaio		1	5
	Punti Sospensioni (PS)	Tenuta di strada		1	5
	Punti Motore (PM)	Resistenza del Motore		1	5
	Punti Trasmissione (PT)	Utilizzo e usura della Trasmissione		1	5
Avanzate	Punti Boost (PB)	Pressione del Turbocompressore		0	2
	Punti ERS-K (PK)	Installazione dell'ERS-K		0	1
	Punti ERS-H (PH)	Installazione dell'ERS-H		0	0
	Punti Box (PX)	Meccanici e Box		0	3
	Carico Aerodinamico (CA)	Carico Aerodinamico		0	1

NOTA BENE: Il Set-Up DEVE essere fatto prima della gara

Trucchi Sporchi

Tra i box si aggira un tipo strano vestito di blu, con baffi a punta, un grosso cappello accompagnato da un cane ghignante.

È un carissimo amico di Bernardo Ecclepietra e da questi ha il permesso di vendere ai piloti dei *gadget* che hanno poco a che fare con la Formula 1 e che noi chiameremo, per comodità, **Trucchi Sporchi**.

Questi *gadget* possono essere acquistati esclusivamente per la gara che si sta affrontando, se non utilizzati sono persi.

In fase di **Set up** un pilota può decidere di investire parte dei propri **Punti Struttura/Assetto (PA)** o **Punti Pilota (PP)** nell'acquisto di uno o più **Trucchi Sporchi**; spendendo un **Punto Struttura/Assetto (PA)** un pilota acquista un **Trucco Sporco** di sua scelta, spendendo un **Punto Pilota (PP)** ne acquista uno determinato casualmente.

Un pilota può avere solo un **Trucco Sporco** per tipo, quando utilizza un **Punto Pilota (PP)** per acquistare un **Trucco Sporco**, il pilota deve estrarre tra quelli non ancora in suo possesso



Trucco Sporco	Effetto
Inondazione d'Olio	Una volta a giro, il pilota può lasciare tre segnalini macchia d'olio durante il proprio movimento; queste diventano caselle pericolose .
Cortina Fumogena	Una volta a GP, la vettura rilascia un gas che investe tutti i piloti che seguono ad almeno 5 caselle, i quali, all'inizio del proprio turno, dovranno tirare un DadoEventi , con 1-4 devono scalare di una marcia, con 5-20 si muovono normalmente.
Semina di Chiodi	Due volte a giro, ad inizio del proprio turno il pilota lascia nella casella di partenza dei chiodi; la casella diventa una casella pericolosa e chi l'attraversa o ci si ferma perde un Punto Gomma (PG) su un risultato di 1-10 sul DadoEventi .
Ruote Falcate	Quando causa la perdita di un Punto Carrozzeria (PC) con un Tiro collisione , causa automaticamente anche la perdita di un Punto Gomma (PG) ; dopo bisogna verificare se le lame si rompono, tira il DadoEventi , con 1-10 si rompono e l'auto perde un Punto Sospensioni (PS) e sono inutilizzabili per il resto della gara, con 11-20 puoi continuare ad utilizzarle.
Arpione	Una volta per GP, quando una vettura è davanti di non più di due caselle, e tira il DadoMarcia , il pilota può attaccarsi e muoversi in avanti della metà del movimento (arrotondato per eccesso) della vettura davanti.
Bomba a mano	Una volta per GP il pilota lancia una bomba ad un avversario in una casella adiacente che gli può far perdere un Punto Struttura/Assetto (PA) determinato casualmente: tira il DadoEventi : 1: il pilota che ha lanciato la bomba perde un Punto Struttura/Assetto (PA) a scelta dell'avversario; da 2 a 4: l'avversario perde un Punto Gomma (PG) ; da 5 a 7: l'avversario perde un Punto Freno (PF) ; da 8 a 10: l'avversario perde un Punto Trasmissione (PT) ; da 11 a 13: l'avversario perde un Punto Motore (PM) ; da 14 a 16: l'avversario perde un Punto Carrozzeria (PC) ; da 17 a 19: l'avversario perde un Punto Sospensioni (PS) ; 20: l'avversario perde un Punto Struttura/Assetto (PA) a scelta del pilota che ha lanciato la bomba.
Esplosione	una volta per GP può esplodere, inondando tutte le caselle adiacenti, eccetto quella davanti, con detriti che <i>diventano</i> caselle pericolose . Le vetture adiacenti devono tirare un DadoEventi , con 1-3 perdono un Punto Carrozzeria (PC) .
Sabotaggio	una volta per GP può far retrocedere un avversario, tranne il compagno di scuderia, di tante caselle quanto la marcia innestata.

GIUDICI E SANZIONI DISCIPLINARI

Durante un Gran Premio possono capitare delle situazioni particolari che richiedono il giudizio o l'interpretazione di persone imparziali e di buon senso. Inoltre, è indispensabile che venga presa nota di alcuni avvenimenti che servono alla FFDL per le classifiche, per l'assegnazione dell'esperienza e la pubblicazione della **PistonDice**.

Quindi diventa essenziale che prima dell'inizio del Gran Premio vengano nominati dei giudici ai quali verranno affidati alcuni compiti.

Ovviamente si spera che non si debba ricorrere ai giudici, e che il gioco proceda senza intoppi con tutti i giocatori felici e contenti, ma se dovessero esserci dei problemi...



Selezione e compiti dei Giudici

Prima che cominci il Gran Premio verranno sorteggiati **2 Giudici effettivi** tra i Piloti appartenenti a scuderie differenti e un **Giudice supplente**, che sostituisce uno dei due giudici effettivo nel momento in cui questo è sotto giudizio

E' bene che il ruolo di giudice non venga ricoperto sempre dalle stesse persone, ma che sia ricoperto a rotazione da diversi giocatori.

I Giudici si dovranno distaccare dal ruolo di Giocatori nelle loro valutazioni, ed avranno i seguenti compiti:

- risolvere aspetti del gioco non previsti dal Regolamento;
- far rispettare i tempi (Molto importante);
- prendere nota di alcuni eventi come verrà richiesto di volta in volta dalla FFDL
- controllare la regolarità della gara.

In caso di comportamenti palesemente infantili ed antisportivi, non accettazione della sorte, offese indirizzate agli altri Giocatori, imbrogli intenzionali, manovre folli a spese di altri Piloti, i Giudici non coinvolti nella disputa, potranno decidere di:

- fare richiami verbali;
- decidere se e come sanzionare i piloti in base alle sanzioni previste

Votazioni

Il tempo dedicato al dirimere una disputa non dovrebbe superare i 5 minuti.

E' sentitamente richiesto a tutti i Piloti che non ne hanno titolo, di non commentare o "dire la loro" in sede di giudizio, sia per velocizzare i tempi, sia per non condizionare i pareri dei Giudici o stimolare le reazioni dei sanzionati, eventuali pareri non richiesti potrebbero essere puniti.

In sede di valutazione della presunta irregolarità, si ricorda che è assolutamente legittimo difendere la propria posizione o quella del proprio compagno di scuderia. Inoltre è opportuno considerare che un Pilota dovrebbe sempre cercare di andare il più velocemente possibile, anche in relazione alle condizioni della propria Vettura: un piccolo rischio per se stessi può giustificare un grosso rischio per l'avversario; se ad esempio, una Vettura con molti **Punti Carrozzeria (PC)** causa un **Tiro Collisione** contro una Vettura che ne ha uno solo rimasto, ciò non vuol dire che il Pilota in questione abbia commesso una scorrettezza, avendo

investito più **Punti Struttura/Assetto (PA)** nell'affidabilità che nella velocità della sua Vettura. Al contrario é considerato antisportivo cercare deliberatamente di danneggiare un avversario senza avere un vantaggio. Tuttavia, vista l'impossibilità di stilare una precisa casistica, la scelta rimane ad insindacabile giudizio dei Giudici.

Sanzioni

Nel caso in cui i giudici decidano di punire immediatamente un pilota possono infliggergli un **Drive Through**, uno **Stop and go**, o la perdita di un **Punto Struttura/Assetto (PA)**

- **Drive Through**: Perdita di un Turno di gioco
- **Stop and Go**: Perdita di un Turno di gioco. Si riparte al massimo in 2° marcia, tutte le eventuali soste della curva sono considerate fatte
- perdita di un **Punto Struttura/assetto** determinato a caso tra le componenti tipiche

I giudici possono anche decidere di demandare eventuali penalità a fine gara alla FFDL, relazionando su quanto avvenuto. La FFDL può sentire le parti, oltre che i giudici e decidere la punizione che meglio ritiene, a titolo di esempio può:

- penalizzare il pilota e la scuderia con penalità in classifica, massimo 5 punti per classifica
- penalizzando il pilota retrocedendolo da 3 a 5 posizioni nella griglia di partenza del Gran Premio Successivo
- Sospendere il pilota per un numero di gran premi variabili
- Squalificare ed espellere il pilota



GRIGLIA DI PARTENZA

La griglia di partenza rappresenta l'ordine di partenza ad ogni Gran Premio

Formazione Griglia di partenza

La griglia di partenza per ciascun Gran Premio sarà definita di volta in volta prima che si corra il Gran Premio, tramite due sessioni (Q1 e) effettuando un **Tiro di Qualifica** con il **DadoEventi** per ogni sessione.

Un pilota, prima che inizi la Q1, può decidere di spendere un **Punto Pilota (PP)** in modo da ottenere un bonus di +3 ad ogni **tiro di qualifica**.



Q1

Tutti i giocatori presenti devono tirare il **DadoEventi** più un D100, che rappresenta i centesimi allo scopo di dirimere eventuali spareggi, ed aggiungere/detrarre al risultato i seguenti bonus/penalità:

- Un pilota che si presenti almeno 5 minuti prima dell'orario di convocazione riceverà una bonus al **tiro Q1** di +5
- Allo scadere dei 15 minuti dall'**orario di convocazione**, il pilota temporaneamente in pole position effettuerà il **Tiro Q1** al posto dei piloti ritardatari che subiranno una penalità di -5, perdendo automaticamente eventuali spareggi
- eventuali penalità inflitte al Pilota.
- eventuali bonus del Pilota

I piloti che avranno ottenuto i cinque punteggi più alti parteciperanno alla **Q2**, mentre i piloti che avranno ottenuto i punteggi più bassi occuperanno le ultime due file dello schieramento in ordine decrescente rispetto ai risultati ottenuti.

Q2

Tutti i piloti passati in **Q2** devono tirare il **DadoEventi** più un D100, che rappresenta i centesimi allo scopo di dirimere eventuali spareggi, ed aggiungere/detrarre al risultato i seguenti bonus/penalità:

- in base alla posizione del Pilota in Classifica Generale: +1 al primo, +2 al secondo, +3 al terzo e così via
- Il pilota temporaneamente in pole position effettuerà il **Tiro Q2** al posto dei piloti ritardatari che subiranno una penalità di -5, perdendo automaticamente eventuali spareggi
- eventuali penalità inflitte al Pilota.
- eventuali bonus del Pilota

Le vetture si schiereranno in ordine decrescente rispetto ai punteggi ottenuti in **Q2**.

Giocatori Ritardatari

30 minuti dopo l'**orario di convocazione** il Gran Premio dovrà iniziare, la piazzola in griglia di eventuali piloti ritardatari sarà lasciata vuota e il Pilota ritardatario potrà prendere il via partendo in 1° marcia, senza effettuare la **prova partenza**, dalla casella di uscita dei Box, ma solo dopo che tutte le Vetture in pista l'abbiano già oltrepassata di almeno una casella.

Se dovesse essere già iniziato il secondo giro, il Pilota ritardatario non potrà partecipare alla gara.

Giocatori Assenti

Solo una volta in tutto il campionato, nel caso in cui un Pilota non possa presenziare ad un Gran Premio, può chiedere ad un altro socio LIUT di sostituirlo, il sostituto correrà per nome e conto del giocatore assente collezionando punti per tutte le Classifiche del campionato; è onere del Giocatore titolare accertarsi che il suo sostituto conosca il Regolamento ed in generale il funzionamento del gioco.

In alternativa, il compagno di scuderia, può pilotare entrambe le vetture del team, prendendo punti per se stesso e per il compagno di team.

Nel caso in cui la situazione dovesse ripetersi, il sostituto correrà in nome e per conto proprio, conquistando punti per se stesso nelle varie classifiche personali e per la scuderia nella classifica costruttori. Nel caso non ci fosse un sostituto l'auto del pilota assente potrà essere guidata dal compagno di scuderia, partirà dalla Pit Lane in 1° marcia come per i piloti ritardatari e conquisterà punti esclusivamente per la classifica costruttori.

Griglia di partenza del primo Gran Premio

Per il primo Gran Premio del Campionato di Formula Dla LIUT 2015 alla procedura sopra descritta devono essere aggiunti i seguenti modificatori:

Q1

- +5 se ha partecipato all'evento Saudade o Young Drivers Test

Q2

- Per i piloti che hanno partecipato al Campionato di Formula Dla LIUT 2014, in base alla posizione ottenuta nella classifica 2014, +1 il primo classificato, +2 il secondo e così via, fino a +20 per il ventesimo classificato
- Per i piloti che non hanno partecipato al Campionato di Formula Dla LIUT 2014: +20
- ulteriore +2 per i piloti saliti sul podio nell'evento Saudade o Young Drivers Test
- ulteriore +2 per i piloti che hanno vinto l'evento Saudade o Young Drivers Test

I bonus relativi agli eventi Saudade e Young Drivers Test non sono cumulabili



IL METEO E I PNEUMATICI



Le condizioni meteo e la scelta dei pneumatici sono strettamente collegati, in quanto una volta che le condizioni meteo sono state determinate, l'unico intervento che i piloti potranno effettuare sulle vetture sarà la scelta dei pneumatici.

Inutile dire quanto le condizioni meteo e la scelta dei pneumatici modifichino le risposte dell'auto nelle varie situazioni.

Il Meteo

Determinazione condizioni Meteo

Prima che inizi il Gran Premio, il Pilota in Pole Position, determina le condizioni meteo tirando un DadoEventi e verificando il risultato con le indicazioni stampate sul circuito.



Sereno: la pista è asciutta per tutto il Gran Premio



Pioggia: tutta la gara si svolge sotto la Pioggia, pista bagnata



Variabile: all'inizio del Gran Premio il cielo è coperto ma non piove, pista asciutta. Tuttavia la situazione può cambiare durante la corsa.



Variazioni delle condizioni Meteo in gara

Se ad inizio gara il tempo è Variabile, allora le condizioni meteo possono cambiare nel corso della gara.

Ogni volta che un giocatore ottiene il valore massimo sul **DadoMarcia** quando si trova in 5° o 6° marcia (cioè ottiene 20 in 5°, o 30° in 6°) deve lanciare il **DadoEventi** al termine del turno di tutti i giocatori e consultare la tabella meteo del circuito per verificare se il tempo cambia.

Il tiro per determinare le nuove condizioni meteo deve essere effettuato dopo le eventuali [Verifiche Motore](#) e dopo che tutti i piloti hanno terminato il proprio turno.

Se in un turno più giocatori hanno ottenuto il valore massimo sul **DadoMarcia** 5° o 6° marcia, si dovranno effettuare altrettanti tiri per determinare se cambia il tempo.

Tabella Variazione Condizioni Meteo

di seguito una tabella che indica cosa succede quando cambia il tempo

	A Variabile ☁	A Sereno ☀	A Pioggia ☁
Da Variabile ☁	Il meteo rimane temporaneamente invariato	il meteo è temporaneamente sereno fino al prossimo tiro per il meteo, la pista rimane o diventa asciutta	il meteo è temporaneamente piovoso fino al prossimo tiro per il meteo, la pista rimane o diventa bagnata
Da Sereno ☀	la pista rimane asciutta fino al prossimo tiro per il meteo	la pista rimane definitivamente asciutta per il resto della gara, il meteo non cambia più	la pista diventa temporaneamente bagnata fino al prossimo tiro per il meteo
Da Pioggia ☁	la pista rimane bagnata fino al prossimo tiro per il meteo	la pista diventa temporaneamente asciutta fino al prossimo tiro per il meteo	la pista rimane definitivamente bagnata per il resto della gara, il meteo non cambia più

I Pneumatici



Dopo aver stabilito le condizioni meteo, e prima della partenza, i Piloti dovranno scegliere il tipo di pneumatico da montare sulla propria macchina. Questa è l'unica variazione ammessa alle Macchine sulla griglia di partenza.

Ci sono quattro tipi di pneumatici, due mescole da asciutto e due da bagnato, tra cui i piloti possono scegliere, e che possono essere sostituiti durante la gara con una sosta ai Box.

Pneumatici Hard:



su pista asciutta non danno bonus particolari, ma sono resistenti e si usurano poco; tuttavia, su pista bagnata offrono pochissima aderenza in curva.

Pneumatici Soft



su pista asciutta la macchina ha una maggiore accelerazione che le permette di avanzare di una casella in più rispetto alla velocità della vettura. Questo bonus, può essere applicato con qualsiasi marcia, prima, dopo o durante una serie successiva di [effetto scia](#); il bonus conferito dalle gomme morbide è opzionale e valido solo per il primo giro dei pneumatici. Tutto ciò si riflette in una maggiore usura dei pneumatici; in caso di pista bagnata, questi pneumatici offrono pochissima aderenza.

Pneumatici Intermediate



indispensabili su pista bagnata, migliorano notevolmente l'aderenza, senza avere un'usura eccessiva; mentre sull'asciutto non danno nessun vantaggio e si rovinano rapidamente.

Pneumatici Wet



rispetto ai precedenti, migliorano ulteriormente l'aderenza sul bagnato, seppur con una maggiore usura; quasi improponibili sull'asciutto dove rallentano la vettura e si usurano velocemente.



Tabelle di raccordo condizioni Meteo/Pneumatici

Nelle tabelle seguenti vengono illustrati, in modo schematico e conciso, le risposte della vettura a determinati eventi in base alle condizioni meteo ed ai pneumatici montati,

Sereno 		 Soft	 Hard	 Interme-diate	 Wet
Bonus al movimento		+1 casella	Nessuno	Nessuno	-1 casella
Overshooting		2xcasella	1xcasella	2xcasella	3xcasella
Slittamento		Normale			
Verifica Motore	Senza ERS-K	Da 1 a 4 in 4°, 5° e 6° marcia			
	Con ERS-K	Da 1 a 5 in 4°, 5° e 6° marcia			
Tiro collisione	Rett. e cuva da 1	1			
	Curva da 2	1 e 2			
	Curva da 3	Da 1 a 3			
Tiro Tenuta di strada		Da 1 a 4			

Nota bene: il movimento supplementare, conferito dalle gomme Soft

Pioggia 		 Soft	 Hard	 Interme-diate	 Wet
Bonus al movimento		Nessuno			
Overshooting		2xcasella	1xcasella		2xcasella
Slittamento		3 caselle		1 casella	nessuno
Verifica Motore	Senza ERS-K	Da 1 a 3 in 4°, 5° e 6° marcia			
	Con ERS-K	Da 1 a 4 in 4°, 5° e 6° marcia			
Tiro collisione	Rett. e cuva da 1	1 e 2			
	Curva da 2	Da 1 a 3			
	Curva da 3	Da 1 a 4			
Tiro Tenuta di strada		Da 1 a 5			

IL MOVIMENTO

Turno del Giocatore

L'auto è posizionata sulla griglia di partenza, le condizioni meteo sono già state determinate e la scelta del pneumatico effettuata, il pilota attende lo spegnimento dei semafori, il battito cardiaco è a mille, il rumore dei motori è assordante, ma... chi comincia?

Prima di correre sul circuito è meglio parlare dell'ordine di turno dei giocatori e tutta la procedura che il giocatore deve seguire nel proprio turno.



Ordine del turno



Le Vetture muovono in ordine di posizione sulla pista: il Leader della gara per primo, poi il secondo, il terzo e così via fino all'ultimo; la sequenza del turno di gioco varierà quindi in funzione dei sorpassi effettuati.

Nei casi in cui non fosse evidente chi è davanti, si considera in vantaggio la Macchina con la marcia più alta e, in caso di ulteriore parità, la macchina che risultava davanti nel turno precedente.

In caso di [soste ai box](#), le regole per l'ordine del turno sono spiegate nel relativo capitolo e prevalgono sulle regole sopra esposte

Iter del turno del giocatore

Il giocatore di turno deve seguire la seguente procedura:

- Annunciare la marcia che intende utilizzare
- Spostare l'indicatore della marcia in modo che coincida con quella annunciata
- Dichiarare se e quanti Punti ERS-K intende utilizzare
- Tirare il DadoMarcia e gli eventuali dadi [ERS-K](#)
- Calcolare la **Velocità** della vettura data sommando al risultato del DadoMarcia tutti i bonus e le penalità derivanti dal proprio Set Up e cioè dal [Carico Aerodinamico](#), dall'[ERS-K](#), dall'[ERS-H](#) anche quando questi bonus sono opzionali
- Indicare in modo chiaro, senza spostare la vettura, il movimento della macchina in base alla velocità (come sopra calcolata), aggiungendo/sottraendo i vari bonus al movimento forniti dall'[utilizzo dei cordoli](#), pneumatici [Soft](#), utilizzo della [Scia](#) e del [DRS](#) ed eventuali [slittamenti](#) e utilizzo di [Punti Freno \(PF\)](#). Una volta determinata la casella finale, e che il percorso sia valido, spostare l'auto nella casella di destinazione
- Incrementare il proprio movimento grazie all'utilizzo del [Turbocompressore](#) ed effettuare il relativo test; se grazie a questo movimento si entra in una curva, si applicano tutte le regole relative allo [slittamenti](#)
- Effettuare tutti i test per [Tenuta di Strada](#), [Tiri Collisione](#), [Macchia d'olio](#) e [Verifica Motore](#). (NOTA: Teoricamente andrebbero fatti durante il movimento, ma per comodità vengono effettuati una volta che la macchina ha raggiunto la casella finale di destinazione).
- Seguire le regole della [Frenata d'Emergenza](#)
- Cancellare dalla propria scheda, tutti i **Punti Struttura/Assetto (PA)** persi durante il turno

ATTENZIONE: i test per le [condizioni del meteo](#) devono essere effettuati quando l'ultimo giocatore ha terminato il proprio turno e prima che il giocatore in prima posizione cominci il proprio

Gestione del tempo

Formula Dè è un gioco a turni, cioè ogni giocatore deve aspettare che tutti gli altri giocatori abbiano effettuato il proprio turno per poter giocare... quindi è necessario che ogni giocatore gestisca il proprio turno nel miglior modo possibile cercando di velocizzare i tempi, sia per rispetto nei confronti degli altri giocatori, sia per non protrarre la partita ad un orario insopportabile.

Ogni giocatore ha circa 30 secondi di tempo per effettuare la propria mossa, escludendo da tale tempo tutti i test e l'utilizzo del [Turbocompressore](#).

Tendenzialmente non si utilizzerà un cronometro, ma si pregano i giocatori di non abusare della pazienza degli altri piloti

I giudici sono autorizzati e invitati a richiamare, ammonire ed eventualmente penalizzare il giocatore, o muovere la vettura del giocatore come da paragrafo successivo

Movimento non effettuato entro i tempi

Se il Pilota di turno non effettua il proprio movimento entro il tempo concessogli in modo reiterato, i giudici possono decidere di spostare la sua vettura come segue:

1. Si innesta la marcia inferiore a quella del turno precedente ed il Pilota di turno lancia il dado relativo.
2. La vettura si muove nella stessa corsia nella quale si trova ad inizio turno, evitando gli ostacoli e seguendo le normali regole del movimento.
3. Dopo un eventuale sorpasso la vettura torna nella corsia originaria.
4. Non è possibile utilizzare il [Turbocompressore](#), [Scia](#), [ERS-K](#), [ERS-H](#), [Abilità di Scuderia o di Pilota](#) e nessun altro dispositivo che possa essere utilizzato a discrezione del Pilota di turno.
5. Il Pilota di turno sceglie come pagare eventuali penalità.

Consigli e comportamento

Per velocizzare il gioco e guadagnare tempo prezioso, si consiglia l'uso delle indicazioni presenti sulla pista (lunghezza dei rettilinei e traiettorie lunghe e corte delle curve).

Ogni Pilota è tenuto a compiere le proprie mosse in autonomia e senza ricevere consigli da altri Giocatori ad eccezione del proprio compagno di squadra, che è l'unico autorizzato a commentare e suggerire la mossa. E' comunque possibile chiedere ai Piloti più esperti quali siano le traiettorie più lunghe o più corte in curva. La responsabilità della manovra effettuata è però sempre del Giocatore di turno.



Il Giocatore potrà spostare la propria vettura solo dopo averne deciso la casella di destinazione. Se inizierà a muovere l'auto prima di aver deciso, non potrà tornare indietro in nessun caso. Si precisa inoltre che dopo aver finito il turno non si potrà più avere alcun vantaggio dimenticato dal Pilota.

Per rispetto degli altri giocatori e per non rendere le partite infinite, si invitano caldamente i giocatori a studiare la propria mossa durante il turno degli altri giocatori; sempre con l'accortezza di non disturbarli mentre muovono la loro auto.

Utilizzo di Cronometri



Se si verificassero troppi casi di piloti che non rispettano i tempi a loro disposizione, la FFDL si riserva la facoltà di obbligare tutti i giocatori di un Gran Premio all'utilizzo di strumenti cronometrici che permettano di tenere traccia del tempo a disposizione di ciascuna Scuderia, come il DGT Cube™

In questi casi ogni giocatore avrà 20 secondi di tempo per effettuare la propria mossa, il cronometro, come il DGT Cube™, aggiungerà ai 20 secondi a disposizione di ciascun Pilota, i secondi risparmiati nei turni precedenti dal Pilota stesso e/o dal suo compagno di Scuderia; ciò permetterà una gestione del tempo equa e meritocratica.

All'inizio del proprio turno, ciascun Pilota farà partire il conto alla rovescia.

Gli altri piloti devono controllare lo scadere del tempo e se questo dovesse accadere, il pilota deve spostare velocemente la propria Vettura. Una volta che il Pilota ha spostato la sua Vettura potrà mettere il cronometro in pausa. Eventuali secondi risparmiati saranno aggiunti al tempo a disposizione del compagno di scuderia.

Una volta che il cronometro viene messo in pausa, si può procedere col pagamento di penalità, decidere l'uso del [turbocompressore](#), e fare gli eventuali test ([Verifica Motore](#), [Tiri Collisione](#), [Meteo](#), [Safety car](#), [ferite del pilota](#), ecc...).

Casi in cui non si deve far partire il cronometro

non si deve far partire il cronometro se il pilota, a inizio turno, è in 1° o 2° marcia, o se si trova all'interno della corsia dei Box, o nel caso in cui intervenga la [Safety car](#).

Il cronometro deve essere messo in pausa appena un pilota entra in Pit Lane

Time out

Per un massimo di 2 volte a Gran Premio, un Pilota può chiedere un **time out**, per gestire situazioni particolarmente complesse. Il **time out** deve essere richiesto in modo chiaro ad alta voce, naturalmente non si può chiedere il **time out** quando il tempo a disposizione, determinato tramite un cronometro, è terminato.

Un Pilota che utilizza un **time out** subirà una penalità di -3 al [tiro di qualifica](#) del Gran Premio successivo; il secondo **time out** darà una ulteriore penalità di -3.

PARTENZA!



Finalmente le luci rosse si spengono, i piloti staccano la frizione per partire il più rapidamente possibile, ma nelle moderne macchine di formula 1, la procedura di partenza dell'auto è complicata, e a volte qualcosa non funziona, la frizione stacca male imballando il motore o le gomme slittano, oppure, al contrario, il pilota riesca a fare una partenza eccezionale.

Prima di innestare la marcia il giocatore di turno deve tirare un **DadoEventi** e, verificare nella tabella seguente che cosa succede.

Evento alla Partenza

DadoEventi	Evento	Effetto
1	Stallo	La Vettura ha problemi in partenza. La Vettura rimane ferma e in stallo .
2 – 3	Patinamento	Le gomme slittano. La Vettura ha una penalità di -1 casella al Dado 1° marcia (può anche rimanere sul posto). Nel turno successivo potrà inserire la 2° marcia normalmente.
4 – 17	Partenza normale	Il pilota può partire normalmente in 1° marcia
18 – 19	Spunto	Buono spunto. La Vettura ha un bonus facoltativo di +1 Casella al Dado da 1° marcia.
20	Partenza a cannone	Partenza bruciante! La Vettura muove di 4 caselle. Nel turno successivo potrà inserire la 2° marcia.

Il tiro sulla tabella deve essere effettuato anche quando un pilota riparte dopo un [Testacoda](#)

Stallo

Nel caso in cui un'auto sia in stallo, questa non si può muovere per nessun motivo neanche se monta pneumatici [Soft](#); nel turno successivo potrà partire in 1° marcia senza dover effettuare un tiro sulla tabella della partenza.

Eventuali vetture che devono effettuare un [Tiro Collisione](#) con un'auto in Stallo subiscono una penalità di -1 da sommare ad altre eventuali penalità; nessun'auto può prendere la [Scia](#) di un'auto in Stallo, mi sembra ovvio.



Codice di Guida

Come abbiamo detto precedentemente le auto si muovono in base alla loro velocità, espressa in caselle di movimento. Questo ci fa intuire che sul tracciato siano disegnate delle caselle dove si posizionano le auto. Il tracciato è largo 3 o 4 caselle per permettere i sorpassi.

Il circuito è suddiviso in [curve](#) e [rettilinei](#) che raggruppano un certo numero di caselle.

Le curve sono quei tratti di strada delimitati trasversalmente da delle linee solitamente rosse e ai lati da delle linee di due colori (cordoli); mentre i rettilinei sono quelle porzioni di circuito che si trovano tra una curva e quella successiva.

Le auto si muovono lungo il circuito seguendo una condotta di guida che si distingue a seconda che la vettura sia in curva o in rettilineo

Codice di guida in curva



Per superare una curva senza penalità, la macchina deve effettuare un numero di soste all'interno della curva pari al **Valore di Difficoltà** della curva stessa (il numero scritto sulla bandierina gialla prima della curva). Qualsiasi ulteriore sosta nella curva non è considerata una sosta in curva (i.e. l'auto non deve effettuare ulteriori slittamenti) per eventuali altre regole

Le righe di due colori (b), solitamente bianche e rosse, sono i cordoli e indicano i limiti di una curva o di una serie di curve

Le linee rosse (c), a volte blu, che attraversano le tre corsie della strada, indicano dove le curve cominciano e terminano

Le frecce (d) poste sulle caselle della curva indicano le sole traiettorie possibili

Utilizzo dei Cordoli



I piloti, in curva, possono salire sui cordoli e sfruttarli per migliorare la percorrenza della curva stessa aumentando il proprio movimento di una casella o riducendo di 1 il proprio movimento (in questo caso l'auto non indietreggia, semplicemente la terza casella percorsa conta doppio).

I cordoli possono essere sfruttati una sola volta per turno e per ogni turno di sosta obbligatoria in quella curva, inoltre è necessario che l'auto abbia percorso almeno 3 caselle consecutive nella corsia adiacente al cordolo.

Salire sul cordolo non è obbligatorio, ma se il pilota decide di farlo, deve effettuare un test [Tenuta di Strada](#), in caso di insuccesso la macchina perde un **Punto Sospensioni (PS)**.

Non si possono sfruttare i cordoli per ridurre lo [slittamento](#)



Esempio:

L'auto verde entra in curva e deve percorrere ancora 4 caselle di movimento, può fermarsi nella casella X facendola valere doppio ed effettuando un test di **Tenuta di Strada**. Se, invece, la vettura dovesse muoversi di 3 caselle più una di slittamento, non potrà fermarsi nella casella X, ma dovrà proseguire nella casella successiva in quanto non è possibile utilizzare i cordoli per ridurre lo slittamento

Overshooting



Un'auto si deve fermare, cioè terminare il proprio turno, all'interno di una curva tante volte quanto indicato dal **Valore di Difficoltà** della curva (nel caso della curva nell'esempio, La Rascasse, l'auto deve effettuare due soste). Se ciò non accade e al termine dello spostamento l'auto supera il limite di una curva senza aver eseguito il numero di soste imposto, si dice che è andata in **overshooting**. L'auto perde, quindi, un numero di **Punti Gomma (PG)** pari a quello delle caselle in eccesso moltiplicato per il

fattore di penalità che dipende dal tipo di pneumatico montato e dalle condizioni meteo (Vedi le [tabelle di raccordo Pneumatico/Meteo](#)).

Una vettura che va in **overshooting** deve finire il movimento sulla stessa corsia e non può cambiarla neanche se ci sono degli ostacoli. Se la corsia di uscita è occupata si dovrà ricorrere ad una **Frenata d'Emergenza** o cercare di **Forzare il Blocco**.

Se un **overshooting** porta la vettura all'interno di un'altra curva, questa non è considerata come prima sosta ai fini del numero minimo di soste obbligatorie (**Valore di Difficoltà** della curva)

Quando una macchina perde il suo ultimo **Punto Gomma (PG)** va in testacoda e qualsiasi ulteriore **overshooting** di una casella la farà andare nuovamente in **Testacoda**, mentre un **overshooting** di due o più caselle eliminerà l'auto dal gioco.

Sono eliminate anche le auto che, in una curva, effettuano 2 soste in meno di quante ne avrebbero dovuto fare.



Esempio:
L'auto rossa, appena fuori dalla curva, tira un 10 in quarta marcia, per non essere eliminato deve usare un punto freno e rimanere all'interno della curva (percorso più lungo di 9 caselle).

Testacoda



Quando una vettura va in **testacoda** deve essere posta in senso inverso nella casella dove ha terminato il proprio movimento, nel turno successivo l'auto partirà in prima marcia dopo aver tirato il **DadoEventi** sulla [tabella della Partenza](#).

Quando un'auto va in **testacoda** il suo indicatore della marcia innestata non deve essere toccato, in quanto questa deve effettuare il test **Verifica Motore** se si trova in 4°, 5° o 6° marcia e gli eventi lo richiedano, ma la si considera in 1° marcia per determinare chi ha la precedenza sull'**ordine del turno**.

Nessuna vettura può prendere la **Scia** di una vettura in **testacoda** e il **Tiro Collisione** con un'auto in testacoda subisce una **penalità di -1**

ATTENZIONE: Un **testacoda** può SEMPRE essere evitato pagando un **Punto Pilota (PP)**

Slittamento



In curva le vetture sono difficili da manovrare, soprattutto quando piove, e può accadere che la macchina tenda a slittare.

Lo **slittamento** si concretizza in un movimento supplementare ad ogni spostamento nel quale si percorre almeno una casella entro i limiti della curva; e si ripete una volta per turno di permanenza nella curva, per un numero di volte pari al **Valore di Difficoltà** della curva (es. in una curva da 2 soste, la Vettura slitterà nel primo e nel secondo turno di sosta in tale curva, in caso di ulteriori soste nella stessa curva, non sarà richiesto alcun slittamento).

Lo **slittamento** deve essere effettuato al termine del movimento: il pilota decide la casella in cui l'auto termina il movimento, dopodiché l'auto slitterà di tante caselle quanto lo richiede la causa dello slittamento (pioggia, carico aerodinamico basso, eventuali danni della vettura). A parziale deroga di quanto appena detto, lo **slittamento** deve essere effettuato prima di prendere una **Scia**

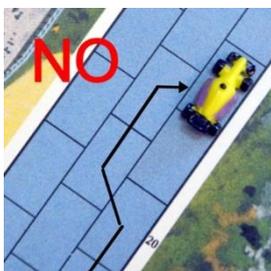
Il movimento di **slittamento** non può essere ridotto dall'**utilizzo dei cordoli**, ma utilizzando **Punti Freno (PF)**

Codice di guida in rettilineo

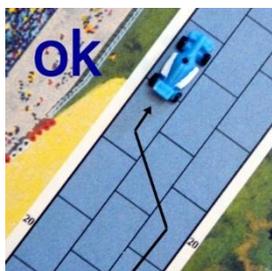
I rettilinei sono quelle porzioni di tracciato che si trovano tra una curva e quella successiva.

In rettilineo è assolutamente vietato zigzagare (Fig. 1). Un pilota che, ad inizio turno, si trova nella corsia esterna (sinistra o destra) può cambiare 1 o 2 corsie passando in quella centrale o nell'altra corsia esterna ma non può tornare nella stessa corsia di partenza. Se un pilota si trova nella corsia centrale può effettuare un solo cambio di corsia andando nella corsia a destra o in quella di sinistra (Fig. 2).

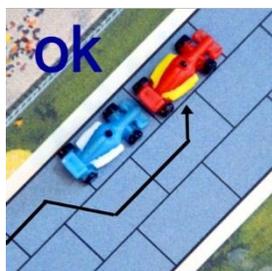
Zigzagare diventa lecito se il movimento è fatto per superare ed evitare un'altra vettura o un ostacolo (Fig. 3).



(Fig. 1)



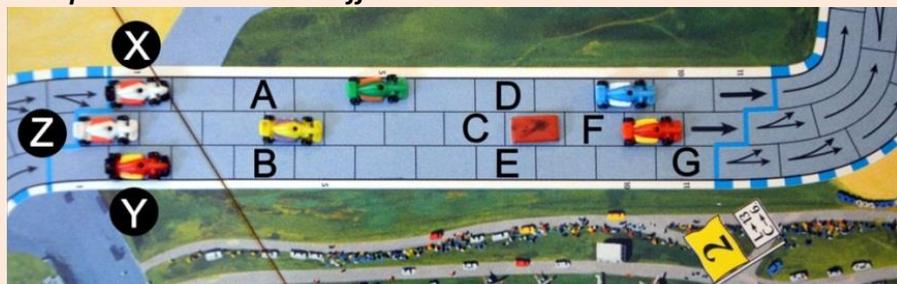
(Fig. 2)



(Fig.3)

Tuttavia una vettura deve seguire il percorso più breve per muoversi da una casella alla casella di destinazione; utilizzando il minor numero di caselle possibili a meno che debba evitare altre vetture, ostacoli o caselle pericolose

Esempio di un Rettilineo Trafficato



Se l'auto X vuole andare nella casella D:

Percorso Valido: A-C-D (7 caselle).

Percorso proibito: B-C-D (8 caselle).

Se l'auto Y vuole andare nella casella C:

Percorso Valido: B-C (6 caselle).

Percorso proibito: A-C (7 caselle).

Se l'auto X vuole andare nella casella F, attraversando la casella pericolosa:

Percorso valido: A-C-F (8 caselle).

Percorso proibito: B-C-F (9 caselle).

Se l'auto Z vuole andare nella casella F, evitando la casella pericolosa:

Percorso valido: B-E-F (9 caselle).

Percorso proibito: B-C-D-F, A-C-D-F, A-C-E-F (10 caselle).

Nota: il percorso B-C-E-F è un zigzagare ingiustificato tra B e E

Se l'auto Y vuole andare nella casella G:

Percorso Valido: B-E-G (9 caselle).

Percorso proibito: qualsiasi che non sia B-E-G.

Se l'auto X vuole andare nella casella F, evitando la casella pericolosa:

Percorsi validi: A-C-D-F, A-C-E-F o B-E-F (9 caselle).

Percorso proibito: B-C-D-F (10 caselle).

A seconda della lunghezza del rettilineo, un'auto può aver bisogno di un numero di soste variabile prima di poter arrivare alla curva successiva, ma non è richiesto un numero di soste minimo in rettilineo; se il rettilineo è relativamente breve, la vettura può passare tranquillamente da una curva a quella successiva senza fermarsi nel rettilineo.

Quando una vettura in rettilineo entra in una curva, o viceversa, zigzagare diventa possibile finché si seguono le regole imposte per le due sezioni di tracciato

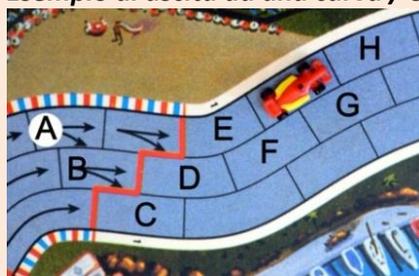
Esempio del passaggio da una curva all'altra:



L'auto nella casella X può andare nella casella Y, passando per A, B, C, D, poi dritto fino E, e, infine, nella casella Y.

Se c'è un'auto nella casella Y, L'auto nella casella X non può seguire A, B, C, D, E e poi F (situazione di zig-zag). Il percorso valido più lungo per la vettura nella casella X è A, B, C fino alla casella F, quindi entrare nella curva.

Esempio di uscita da una curva / entrata in rettilineo



In questo esempio, l'auto rossa ha effettuato nella casella A il numero di soste necessario per la curva e non è in una situazione di **overshooting**.

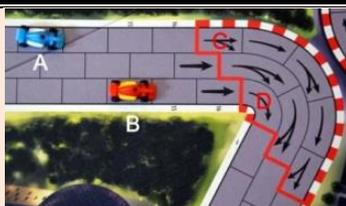
Secondo il **codice di guida nelle curve**, una macchina nella casella A può andare in B e C, e poi continuare in D ed E con i 2 cambi di corsia consentiti dal **codice di guida in rettilineo**. Se non c'è un'auto davanti alla casella E, la vettura può continuare a muoversi dritto.

Se una macchina vuole andare da A ad H non può seguire ABCDEFGH perché non starebbe percorrendo il percorso più breve tra D e F.

Esempio di entrata in una curva:

L'auto nella casella B può passare attraverso C e D.

L'auto nella casella A non può passare attraverso B e poi C (Zigzag proibito in rettilineo).



Caselle Pericolose

Durante la gara le vetture subiscono dei danni e possono perdere dei pezzi lasciandoli sul tracciato. In particolare quando una vettura perde 1 **Punto Carrozzeria (PC)** lascia dei **detriti**, mentre quando perde 1 **Punto Motore (PM)** lascia una **macchia d'olio** e l'apposito segnalino deve essere posizionato sulla casella dove la vettura ha subito la perdita.

Le caselle con un segnalino **detriti** o **macchia d'olio** sono considerate pericolose, cioè dei veri e propri ostacoli che un pilota può, se vuole, evitare, come se fossero una vettura sul tracciato; il pilota può anche decidere di attraversarle subendo le eventuali conseguenze.



Esempio con un muro di caselle pericolose:

Come detto, è il giocatore a decidere quali caselle sono da considerare come ostacoli. In questo esempio, tutti i seguenti percorsi sono validi:

- Con un 6, l'auto può andare direttamente alla posizione finale (casella X), passando attraverso la casella pericolosa A
- Con un 7, la macchina può raggiungere la stessa posizione finale, passando attraverso B e considerando A come un ostacolo da evitare.
- Con un 8, la macchina può raggiungere la stessa posizione finale, passando attraverso C e considerando sia A che B come ostacoli da evitare.



Esempio con una doppia parete di spazi pericolosi:

Le caselle A, B, E, F sono considerati come ostacoli.

- Con un 11, l'auto può raggiungere la casella X passando da C ed E, o da B e D.

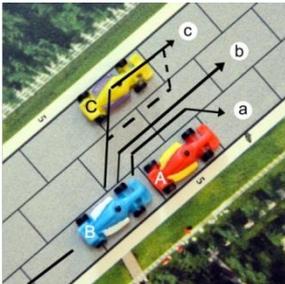
Attraversare o fermarsi su una casella con segnalino **detriti** obbliga il pilota ad effettuare un Test **Tenuta di Strada** con il rischio di perdere un **Punto Sospensioni (PS)**, mentre fermarsi o passare attraverso una casella con il segnalino **Macchia d'olio** costringe il pilota ad effettuare il relativo test con il rischio di andare in **Testacoda**.

SCIA e DRS

SCIA

Il fenomeno di effetto della **Scia** avviene quando una vettura si trova alle spalle di un'altra vettura che fa sì che l'auto che segue venga "tirata" da quella davanti, facendole aumentare la velocità e permettendole di superarla.

Usufruire dell'effetto **Scia** non è obbligatorio, ma sempre opzionale



Per approfittare dell'effetto scia, dopo aver eseguito lo spostamento, l'auto B deve terminare il proprio movimento direttamente dietro l'auto A. L'auto in scia, a partire dalla posizione in cui si è fermata, può aggiungere 3 caselle al proprio movimento come segue:

- Cambio di una corsia e ritorno sulla corsia d'origine (a)
- Cambio di una corsia e spostamento di due caselle in avanti (b)
- Cambio di due corsie e spostamento di una casella in avanti (c)
- Se c'è un'auto C, l'auto B può spostarsi nella corsia centrale, avanzare di

una casella e poi spostarsi davanti all'auto C

Una macchina può beneficiare dell'effetto scia solo se ha una marcia pari o superiore all'auto davanti, ed entrambe le auto siano in 4° marcia o superiore.

In ogni caso lo spostamento di tre caselle deve essere eseguito nella sua totalità, ma si possono spendere dei **Punti Freno (PF)** per ridurre questo movimento.

I vari cambi di corsia effettuati grazie ad uno o più effetti scia, non sono considerati zigzag. Tali cambi di corsia sono indipendenti gli uni dagli altri e dai cambi di corsia che sono state fatti durante il movimento precedente

Un'auto può usufruire dell'effetto scia anche in una curva, purché si muova rispettando le frecce disegnate sul tabellone. Se una macchina va in **overshooting** come risultato di un effetto scia, deve subirne le conseguenti penalità; in questo caso, l'auto deve continuare nella stessa corsia dalla quale è uscita dalla curva, il che vieta qualsiasi ulteriore effetto scia nel turno

Se l'effetto scia fa finire la vettura dietro ad un'altra, si può nuovamente attivare il fenomeno di effetto scia, continuando finché si ripete tale situazione. Un'auto può collegare, nello stesso turno, diversi effetti scia, estendendo così il proprio movimento, e se dovesse entrare in una curva nella quale non sarebbe riuscita ad entrare se non avesse usufruito dell'effetto scia, perderà **1 Punto Freno (PF)** senza riduzione del movimento. Al contrario quando si utilizza l'effetto scia e si è già in curva, non deve essere pagato nessun **Punto Freno (PF)**.

E' proibito frenare per beneficiare di un effetto scia. Non si può beneficiare dell'effetto scia di un'auto in **Testacoda**, in **Stallo**, che sta **accostando**, **eliminata**, mentre è lecito prendere la scia di un'auto che ha appena **rotto il motore**

I bonus al movimento conferiti dal Set Up e che determinano la velocità di un'auto, quali il **Carico Aerodinamico basso**, l'**utilizzo dei cordoli**, l'**ERS-H** e l'**ERS-K**, devono essere utilizzati prima di un effetto scia e **MAI** dopo un effetto scia o nel mezzo di una serie di effetti scia

Il **Turbocompressore** può essere utilizzato solo dopo un effetto Scia o una serie di effetti Scia e, se grazie alla combinazione di effetto scia e **turbocompressore**, l'auto entra in una curva perde **1 Punto Freno (PF)**.

Il bonus di "+1" al movimento conferito dai pneumatici **Soft** può essere utilizzato prima o dopo un effetto scia o, addirittura, all'interno di una serie di effetti scia; inoltre se il bonus al movimento conferito dai

Formula D1a Liut Campionato 2015

pneumatici **Soft** viene applicato nel corso di un effetto scia e permette ad un'auto di entrare in una curva, la macchina perde automaticamente un **Punto Freno (PF)**, anche se il bonus dei pneumatici è l'ultima casella di movimento, in quanto senza effetto scia l'auto non sarebbe entrata in curva.

Alcuni esempi di effetto scia



Tutte le auto nella figura sono in 4° marcia

Esempio 1 L'auto X monta Pneumatici Soft e la pista è asciutta, in 4° marcia tira un 7. Il pilota può sfruttare l'effetto scia fornito dall'auto arancione posizionandosi sulla casella A, con il movimento addizionale di 3 caselle si sposta in B, utilizzando il movimento dato dai Pneumatici Soft si sposta in C dove può sfruttare l'effetto scia dell'auto rossa, e portare la sua auto in D. Il pilota deve pagare un **Punto Freno (PF)** senza ridurre il proprio movimento, perché se non avesse usato l'effetto scia non sarebbe riuscito ad entrare nella curva. Se il pilota decidesse di utilizzare l'effetto scia della vettura grigia per raggiungere la casella F non dovrà pagare ulteriori **Punti Freno (PF)** in quanto si trova già nella curva.

Esempio 2 La pista è bagnata ed il pilota X, con Pneumatici Intermedie, tira un 14 in 5° marcia, che lo porta nella casella D. A causa dello **slittamento** di una casella si sposta nella casella E. Il pilota può decidere di sfruttare l'effetto scia fornito dall'auto azzurra e spostarsi nella casella G senza ulteriori **slittamenti**

Esempio 3 La pista è bagnata ed il pilota X, con Pneumatici Intermedie, tira un 11 in 5° marcia, e arriva nella casella C dove può sfruttare l'effetto scia e raggiungere la casella D (deve pagare un Punto Freno), poi **slitta** in E, infine può raggiungere G senza ulteriori **slittamenti**

Altri esempi di effetto scia



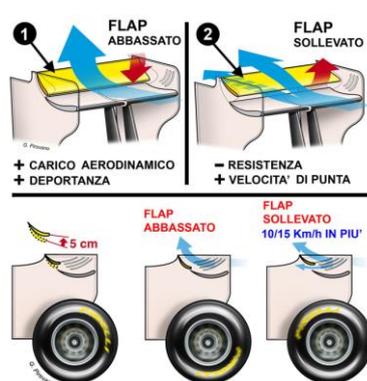
Esempio 1 un'auto che finisce il proprio movimento in H, può utilizzare un solo effetto scia, frenare per fermarsi nella casella I e sfruttare un nuovo effetto scia non è permesso

Esempio 2 Un'auto con Pneumatici Soft con pista asciutta termina il proprio movimento nella casella I, può sfruttare la scia dell'auto rossa spostandosi nella casella J, e con il bonus di "+1" fornito dai Pneumatici Soft, entrare in curva nella casella K. Nonostante il movimento che ha permesso al pilota di entrare in curva sia dovuto al bonus dei Pneumatici Soft, mentre l'effetto scia è avvenuto prima della curva, il pilota deve comunque pagare un Punto Freno (PF) perché senza il movimento dell'effetto scia, non sarebbe riuscito ad entrare nella curva.

Esempio 3 Un'auto che finisce il proprio movimento nella casella K, con pista asciutta e Pneumatici Soft, può sfruttare la scia dell'auto gialla e muoversi come indicato dalle frecce. L'auto però viene bloccata dalla macchina verde, in quanto non può cambiare corsia in caso di **overshooting**, e si deve fermare nella casella L senza completare il movimento di "+3" caselle dell'effetto scia e perdendo un Punto Freno (PF)

Esempio 4 Un'auto che finisce il proprio movimento nella casella L non può sfruttare la scia dell'auto verde perché un'auto in **overshooting** non può cambiare corsia.

DRS



Il DRS (Drag Reduction System) è un dispositivo che permette l'apertura dell'alettone posteriore, riducendo la resistenza all'aria al fine di permettere alla vettura di incrementare la velocità in rettilineo e favorire i sorpassi.

In termini di gioco, in ciascun circuito del Campionato, è presente uno o due rettilinei denominati **DRS Zone**; in questi tratti le Vetture hanno la possibilità di utilizzare il DRS.

Il DRS permette ad una vettura di aumentare il proprio movimento di una o due caselle solo se questo bonus permette al pilota di sfruttare un **effetto scia**, effetto scia che il pilota è obbligato a sfruttare se utilizza il DRS.

Le caselle bonus devono essere utilizzate consecutivamente: se per approfittare di un effetto scia è sufficiente una casella bonus del DRS, l'altra non potrà più essere utilizzata nello stesso turno; il pilota può scegliere se avvalersene prima di un effetto scia o nel mezzo di una successione di effetti scia, mai alla fine.

Il DRS è attivabile solo con pista asciutta e mai quando si esce dai box

Alcuni esempi di utilizzo del DRS



Tutte le auto nella figura sono in 4° marcia

Esempio 1 La pista è asciutta ed il pilota X, con Pneumatici Hard, nella DRS Zone, tira un 10 in 4° marcia. Il pilota si muove di 10 caselle fino alla casella B poi sfrutta il DRS e si muove di una ulteriore casella raggiungendo la casella C dove può sfruttare la scia dell'auto rossa

Esempio 2 La pista è asciutta ed il pilota X con Pneumatici Soft, nella DRS Zone, tira un 9 in 4° marcia. Il pilota si ferma sopra la casella B, a quel punto sfrutta il DRS e si sposta di 2 caselle nella casella C per prendere la scia della vettura rossa ed entrare nella curva nella casella D (il pilota perde un Punto Freno (PF)) e da qui prendere la scia della vettura grigia e spostarsi nella casella F oppure utilizzare i pneumatici Soft per andare nella casella E e prendere la scia della vettura azzurra per raggiungere la casella G

I FRENI



L'apparato frenante è costituito dai **Punti Freno (PF)** che vengono assegnati a questa componente in fase di Set Up. Un pilota può utilizzare i **Punti Freno (PF)** per ridurre il movimento della vettura: per ogni **Punti Freno (PF)** speso si riduce di una casella il movimento dell'auto.

In caso di overshooting il pilota può usare i **Punti Freno (PF)** per risparmiare i **Punti Gomma (PG)**, o combinare entrambi

I **Punti Freno (PF)** possono essere utilizzati anche per ridurre il movimento dovuto allo slittamento, all'effetto scia e all'utilizzo del Turbocompressore.

Può capitare che il pilota decida di utilizzare i **Punti Freno (PF)** per un Heavy downshift più efficace

Quando i **Punti Freno (PF)** si riducono a zero... Non succede nulla, semplicemente il pilota non potrà più frenare, effettuare un Heavy downshift che richiede i **Punti Freno (PF)** o effettuare una **frenata d'emergenza**; comunque i **Punti freno (PF)** possono essere ripristinati con una sosta ai box.

Strada Bloccata

Un pilota può trovarsi la strada bloccata da altre vetture oppure, uscendo da una curva in overshooting, avere un'auto nella propria corsia; in questi casi deve **Forzare il Blocco** o ricorrere ad una **Frenata d'emergenza**.

Forzare il Blocco

Questa manovra può essere effettuata solo una volta a Gran Premio.

Se il pilota si trova la strada bloccata, può attraversare, ma non sostare, su una casella che lo blocca, pagando **1 Punto Freno (PF)** ed **1 Punto Carrozzeria (PC)**; un segnalino detriti dovrà essere posto nella casella dove la vettura che ha forzato il blocco termina il suo movimento.

Se il pilota non può o non vuole forzare il blocco, allora deve tentare una **Frenata d'emergenza**

Frenata d'emergenza

Prima di effettuare la **Frenata d'emergenza**, l'auto deve muovere il maggior numero di caselle possibili, eventualmente un pilota può volontariamente utilizzare dei **Punti Freno (PF)** prima di ricorrere alla **Frenata d'emergenza**

Dopo aver messo la macchina nella prima casella libera che precede la causa del blocco, il pilota calcola quante caselle avrebbe dovuto ancora percorrere se non avesse dovuto effettuare una **Frenata d'emergenza**, poi usa la tabella seguente per determinare i **Punti Struttura/Assetto (PA)** persi

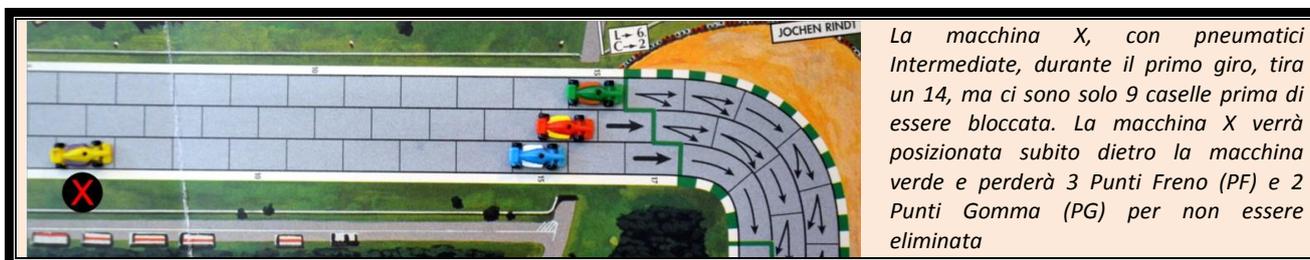
Caselle in eccesso	1	2	3	4	5	6	7	8
PF	1	2	3*	3*	3*	3*	3*	Elimin.
PG	0	0	0	1	2	3*	3*	Elimin.
PC	0	0	0	0	0	0	1*	Elimin.

Formula D1a Liut Campionato 2015

Non importa il tipo di pneumatico montato sulla vettura, la tabella indica il numero di **Punti Gomma (PG)** necessari.

E' possibile utilizzare **Punti Pilota (PP)** al posto dei **Punti Struttura/Assetto** segnati con l'asterisco.

ATTENZIONE, se si cancella l'ultimo **Punto Gomma (PG)**, l'Auto va in [Testacoda](#).



Eliminazione in caso di Frenata d'emergenza

Se durante la **Frenata d'emergenza** ci fosse un eccesso di penalità o insufficienza di **Punti Struttura/Assetto**, la vettura tampona l'auto che la precede e viene eliminata, mentre l'auto tamponata perderà immediatamente **1 Punto Carrozzeria (PC)**, un segnalino detriti dovrà essere messo sotto la vettura tamponata e un altro sotto l'auto che tampona;

L'auto eliminata deve essere rimossa alla fine del turno di tutti i giocatori ed eventuali [tiri collisione](#) con l'auto eliminata a seguito del tamponamento, subiscono una penalità di -1 sul DadoEventi, eccetto l'auto che ha perso automaticamente un **Punto Carrozzeria (PC)**

Dopo che l'ultima Vettura sul tracciato ha mosso, il Pilota eliminato deve verificare se il pilota è stato [ferito](#) e fare una [Verifica Safety Car](#) e, dopodiché deve togliere dal tabellone la macchina eliminata.



POWER UNIT



La Power Unit rappresenta quell'insieme di componenti che si occupano della creazione e trasmissione dell'energia alle ruote e che permette il movimento della vettura.

La Power Unit è composta dal Motore, dalla Trasmissione, dall'ERS (ERS-K ed ERS-H) e dal Turbocompressore; componenti alle quali vengono assegnati **Punti Struttura/Assetto** in fase di [Set Up](#).

Queste componenti sono strettamente legate le une alle altre, in particolar modo il Motore riveste un ruolo centrale: ad esso, infatti, si collegano le altre componenti. La trasmissione, per esempio, trasmette il movimento generato dal motore alle ruote e permette il movimento della vettura; ed è proprio da questa componente che cominceremo.

La Trasmissione



In questo gioco la trasmissione, rappresentata dal cambio, è uno degli elementi principale del movimento anche perché in base alla marcia scelta dipende la velocità dell'auto.

Marce e Cambio

Come abbiamo già detto tutte le auto hanno sei marce ognuna delle quali rappresentata da un dado di forma e colore differente (**tetraedro giallo per la prima marcia**, **un cubo arancione per la seconda marcia**, **un poliedro rosso a 8 facce per la terza marcia**, **un dodecaedro verde per la quarta marcia**, **un icosaedro viola per la quinta marcia** e **un triacontaedro azzurro per la sestamarcia**... non so se i nomi dei poligoni sono corretti n.d.).

All'inizio del proprio turno, ogni Pilota, innesta la marcia desiderata e lancia il Dado relativo. Al valore ottenuto deve aggiungere i bonus e le penalità derivanti dal [set up](#) scelto ([Carico Aerodinamico](#), [ERS-K](#), [ERS-H](#)) per ottenere la **velocità** dell'auto



Marcia	Dado	Spostamento (numero di caselle)
1°		1 a 2
2°		2 a 4
3°		4 a 8
4°		7 a 12
5°		11 a 20
6°		21 a 30

I cambi marcia devono essere effettuati all'inizio del proprio turno prima di lanciare il Dado Marcia. Il Pilota può cambiare liberamente marcia aumentando o diminuendo di una posizione, rispetto al turno precedente, il segnalino del cambio sulla propria scheda.

Formula Dla Liut Campionato 2015

Probabilità di ottenere "non più di" e "almeno" dato un numero target ogni marcia												
Target	1° Marcia		2° Marcia		3° Marcia		4° Marcia		5° Marcia		6° Marcia	
	<=	=>	<=	=>	<=	=>	<=	=>	<=	=>	<=	=>
1	50%	100%										
2	100%	50%	16,7	100%								
3			50%	83,3%								
4			100%	50%	12,5%	100%						
5					25%	87,5%						
6					50%	75%						
7					75%	50%	16,7%	100%				
8					100%	25%	33,3%	83,3%				
9							50%	66,7%				
10							66,7%	50%				
11							83,3%	33,3%	10%	100%		
12							100%	16,7%	20%	90%		
13									30%	80%		
14									40%	70%		
15									50%	60%		
16									60%	50%		
17									70%	40%		
18									80%	30%		
19									90%	20%		
20									100%	10%		
21											10%	100%
22											20%	90%
23											30%	80%
24											40%	70%
25											50%	60%
26											60%	50%
27											70%	40%
28											80%	30%
29											90%	20%
30											100%	10%

Heavy Downshift

Ovviamente l'ordine in cui si sale di marcia è progressivo: **NON E' MAI** possibile saltare alcuna marcia. È invece possibile scalare più di una marcia per diminuire drasticamente la propria velocità (**Heavy downshift**), al costo dei seguenti **Punti Struttura/Assetto (PA)**:

scalare saltando una marcia (es: dalla 6° alla 4°):	1 Punto Trasmissione (PT).
scalare saltando 2 marce (es: dalla 6° alla 3°):	1 PT e 1 Punto Freno (PF).
scalare saltando 3 marce (es: dalla 6° alla 2°):	1 PT, 1 PF e 1 Punto Motore (PM).

E' vietato scalare saltando 4 marce

Quando si scala saltando 3 marce e si perde quindi **un Punto Motore (PM)**, e si deve mettere un segnalino **macchia d'olio** dove l'auto comincia il movimento e quella casella diventa una **casella pericolosa**

Quando non si hanno più **Punti Trasmissione (PT)** semplicemente non si ha più la possibilità di ricorrere all'**Heavy Downshift**.

Motore



Il propulsore è un motore termico, a combustione interna, 6 cilindri con turbocompressore. I **Punti Struttura/Assetto (PA)** che vengono assegnati a questa componente si chiamano **Punti Motore (PM)** e indicano la robustezza di questa componente. In effetti durante la gara alcuni eventi potrebbero danneggiare il motore facendogli perdere i **Punti Motore (PM)**

Quando una vettura perde il suo ultimo **Punto Motore (PM)** significa che ha danneggiato gravemente la Power Unit con il rischio di essere eliminato (vedi paragrafo [Motore Rotto](#)).

Ma quando si perdono i Punti Motore? Le cause per cui una vettura può perdere i Punti Motore sono 3:

1. test [Verifica Motore](#),
2. ricorso al [Heavy Downshift](#),
3. utilizzo del [Turbocompressore](#)

Macchia d'olio

quando una macchina perde un **Punto Motore (PM)**, deve essere messo un segnalino **macchia d'olio** sotto la vettura e la casella diventa una **casella pericolosa**; passare attraverso o fermarsi su una casella con il segnalino **Macchia d'olio** costringe il pilota ad effettuare un tiro del DadoEventi, se il risultato è uguale o inferiore alla marcia inserita, l'auto va in [testacoda](#).

Verifica Motore

Ogni volta che un Pilota in 5° o in 6° marcia ottiene il risultato massimo (20 in 5° marcia e 30 in 6° marcia), alla fine del suo movimento dà il via ad una **Verifica Motore**, a partire dall'ultimo giocatore sul tracciato, tutti coloro che in quel momento si trovano in 4°, 5° o 6° marcia, comprese le auto in [Testacoda](#) ma escluse le vetture che si trovano nella [Pit-Lane](#), tirano il DadoEventi e, con un risultato compreso tra 1 e 4, perdono **1 Punto Motore (PM)**.

Al tiro del DadoEventi devono essere applicate le seguenti penalità o bonus:

+1	Pista bagnata
-1	La vettura monta l'ERS-K

Una vettura che monta l'**ERS-H** dovrà effettuare due volte la **Verifica Motore**



Turbocompressore



Il turbocompressore è costituito da una turbina che viene alimentata dai gas di scarico del motore e che sottrae ad essi parte della loro energia per far girare la turbina ad una velocità elevatissima; sul suo stesso albero è calettato un compressore, il quale provvede a trasferire questo contenuto energetico all'aria fresca aspirata dal motore e diretta ai cilindri; il tutto si concretizza in un aumento di pressione di quest'aria, cosa ottima per aumentare la quantità d'aria lavorata dal motore e quindi innalzarne la potenza.

In fase di [Set Up](#), il pilota può assegnare a questa componente dei **Punti Assetto/Struttura (PA)**, massimo 2 punti chiamati **Punti Boost (PB)** per aumentare momentaneamente, durante la gara, la pressione del **turbocompressore** incrementando il proprio movimento.

Boost

Un Pilota, alla fine del suo movimento (cioè dopo aver applicato i bonus e le penalità), può dichiarare di voler dare Boost ed ottenere, quindi, un bonus al proprio movimento di tante caselle pari alla marcia inserita (cioè 1 casella in 1°, 2 caselle in 2°, ecc.).

Formula D1a Liut Campionato 2015

La decisione di usufruire di questa manovra deve essere presa dopo aver mosso la Vettura sulla pista estendendone quindi il movimento. Una volta effettuata questa manovra il pilota termina immediatamente il proprio turno (quindi non può sfruttare la [scia](#)) ed effettua tutti test necessari, tra cui la **Prova Turbocompressore**.

Si può utilizzare il **Turbocompressore** una volta per turno ed è necessario avere almeno **1 Punto Boost (PB)**. Il bonus al movimento va usato per intero anche se si possono consumare normalmente **Punti Freno (PF)** per ridurre il movimento.

Non si può utilizzare il **Turbocompressore** nel turno in cui si entra o se si è all'interno della Corsia dei Box (ma è possibile utilizzarlo nel turno in cui si esce).

Una vettura con il [segnalino Motore Rotto](#) non può utilizzare il **Turbocompressore**.

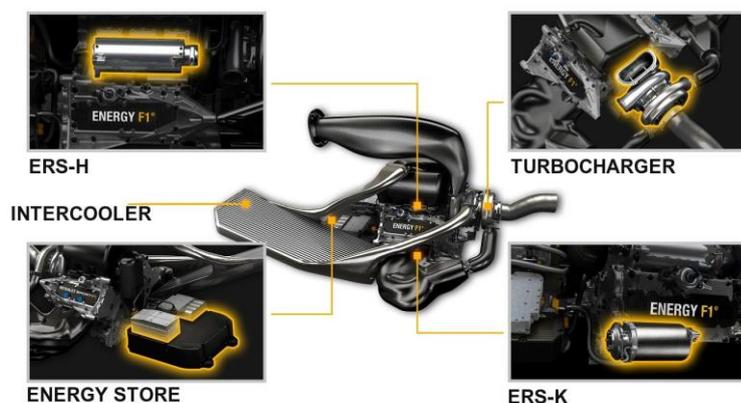
Prova Turbocompressore

La potenza sprigionata è tale che l'utilizzo de **Turbocompressore** potrebbe danneggiare il Motore. Dopo aver effettuato lo spostamento e determinato la posizione finale della vettura, il Pilota deve effettuare una **Prova Turbocompressore** lanciando il **DadoEventi**, con i seguenti effetti:

D20	Effetto
1 - 3	La Vettura consuma 1PB e 1PM
5 - 19	La Vettura consuma 1PB
20	Nessun consumo.

Anche in questo caso, se l'auto dovesse perdere un **Punto Motore (PM)**, un segnalino [macchia d'olio](#) deve essere messo sotto la vettura nella casella di destinazione finale della vettura.

ERS



Sotto questo acronimo (che sta per Energy Recovery System) si cela un complesso sistema che provvede a recuperare sia l'energia cinetica in eccesso dalle ruote motrici (**ERS-K**), ovvero esattamente quel che faceva il KERS nella stagione passata, e sia l'energia "termica" in eccesso portata dai gas di scarico alla girante della turbina, ovvero una sorta di HERS (dove H sta per "heat", calore) (**ERS-H**).

In fase di [Set Up](#) il pilota può decidere se montare entrambi i dispositivi, uno dei due o nessuno di essi, considerando il fatto che questi dispositivi così tecnologicamente avanzati hanno il difetto di rendere la Power Unit più delicata e soggetta a rotture

ERS-H

L'ERS-H (Energy Recovery System – Heat) recupera energia "termica"; la parola "termica" è stata messa tra virgolette, ad indicare che è un uso improprio del termine riferito al calore. Infatti l'unità recupera l'energia cinetica in eccesso della turbina; è palese che questo surplus energetico della girante del turbo è generato dal calore dei gas di scarico del motore, ma la denominazione forzata è stata adottata solo per distinguere le due sottounità del nuovo ERS (ERS-H ed ERS-K) perché resta chiaro che si tratta comunque di un recupero di energia cinetica.

Formula D1a Liut Campionato 2015

L'**ERS-H** restituisce una maggiore potenza e velocità quando il motore è spinto al massimo.

In sostanza il pilota, può aumentare la velocità decretata dal **DadoMarcia**, grazie a caselle bonus, se il risultato del **DadoMarcia** raggiunge o supera determinati valori.

Marcia	Bonus
in 1°, 2° e 3° marcia	+1 al movimento se si ottiene il risultato massimo sul DadoMarcia
in 4° marcia	+2 al movimento con un 11+ sul DadoMarcia
in 5° marcia	+3 al movimento con un 18+ sul DadoMarcia
in 6° marcia	+5 al movimento con un 27+ sul DadoMarcia

Le caselle bonus sono opzionali, si aggiungono alla velocità decretata dal **DadoMarcia** e il pilota può scegliere di utilizzare solo una parte del bonus. Questo bonus permette di superare i limiti di velocità in caso di [carico aerodinamico alto](#)

Lo svantaggio di questo dispositivo è che l'auto deve effettuare due volte il test [Verifica Motore](#), con il rischio di perdere **due Punti Motore (PM)**, di dover effettuare due volte il [Test di Affidabilità Meccanica](#) con le relative penalità.

In caso di segnalino [Motore Rotto](#) non si beneficia dei bonus al movimento ma dovranno essere effettuati i due test quando richiesto.

Montare l'**ERS-H** non ha nessun costo in termini di **Punti Struttura/Assetto (PA)**

ERS-K

L'**ERS-K**, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al KERS, un sistema di recupero dell'energia cinetica che si sviluppa in fase di frenata.

Il pilota, in fase di [Set Up](#), può montare l'**ERS-K** pagando un **Punto Struttura/Assetto (PA)**. Anche questo dispositivo altamente tecnologico rende la [Power Unit](#) leggermente più delicata, infatti il test [Verifica Motore](#) subisce una penalità di -1 al tiro del **DadoEventi**.

All'inizio del Gran Premio, una vettura equipaggiata con l'**ERS-K**, parte con un totale di **3 Punti ERS-K (PK)** rappresentati da altrettanti dadi a due facce (D2) chiamati **DadiERS-K**. Il pilota, prima di tirare il **DadoMarcia**, dichiara quanti **Punti ERS-K (PK)** vuole utilizzare, dopodiché tira il **DadoMarcia** e tanti **DadiERS-K** quanto **Punti ERS-K (PK)** dichiarati; la **velocità** della vettura viene determinata sommando il risultato del **DadoMarcia** con i risultati ottenuti con i **DadiERS-K** utilizzati.

Il bonus al movimento ottenuto con i **DadiERS-K** deve essere usato per intero, ma si possono consumare normalmente **Punti Freno (PF)** per ridurre il movimento dell'auto.

Il pilota può utilizzare quanti **Punti ERS-K (PK)** ritiene opportuno, quelli non utilizzati potranno essere utilizzati in un altro turno fino all'azzeramento dell'**ERS-K**. *Per esempio il pilota può decidere di utilizzare 1 punto **ERS-K** in tre turni diversi, o tutti e 3 i punti in uno stesso turno o dividerli 2 punti in un turno e 1 in un altro turno.*

Ogni volta che la vettura supera la linea del traguardo il cumulo di **Punti ERS-K (PK)** viene ripristinato, mentre i **Punti ERS-K (PK)** non utilizzati durante un giro di pista sono persi.

Non si può utilizzare l'**ERS-K** nei turni in cui si è all'interno della Corsia dei Box, ma lo si può usare per entrare.

Non possono essere utilizzati i **Punti Pilota (PP)** per ritirare i **DadiERS-K**

Dal momento in cui un'auto acquisisce il [segnalino Motore Rotto](#), l'**ERS-K** si posiziona sullo 0, e non si ricarica fino a che non si effettuano le dovute riparazioni ai Box

Motore Rotto

Al termine del turno in cui una vettura perde il suo ultimo **Punto Motore (PM)** deve effettuare un **Test di Affidabilità Meccanica** e lanciare un **DadoEventi** confrontando il risultato con la seguente tabella

Tabella Affidabilità Meccanica

D20	Effetto
Inferiore a 11	Il motore scoppia. Vettura eliminata.
11 – 16	Segnalino Motore Rotto, Testacoda e Perdita di potenza
18 – 19	Segnalino Motore Rotto e Testacoda
20+	Segnalino Motore Rotto

Al tiro del **DadoEventi** deve essere sommato **+3 per ogni Punto Box (PX)** che ha la vettura e detratta una penalità di -3 se la vettura ha già un **segnalino Motore rotto**.

Nel caso di ripetuti **test di Affidabilità Meccanica** vale sempre il risultato peggiore fino a quando il pilota non effettuerà le necessarie riparazioni.

Vettura Eliminata



Quando un pilota viene eliminato dopo un **Test di Affidabilità Meccanica** deve accostare. Cioè deve mettere un segnalino **macchia d'olio** sotto la vettura, il turno successivo muoverà l'auto tirando un Dado di 4° marcia (non si applica nessun bonus o penalità al valore di lancio); poi muoverà la vettura il più lontano possibile evitando di eccedere in **overshooting** se possibile, e metterà un altro segnalino **macchia d'olio** dove l'auto si è fermata. In questo movimento, il pilota, dovrà cercare di evitare qualsiasi situazione di **frenata d'emergenza** (utilizzando **Punti Gomma (PG)**

e **Punti Freno (PF)**), nelle curve dovrà seguire le frecce. Alla fine del turno di tutti i giocatori la vettura dovrà essere tolta dal tracciato e posizionata vicino al punto in cui ha terminato il proprio movimento di inerzia.

Un pilota che accosta non beneficia della **scia**; tuttavia, altre vetture possono prendere la **scia** di un'auto che ha appena rotto il motore.

Se per qualsiasi ragione l'auto è già in 4° marcia o inferiore (per aver scalato saltando più marce e perdendo l'ultimo punto motore, o per **testacoda**) le regole sull'accostare non si applicano

Il **tiro collisione** con un'auto che accosta non hanno nessuna penalità aggiuntiva

Se un'auto rompe il motore dopo la penultima curva della gara, può tentare di estendere il proprio movimento per inerzia, cercando di raggiungere il traguardo. Il pilota dovrà scalare di una marcia a turno partendo dalla 4° marcia fino alla 1° marcia. Nell'ultimissima casella raggiunta dall'auto dovrà essere messo il segnalino **macchia d'olio**. In questo movimento di inerzia non possono essere usati il **turbocompressore**, l'**ERS-H** o l'**ERS-K**

Se un'auto supera la penultima curva della gara con un **overshooting** e allo stesso tempo gli si rompe il motore, non è eliminata, ma può accostare estendendo il proprio movimento come nelle regole descritte precedentemente. Tuttavia se una vettura rompe il motore all'interno della penultima curva, non potrà accostare e sarà eliminata.

Se la Vettura taglia il traguardo mentre sta accostando, si considera comunque arrivata al termine della gara.

Perdita di Potenza

il pilota non dovrà più lanciare il **DadoMarcia** ad inizio del turno, dovrà solo indicare la marcia che intende innestare e il movimento dell'auto sarà pari al valore più basso della marcia innestata

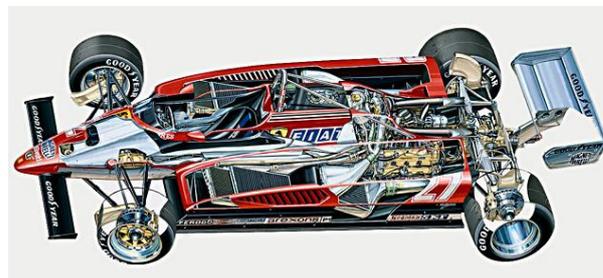
Segnalino Motore Rotto

un'auto con il segnalino **Motore Rotto** non può utilizzare il [turbocompressore](#), i bonus conferiti dall'[ERS-H](#) o l'[ERS-K](#), inoltre qualsiasi ulteriore **Test di Affidabilità Meccanica** subirà una penalità di -3 al tiro del **DadoEventi**

Le penalità **Perdita di Potenza** e **segnalino Motore Rotto** si annulleranno solo in caso di riparazione ai [Box](#).

TELAIO

L'insieme di quelle parti della vettura che riguardano il telaio, le sospensioni, la carrozzeria e l'aerodinamica vengono chiamati in modo generale **Telaio**. Le componenti che ne fanno parte sono: la Carrozzeria, le Sospensioni e il Carico Aerodinamico.



La Carrozzeria

I **Punti Struttura/Assetto (PA)** che in sede di [Set Up](#) vengono assegnati alla Carrozzeria prendono il nome di **Punti Carrozzeria (PC)** e rappresentano la solidità del telaio.

Tiro collisione



Quando una Vettura termina il proprio movimento in una casella adiacente o dietro, ma non davanti, ad una o più macchine, c'è il rischio di una collisione e tutte le vetture coinvolte devono immediatamente sostenere un **Tiro Collisione**. Ogni pilota lancia il **DadoEventi**: con un risultato pari o inferiore [al Valore di Difficoltà](#) di una curva fa sì che la Vettura perda **1 Punto Carrozzeria (PC)** e un segnalino **destriti** deve essere posto sotto la vettura. I rettilinei si considerano come se avessero [Valore di Difficoltà](#) pari a 1.

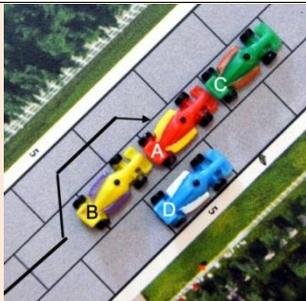
Quando una Vettura perde il suo ultimo **Punto Carrozzeria (PC)** subisce dei gravi danni al telaio con il rischio di essere eliminata (Vedi [Telaio Rotto](#))

Penalità al tiro Collisione

Al tiro del **DadoEventi** devono essere applicate le seguenti penalità:

-1	Carico Aerodinamico Alto o Carico Aerodinamico Basso
-1	Pista bagnata
-1	Auto adiacente per cui si effettua il Tiro Collisione in stallo / in testacoda / eliminata

L'auto che ha provocato il **Tiro Collisione** deve effettuare il test per ultima per ciascuna delle auto adiacenti ad essa; infatti se una o più auto sono eliminate a causa di questi **Tiri Collisione**, l'auto che ha provocato il **Tiro Collisione** perde automaticamente 1 o più Punti Carrozzeria (PC) senza effettuare alcun test.



Esempio

le auto C e D dovranno effettuare i Tiri Collisione perché è sopraggiunta l'auto A, mentre l'auto B non dovrà farlo in quanto l'auto A si è fermata davanti. Analogamente l'auto A farà i test per C e D ma non per B.

Se C o D vengono eliminati a causa dei Tiri Collisioni, A perderà automaticamente 1 o 2 Punti Carrozzeria (PC) ed effettuerà uno o nessun Tiro Collisione

Muretti di Cemento



Alcuni tracciati ovali, come Indianapolis e Daytona, hanno una riga rossa sul bordo esterno della corsia più esterna del circuito che rappresenta il **Muretto di Cemento** che protegge il pubblico. Ogni volta che un'auto, in un circuito ovale, si sposta nella corsia esterna c'è il rischio che sbatta contro il muro: il pilota deve interrompere il movimento appena si sposta nella corsia esterna e lanciare il dado eventi per fare un **tiro collisione**; dopo il test, l'auto può continuare il proprio movimento normalmente.

Una volta che una vettura è nella corsia esterna non deve effettuare più il test, neanche nei turni successivi, finché si trova nella corsia esterna; se l'auto si sposta in una corsia centrale e poi ritorna nella corsia esterna dovrà essere fatto nuovamente il test **tiro collisione**

Se una vettura termina il suo movimento spostandosi in una casella della corsia esterna e vicino ci sono altre vetture, prima devono essere effettuati i test delle altre vetture e per ultimo il test per **Muretto di Cemento**

Esempio di movimento vicino al muretto di cemento (ovali)



L'auto rossa vuole andare nella casella A. I percorsi più brevi (7 caselle) sono in B con una prova di tiro collisione contro la parete di cemento, o attraverso la casella pericolosa C, con un test di tenuta di strada o macchia d'olio. Tuttavia, è consentito passare attraverso la casella D (8 caselle) evitando gli ostacoli e senza tirare il dado eventi.

Carico Aerodinamico



Strettamente collegato alla carrozzeria è il **Carico Aerodinamico**, cioè l'incidenza degli alettoni. In fase di **Set Up** il pilota può scegliere tra 3 possibili soluzioni per il carico aerodinamico: ALTO, MEDIO e BASSO che danno origine a bonus e penalità.

Per poter usufruire del **Carico Aerodinamico Alto** o del **Carico Aerodinamico Basso** è necessario pagare un **Punto Struttura/Assetto (PA)** in fase di **Set Up**. Il carico aerodinamico non può essere modificato durante la gara.

Sia il **Carico Aerodinamico Alto** che quello **Basso** danno una penalità di -1 al **Tiro Collisione**

Carico Aerodinamico Medio

E' la configurazione base, che non conferisce bonus e non comporta penalità.

Carico Aerodinamico Alto

E' la configurazione che permette di avere una maggiore aderenza in curva a scapito di una minore velocità.

Una vettura con questo assetto subisce le seguenti correzioni al movimento:

- la prima casella di tutte le curve del tracciato conta 2 caselle di movimento a discrezione del pilota, tranne nel caso in cui il movimento termini proprio in essa. Eventuali slittamenti (esempio per pista bagnata) vanno conteggiati solo successivamente a tale sosta.
- in 4° marcia la velocità massima è di 11 caselle (un valore superiore viene considerato comunque 11).
- in 5° marcia la velocità massima è di 18 caselle (un valore superiore viene considerato comunque 18).
- in 6° marcia la velocità massima è di 26 caselle (un valore superiore viene considerato comunque 26).

Si deve tenere conto del valore reale ottenuto col **DadoMarcia** per quanto riguarda le [Verifiche Motore](#) ed eventuali [Tiri Meteo](#).

Nel momento in cui un'auto acquisisce il [segnalino Telaio Rotto](#), il **Carico Aerodinamico Alto** non dà più il vantaggio dell'entrata in curva, fino a che non si effettuano le dovute riparazioni ai [Box](#), mentre permangono le penalità al movimento.

Carico Aerodinamico Basso

E' la configurazione che permette di avere una maggiore velocità a scapito di una minore aderenza in curva.

Una vettura con questo assetto subisce le seguenti correzioni al movimento:

- In tutte le curve del tracciato, ogni sosta obbligatoria comporterà lo [slittamento](#) di una casella che si aggiungerà ad altri eventuali slittamenti.
- In 4° marcia la velocità è aumentata di una casella opzionale
- In 5° marcia la velocità è aumentata di due caselle opzionali
- In 6° marcia la velocità è aumentata di quattro caselle opzionali

Il movimento aggiuntivo è opzionale, ma se si decide di avvalersene, lo si deve utilizzare integralmente (2 caselle in 5° marcia e 4 caselle in 6° marcia)

Dal momento in cui un'auto acquisisce il [segnalino Telaio Rotto](#), il **Carico Aerodinamico Basso** non dà più bonus al movimento, anche se permane la penalità dello slittamento in curva, fino a che non si effettuano le dovute riparazioni ai [Box](#).

Sospensioni

I **Punti Struttura/Assetto (PA)** che in sede di [Set Up](#) vengono assegnati alle Sospensioni rappresentano la capacità di sopportare le sollecitazioni delle Sospensioni e prendono il nome di **Punti Sospensioni (PS)**.

Tiro Tenuta di Strada

Durante la gara, degli eventi potrebbero danneggiare le Sospensioni. Una macchina che passa o si arresta su una casella con il segnalino **degriti**, o che decide di [sfruttare i cordoli](#), al termine del movimento, deve effettuare un **Tiro Tenuta di Strada**: il pilota lancia il **DadoEventi** e se il risultato è compreso tra 1 e 4, la macchina perde un **Punto Sospensioni (PS)**. In caso di [pioggia](#) si perde un **Punto Sospensioni (PS)** con un risultato compreso tra 1 e 5.

Quando la vettura perde il suo ultimo **Punto Sospensioni (PS)** la vettura subisce dei gravi danni al Telaio con il rischio di eliminazione.



TELAIO ROTTO

Quando una vettura perde l'ultimo **Punto Carrozzeria (PC)** o l'ultimo **Punto Sospensioni (PS)** ha fatto dei danni al telaio con il rischio di eliminazione. Il pilota deve effettuare un **test di affidabilità telaistica** e lanciare il **DadoEventi** e confrontare il risultato con la tabella seguente:



Tabella Affidabilità Telaistica

D20	Effetto
Inferiore a 11	Telaio distrutto. Vettura eliminata.
11 – 16	Segnalino Telaio Rotto, Testacoda e Alettoni danneggiati
17 – 19	Segnalino Telaio Rotto e Testacoda
20+	Segnalino Telaio Rotto

Al tiro del **DadoEventi** deve essere sommato **+3 per ogni Punto Box (PX)** che ha la vettura e detratta una penalità di **-3 se la vettura ha già un segnalino Telaio rotto**.

Nel caso di ripetuti **test di Affidabilità Telaistica** vale sempre il risultato peggiore fino a quando il pilota non effettuerà le necessarie riparazioni ai **Box**.

Vettura Eliminata

Quando una vettura è eliminata dopo un **test di affidabilità telaistica**, posiziona un segnalino **dekriti** sotto la vettura e aspetta la fine del turno di tutti i giocatori per spostarla dal tracciato.

Alettoni Danneggiati

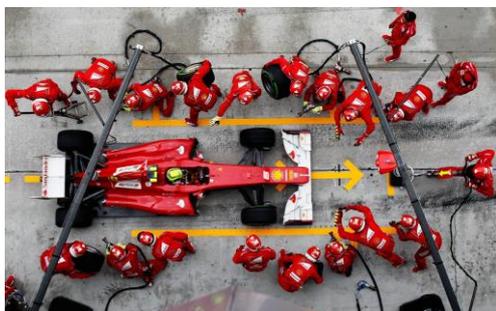
da ora in avanti l'auto **slitta** di ulteriori 2 casella in curva per ogni sosta obbligatoria.

Segnalino Telaio Rotto

un'auto con il segnalino **Telaio Rotto** non avrà più i vantaggi conferiti dal **Carico Aerodinamico Alto** o **Carico Aerodinamico Basso**, anche se permarranno gli svantaggi, inoltre qualsiasi ulteriore **Test di Affidabilità Telaistica** subirà una penalità di **-3 al tiro del DadoEventi**

Le penalità **Alettoni Danneggiati** e segnalino **Telaio Rotto** si annulleranno solo in caso di riparazione ai **Box**.

SOSTE AI BOX



Durante la gara una vettura può perdere talmente tanti **Punti Struttura/Assetto (PA)** da far temere al Pilota di non riuscire a terminare la gara, oppure l'auto potrebbe avere un segnalino [Telaio Rotto](#) o [Motore Rotto](#) che rendono la guida difficoltosa, o il pilota potrebbe aver usurato talmente tanto le gomme da mandare l'auto in [testacoda](#) ad ogni uscita di curva, oppure potrebbero essere cambiate le [condizioni metereologiche](#) ed è più conveniente cambiare il tipo di pneumatico. In questi casi il Pilota può effettuare una **sosta ai box** in modo che i meccanici

possano riparare la vettura se occorre, ripristinare i **Punti Struttura/Assetto (PA)** persi e cambiare le gomme.

Punti Box (PX)

I **Punti Box (PX)** esprimono quanto un pilota abbia investito nella preparazione dei propri meccanici e nell'acquisto di attrezzature più affidabili.

I **Punti Box (PX)** sono una componente non consumabile, che permette di accelerare le operazioni ai Box, oltre, come abbiamo visto, rendere la vettura più affidabile nei [Test di Affidabilità Meccanica](#) e [Test di Affidabilità](#)

[Telaistica](#). Inoltre, ma lo vedremo più tardi, sono utili in caso di sosta simulata quando interviene la [safety car](#).



Pit Stop

Ingresso ai Box

Per raggiungere i box l'auto deve entrare in **pit lane**, il pilota dichiara la marcia che vuole utilizzare (se vuole può utilizzare l'[ERS-K](#) e l'[ERS-H](#)) tira il **Dado Marcia** e si muove di tante caselle come di consueto, imbocca l'ingresso della **Pit Lane** e una volta superata la casella trapezoidale si considera entrato ai box e la sua vettura viene posta in un box libero qualsiasi.

Nel caso in cui un pilota ottenga il valore massimo in 5° o in 6° marcia mentre sta entrando in **pit lane**, le auto in **pit lane** o ai **Box** non devono effettuare il test [Verifica Motore](#), mentre tutte le altre devono farlo. Al termine del turno di tutti i giocatori dovrà essere effettuato il tiro per vedere se [cambia il tempo](#)

Se si entra in **pit lane** è obbligatorio fermarsi ai box ma è necessario fare almeno un giro prima di poter entrare ai box; comunque la **pit lane** è chiusa durante la procedura di partenza e al termine dell'ultimo giro

Il turno successivo in cui è arrivato ai box il pilota rigenera immediatamente i **Punti Gomma (PG)** perduti durante la gara e può cambiare il tipo di pneumatico ([Hard](#), [Soft](#), [Intermediate](#) o [Wet](#)) e dichiara se intende effettuare una **sosta veloce** o una **sosta lunga**.

Importante: indipendentemente dal tipo di pit stop effettuato, il pilota deve dichiarare il tipo di pneumatici montati dall'auto prima di effettuare qualsiasi altra azione (tirare per la sosta veloce, intervenire sull'auto, tiro per il tempo, ecc). Il tipo di pneumatici montato non può essere cambiato nei turni di gioco seguenti, anche se l'auto è ancora nei box.

Sosta veloce

La sosta veloce ha lo scopo di sostituire i pneumatici rigenerando tutti i **Punti Gomma (PG)** persi fino a quel momento. Il pilota può decidere se mantenere lo stesso tipo di pneumatico o montarne uno diverso

Immediatamente dopo aver rigenerato i **Punti Gomma (PG)**, il pilota può tentare di uscire dai box.

Sosta lunga

La sosta lunga ha lo scopo di rigenerare dei **Punti Struttura/Assetto (PA)** persi durante la gara, o effettuare delle *riparazioni* se, precedentemente, l'auto ha acquisito il segnalino **Telaio Rotto** e/o **Motore Rotto**, oltre, naturalmente al cambio gomme, che viene effettuato in ogni caso.

Per ogni turno di sosta ai box il pilota otterrà 3 Punti Struttura/Assetto (PA) da utilizzare per *riparazioni* e/o *Manutenzioni*

Riparazione: Se sono presenti dei segnalini **Telaio Rotto** e/o **Motore Rotto**, questi possono essere rimossi, utilizzando 2 Punti Struttura/Assetto (PA) per ogni *riparazione*; un **Punti Struttura/Assetto (PA)** viene utilizzato per rimuovere il segnalino, il secondo **Punti Struttura/Assetto (PA)** per rigenerare un Punto della componente che ha causato la rottura.

Manutenzione: il pilota può utilizzare i **Punti Struttura/Assetto (PA)** per ripristinare quelli persi durante la gara delle sole componenti tipiche (**Punti Carrozzeria (PC)**, **Punti Sospensioni (PS)**, **Punti Motore (PM)**, **Punti Trasmissione (PT)**, **Punti Freno (PF)**). Con la *manutenzione* è possibile recuperare dei **Punti Struttura/Assetto (PA)** persi ma non è possibile superare il numero di punti che si avevano alla partenza del Gran Premio.

Un pilota può rimanere ai box quanti turni desidera e per ogni turno di sosta ottiene 3 Punti Struttura/Assetto (PA). All'inizio di ogni turno dichiara se vuole fermarsi o tentare di uscire dai box.

Uscire dai Box

Quando un pilota vuole uscire dai box deve effettuare una prova per vedere se i meccanici hanno operato velocemente e bene o se qualcosa è andato storto. Il pilota lancia il **DadoEventi**:

con un risultato da 1 a 10: purtroppo qualcosa è andato storto. L'auto rimane ai box fino al turno successivo nel quale verrà posta immediatamente all'uscita della **Pit Lane**. Se il pilota ha fatto una sosta lunga non potrà effettuare *Riparazioni* o *manutenzioni* nel turno in cui ha deciso di uscire dai Box.

con un risultato da 11 a 20: i meccanici sono stati molto veloci e l'auto verrà posta immediatamente all'uscita della **Pit Lane**. Quindi in caso di sosta veloce il pilota esce dai Box **il turno successivo a quello in cui è entrato**.

Al tiro del **DadoEventi**, il pilota può aggiungere +3 per ogni Punto Box (PX) assegnato alla vettura.

Uscita dalla Pit Lane

Un'auto uscita dalla **Pit Lane** viene posta nell'ultima casella trapezoidale. Tale casella è una *zona neutrale*, che può essere occupate da più vetture contemporaneamente.

Nel turno successivo il pilota potrà ripartire in 4° marcia o inferiore.

Nel caso in cui entrambe le caselle della pista adiacenti lo spazio trapezoidale in uscita Box siano occupate, la Vettura non potrà uscire dalla corsia Box, ma non consumerà **Punti Freno (PF)**.

Ordine di turno

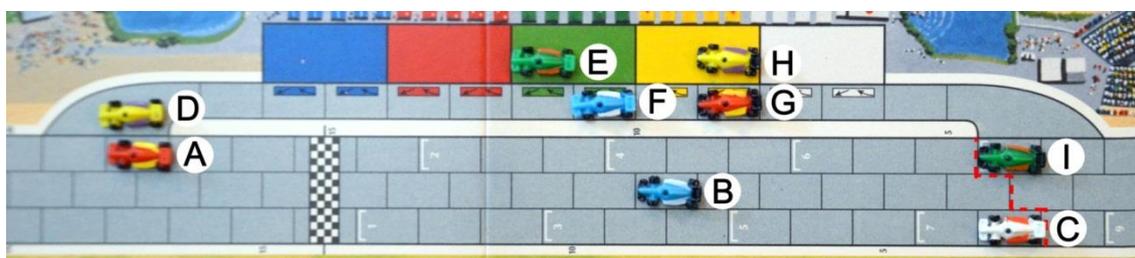
La linea tratteggiata, nell'illustrazione, indica il limite oltre il quale non è più possibile entrare in **Pit Lane**. Nell'esempio l'auto C non può più entrare in **pit lane**, mentre l'auto I può entrare.

Le auto si muoveranno seguendo questo ordine:

- Per prime le auto in pista che hanno superato il limite indicato nel punto precedente
- Poi le auto in uscita dalla Pit Lane (casella trapezoidale) in base all'ordine di arrivo in tale casella.
- Poi le auto ai box effettuano la prova per uscire dai box in base all'ordine di entrata ai box
- Infine le auto che si trovano prima del limite di accesso alla Pit Lane
- Nell'esempio l'ordine del turno sarà: A-B-C-D- E-F-G- H-I

Anche se l'auto I è arrivata prima dell'auto C, con la stessa marcia o con una superiore, l'auto C ha superato il limite per entrare in pit lane mentre l'auto I no, quindi C si muove per prima

Le auto in uscita dalla **pit lane** sono in una "zona neutrale", le auto A e D NON devono fare il test [Tiro collisione](#)



AUTO ELIMINATA

Casi di eliminazione delle auto

Di seguito riepiloghiamo le quattro situazioni in cui un'auto viene eliminata:

- Eccesso di Overshooting
- Frenata d'emergenza
- Test di affidabilità telaistica
- Test di affidabilità meccanica

Eccesso di overshooting



Avviene quando un'auto va in [overshooting](#) non avendo più **Punti Gomma (PG)** a sufficienza oppure se effettua due soste in meno rispetto al [Valore di Difficoltà](#) della curva. In questo caso l'auto deve essere immediatamente tolta dalla pista e posizionata vicino al tracciato in prossimità della fine della curva; la vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata

dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata. Al termine della gara l'auto sarà superata automaticamente da tutte le macchine non eliminate, che non l'abbiano ancora superata.

Frenata d'emergenza



Si ha l'eliminazione quando la vettura non ha abbastanza **Punti Struttura/Assetto (PA)** in caso di [Frenata d'emergenza](#). In questo caso l'auto deve essere tolta dal tracciato al termine del turno di tutti i giocatori e posizionata vicino al punto in cui è stata eliminata. La vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta

che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata. Al termine della gara l'auto sarà superata automaticamente da tutte le macchine non eliminate, che non l'abbiano ancora superata.

Test di affidabilità telaistica



Quando, a seguito di un [test di affidabilità telaistica](#), l'auto risulta distrutta ed eliminata deve essere messo un segnalino **detriti** sotto di essa ed aspettare che tutti i giocatori abbiano terminato il proprio turno; successivamente, l'auto deve essere posizionata vicino al punto in cui è stata eliminata. La vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e

la sua posizione in classifica si considera consolidata. Al termine della gara l'auto sarà superata automaticamente da tutte le macchine non eliminate, che non l'abbiano ancora superata.

Test di affidabilità meccanica



Quando, a seguito di un [test di affidabilità motoristica](#), l'auto risulta distrutta ed eliminata deve essere effettuato il movimento di inerzia come descritto per le regole [sull'accostare](#). Poi l'auto deve essere posizionata vicino al punto in cui ha terminato il movimento di inerzia; la vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve

essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata. Al termine della gara l'auto sarà superata automaticamente da tutte le macchine non eliminate, che non l'abbiano ancora superata.

Ferite al Pilota

Formula D è uno sport pericoloso, quando avviene un incidente il pilota potrebbe rimanere ferito, se non addirittura morire. Se un'auto viene eliminata, al termine del turno di tutti i giocatori il pilota coinvolto nell'incidente lancia il **DadoEventi** aggiungendo +3 se l'auto è stata eliminata a causa di un [test di affidabilità motoristica](#) e sottraendo -2 se l'auto è stata eliminata per [Frenata d'emergenza](#); se il risultato ottenuto è uguale o inferiore alla marcia della vettura al momento dell'eliminazione, il pilota è stato ferito.



Per quanto riguarda una singola gara, il fatto che il pilota si sia ferito, non ha molta importanza, in sostanza l'auto è stata eliminata; diverso il discorso se la gara fa parte di una serie di eventi collegati tra loro per formare un campionato.

Tipo di Ferita

Se il pilota è stato ferito è necessario verificare che tipo di ferita gli è stata inferta dal fato.

Tira nuovamente il **DadoEventi** senza modificatori:

D20	Effetto
1	Pilota è morto
2 - 5	il pilota salterà la prossima gara
5 - 10	lieve trauma il pilota perde tutta l'esperienza accumulata ma potrà partecipare alla prossima gara
11 - 15	lieve trauma il pilota perde metà dell'esperienza accumulata ma potrà partecipare alla prossima gara
16 - 20	totalmente ristabilito e ancora più motivato, il pilota guadagna 0,5 p.ti esperienza

Doppiaggio

Qualora un'auto dovesse essere doppiata (cioè essere sorpassata dal leader della gara), viene immediatamente rimossa dal gioco ed acquisirà la posizione in classifica che aveva nel momento in cui è stata doppiata.

SAFETY CAR



Quando vi sono delle condizioni di pericolo per i piloti, è possibile che la direzione gara faccia intervenire la **safety car**, in modo da rallentare il gruppo e dare il tempo ai commissari di percorso di eliminare la situazione di pericolo in totale sicurezza.

La **Safety Car** entrerà sicuramente se un pilota risulta ferito a seguito di un incidente, oppure se il Pilota eliminato, dopo che l'ultima Vettura sul tracciato ha mosso, ottiene un risultato da 1 a 4 sul **DadoEventi**. Questo test si chiama **Verifica Safety Car**.

Grazie all'intervento della **Safety Car**, il tracciato verrà ripulito da tutti i segnalini di caselle pericolose.

procedura di ricompattamento

Con l'entrata della **Safety Car** ci sarà un turno di ricompattamento delle Vetture e una nuova partenza

Tutte le vetture verranno collocate come se fosse una nuova griglia di partenza con la pole position esattamente dove si trova la vettura in prima posizione se questa è in una corsia esterna. Se la vettura in prima posizione è nella corsia centrale, sarà il pilota in prima posizione a decidere se la pole è nella corsia di destra o di sinistra, arretrando leggermente. Tutte le altre macchine si posizionano come se fossero sulla griglia di partenza, seguendo l'ordine di turno (vale l'ordine di turno della **Pit Lane** come spiegato nel capitolo della [Sosta ai Box](#)).

Se per effetto del riposizionamento, le vetture nelle prime posizioni, si trovassero all'interno di una curva, tutte le auto devono arretrare al limitare della curva stessa e, al momento della ripartenza, tutte le vetture considereranno la curva come fosse un rettilineo per quanto riguarda **l'obbligo di sosta**, [Slittamento](#) e [Tiri Collisione](#), mentre la considereranno normalmente per quanto riguarda il codice di guida e il movimento (in sostanza devono seguire le frecce per il movimento)

Se, invece, per effetto del riposizionamento, fossero le ultime vetture a trovarsi all'interno di una curva, devono considerare tutte le soste obbligatorie come già effettuate.

In ogni caso, queste sono solo linee guida e l'ultima parola sul riposizionamento delle vetture deve essere dei giudici di gara!

A partire dal giocatore in prima posizione, ogni pilota dovrà dire se intende approfittare dell'interruzione per effettuare una sosta simulata; se il pilota decide di effettuare una sosta simulata, la sua vettura dovrà essere posizionata in fondo allo schieramento e l'auto che la segue ne prenderà la posizione.

Durante una sosta simulata i piloti potranno rigenerare i **Punti Gomma (PG)** persi e cambiare il tipo di pneumatico; inoltre potranno effettuare *Riparazioni* o *Manutenzioni* esattamente come per la [Sosta ai Box](#) tenendo presente che ad ogni **Punto Box (PX)** assegnato alla vettura corrisponde un **Punto Struttura/Assetto (PA)** ripristinabile in questa fase.

Quindi, per esempio, un'auto con 3 **Punti Box (PX)** può ripristinare 3 **Punto Struttura/Assetto (PA)** delle componenti tipiche, non eccedendo il valore ad inizio gara, oppure può togliere un segnalino [Telaio Rotto](#) e/o [Motore Rotto](#) (ripristinando un **Punto Struttura/Assetto (PA)** della componente che ha causato il guasto) e ripristinare un punto delle componenti tipiche.

Anche le auto che si trovavano ai box devono essere riposizionate secondo il ricompattamento e possono decidere se effettuare la sosta simulata.

La ripartenza avviene come una partenza normale; facendo quindi una [Prova di Partenza](#).

FINE ED ESITO DELLA GARA

Fine Gara

La gara si considera finita non appena si verifica uno dei casi seguenti:



Arrivo!

La Vettura non eliminata in penultima posizione taglia il traguardo alla fine del secondo giro.

Sudden death

La gara ha un limite di tempo massimo di 3 ore, trascorso il tempo limite il Leader, prima del proprio turno, dovrà lanciare il **DadoEventi**: con un risultato di 1 la gara finirà immediatamente.

Se la gara non dovesse finire come descritto al punto precedente, si ripeterà la procedura nei turni successivi, ma le probabilità cambieranno come da Tabella seguente:

Turno dopo 3h	Fine gara con
1° Turno	1 su un D20
2° Turno	1 o 3 su un D20
3° Turno	Da 1 a 6 su un D20
4° Turno	Da 1 a 12 su un D20
5° Turno e successivi	Da 1 a 19 su un D20



La Classifica verrà quindi stilata in base all'ordine di turno dato dalle attuali posizioni delle vetture.

Esito Gara

Al termine della gara devono essere assegnati ai vari Piloti i punti conquistati in base alla posizione di arrivo per le varie classifiche, oltre all'esperienza guadagnata e, in caso di ferite, verificare cosa è successo al pilota.

Tabella punti per gara

Posizione	Punti	Posizione	Punti	Posizione	Punti
1°	10 punti	2°	8 punti	3°	6 punti
4°	5 punti	5°	4 punti	6°	3 punti
7°	2 punti	8°	1 punto	9° e oltre	0 punti