

CHAMPIONNAT PROUT FD1 2011

SOIRÉE DE PRÉPARATION POUR LA 15^e SAISON

16 juin 2011



LES NOTES EN BLEUS
REPRÉSENTENT LES
AJOUTS LORS DE LA
SOIRÉE...

ORDRE DU JOUR:

SOUPER	BAVETTE
15 ^e SAISON DE FORMULA DÉ ONE	PAGE 2
LES NOUVEAUX RÈGLEMENTS	PAGE 3
MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS	PAGE 5
MISE AU POINT SUR CERTAINS RÈGLEMENTS	PAGE 7
MISE À JOUR DES CYCLES DE VIE	PAGE 8
LES DIRECTEURS TECHNIQUES	PAGE 9
LES PILOTES	PAGE 9
LES COMMANDITAIRES	PAGE 9
CHOIX DES MOTEURS	PAGE 10
CHOIX DES PNEUMATIQUES	PAGE 12
LES PARTENAIRES INFORMATIQUES	PAGE 13
CONSTRUCTIONS DES ÉLÉMENTS	PAGE 13
DROITS TÉLÉVISUELS	PAGE 14
ESSAIS PRIVÉS DES MOTORISTES	PAGE 15
ESSAIS PRIVÉS – DÉBUT DE SAISON	PAGE 16
FIN DE LA SOIRÉE ET FANTASMES	PAGE 16

– prologue –

15^e SAISON DE FORMULA DÉ ONE

Le fait de se retrouver entre amis, le samedi soir (ou tout autre soir de la semaine, ça n'a pas vraiment d'importance), le but étant de se retrouver, à l'extérieur de nos petites vies, à l'écart de nos blonde qui n'en finissent plus de nous faire de longues listes de choses à faire, boulot, métro et dodo... Bref, de se retrouver ainsi, que ça nous fait du bien... surtout de goûter à la bière « de la semaine » d'Yves... quel bonheur! Avouons-le, le fait de jouer à **Formula D** (beau jeu maintenant édité par Asmodée), n'est rien d'autre qu'un simple prétexte d'échapper à notre petit quotidien. Il est vrai que nous aurions tout simplement pu jouer à **Monopoly**, ou même à un quelconque jeu de cartes, mais ce serait tout de même moins amusant. De plus, l'organisation d'un tel championnat (je parle du Championnat Prout FD1) est aussi un prétexte pour Steffe (ça c'est moi) de s'occuper d'un site... même s'il n'est pas toujours à jour, on s'en fout, le plaisir de se réunir autour d'une table l'emporte.

Le Championnat Prout FD1 en sera cette année à sa 15^e saison, une 11^e saison entre vieux amis de longue date... sauf pour Jessy qui, tel un parasite, a su s'incruster et demeurer avec nous (rires), ben non, je blague, on t'aime bien Jessy, espérant que tu garderas la raison malgré l'amour (re-rire)... ben quoi? On t'aime! 11 saisons de plaisirs et toujours le renouvellement du jeu! Du moins, c'est mon cas, j'espère qu'il en est de même pour vous tous aussi!

Beaucoup de règlements dans la Ligue Prout. Beaucoup trop parfois. Aussi, depuis quelques années, je cherche avant tout à les simplifier. C'est toujours le cas pour cette année alors que j'abandonne certains points (transport) et que j'en simplifie d'autres (les bourses). De plus, beaucoup de travail de ma part dans la conception de programmes sur tableur afin d'établir popularités des pilotes et circuits, et aussi sur la conception des choix de circuits et contrats afin de faire comme si tout ça c'était du vrai! Après tout, le Championnat Prout FD1 n'est-il pas une simulation de la Formule Un, à travers un simple jeu?

Plaisirs, amis, bouffe, alcool, blondes, etc... Avant tout, c'est ça la Ligue Prout, et je ne sais plus quoi dire (il est tard, je suis fatigué, le chat s'est battu, je travaille demain matin, me suis péché le coude, etc...) et c'est tout!

Une très bonne soirée et, surtout, une bonne saison de **Formula Dé**.

Stéphane « Steffe » renaud,
Président Ligue Prout.

– Partie 1 –

NOUVEAUX RÈGLEMENTS

Point 2011-001 LES COÛTS DU TRANSPORT

L'expérience des coûts de transport reliés aux déplacements des équipes, lors de la saison 2010, fut un problème difficile à gérer efficacement pour la Ligue Prout. C'est pourquoi que le système mis en place en 2010 est retiré dès maintenant.

Les coûts de déplacement seront déboursés à partir des montants donnés par les organisateurs des Grands Prix selon les tarifs suivants :

Déplacement vers un lieu en Europe → → → → → → \$ 250 000 par équipe.
 Déplacement vers un lieu à l'extérieur de l'Europe → \$ 500 000 par équipe.
 Déplacement vers un lieu dans l'hémisphère Sud → + \$ 125 000 par équipe.

Par la même occasion, la Ligue Prout remet la responsabilité des prix et des bourses à la **Formula D One management** (FDOM), la société de Bornie Unclestone.

Point 2011-002 PRIX ET BOURSES

Selon une entente avec la **Formula D One Management** (FDOM), un nouveau système de prix et bourses entrera en vigueur dès cette année. Pour ce faire, chaque Grand Prix sera classé dans une catégorie selon le montant accordé par l'organisateur. Les catégories sont :

Catégorie A → → \$ 10 000 000 et plus.
 Catégorie B → → entre \$ 8 000 000 et \$10 000 000.
 Catégorie C → → moins de \$ 8 000 000.

Les montants des bourses seront :

<u>Positions</u>	<u>Catégorie A</u>	<u>Catégorie B</u>	<u>Catégorie C</u>
1 ^{er}	\$ 2 000 000	\$ 1 600 000	\$ 1 200 000
2 ^e	\$ 1 500 000	\$ 1 200 000	\$ 900 000
3 ^e	\$ 1 000 000	\$ 800 000	\$ 600 000
4 ^e et 5 ^e	\$ 800 000	\$ 625 000	\$ 450 000
6 ^e , 7 ^e et 8 ^e	\$ 600 000	\$ 450 000	\$ 300 000

Les montants présentés ci-dessus sont évalué pour une saison de 12 courses avec 8 voitures participantes, c'est-à-dire 4 écuries. Si une nouvelle écurie s'ajouterait durant la saison 2011, la FDOM prendra alors les charges supplémentaires à ses frais, sans changer les montants des bourses présentés.

Point 2011-003 MAXIMUM DE BLOC MOTEUR

Chaque voiture peut utiliser un nombre restreint de bloc moteur, soit un maximum de 15 moteurs. Ces moteurs peuvent être utilisés pour les épreuves de qualifications et les courses ainsi que pour les essais privés. Si une voiture utilise un 16^e moteur, peu importe la raison, elle sera pénalisée de 5 positions sur la grille de départ (soit en utilisant un 16^e moteur lors de la séance de qualifications, ou en utilisant un 16^e moteur pour la course). **Pour chaque moteur utilisé à l'extérieur des 15 permis, une pénalité de 5 positions sera attribuée à la voiture fautive**, cette pénalité étant donnée que pour la course en cause.

VOTE	POUR	3	COUTRE	1	NEUTRE	0
-------------	------	----------	--------	----------	--------	----------

Point 2011-004 LES MOTEURS CLIENTS

Règle A : Il n'est plus possible à un motoriste « maison » de profiter d'une seconde écurie pour profiter de *recherche/développement* à la fin d'une course. Un motoriste « maison » est une écurie qui développe son propre moteur, comme Circus le fait présentement. Cependant, une motoriste peut profiter d'une seconde écurie ou plus pour des essais privés, selon ententes entre les écuries. Lors des essais privés, un motoriste peut profiter de *recherche/développement*.

Règle B : Il est maintenant possible à une écurie d'offrir les services de son motoriste à une autre écurie; selon l'entente avec l'écurie « première », la seconde écurie peut alors profiter d'un contrat régulier lui permettant de profiter d'évolutions du moteur ou d'un contrat sans évolution. Le prix du moteur pour un contrat avec évolutions sera celui déterminé par le motoriste en début de saison, peu importe le prix avec l'écurie « première ». Le prix du contrat pour un contrat sans évolution sera 75% du prix déterminé par le motoriste en début de saison. Comme dans la règle A, la seconde écurie ne peut profiter de *recherche/développement* à la fin d'une course.

Règle C : Un motoriste ne peut fournir plus de deux écuries à la fois durant une saison. Cependant, en essais privés, il n'y a pas de limite au nombre d'écuries, selon les ententes entre le motoriste et les écuries.

On entend par « écurie première » l'écurie ayant signé avec un motoriste la première. Seul le motoriste reçoit les montants de location, et non l'écurie « première ».

Point 2001-005 QUALIFICATIONS – TEMPS ABSOLU

Le temps absolu est le temps chronométré qu'un pilote obtient suite à sa séance de qualification et qui sert à classer le pilote sur la grille de départ. Le temps absolu se calcule de la façon suivante :

TEMPS DU CHRONOMÈTRE
 + 5 SECONDES DE PLUS POUR CHAQUE COUPS AU-DELÀ DU TOUR PARFAIT
 + 5 SECONDES DE PLUS POUR CHAQUE PÉNALITÉ
~~+ 5 SECONDES DE PLUS POUR CHAQUE MINUTE COMPLET DE SON TEMPS CHRONOMÈTRE~~

Pour chaque circuit, un nombre de coups idéal sera calculé, pour un tour sous soleil et un tour sous la pluie, soleil et variable bénéficiant du même nombre de coups idéal.

VOTE	POUR	3	COUTRE	1	NEUTRE	0
-------------	------	----------	--------	----------	--------	----------

– Partie 2 –

MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS

Point 2011-006 LE PARTAGE DES REVENUS TÉLÉVISUELS

La **Formula D One Management** (FDOM), dirigée par Bornie Unclestone, qui contrôle les droits du Championnat Prout FD1 pour la Ligue Prout, augmente son taux de profits à 15% (il était jusqu'ici de 10%). Noter que le taux total pour le marketing des droits télévisuels varie entre 10% et 30%, selon les accords conclus avec la télévision (pour 2010, le taux total était de 27,23%).

De plus, un montant minimum est maintenant fixé dans le partage des revenus entre les écuries. Ce minimum est calculé selon un pourcentage par rapport au montant des droits à partager, soit :

<u>Nombre d'écuries</u>	<u>Pourcentage</u>
3-	10,0%
4	7,5%
5+	5,0%

À titre indicatif, voici un tableau qui vous présente les partages 2010 et les partages de la même année selon le nouveau barème des partages :

ÉCURIES	PARTAGES 2010	PARTAGES SELON NOUVEAU BARÈME
Dungeon	20 749 972 \$	19 584 206 \$
Wolf	20 025 403 \$	18 913 492 \$
Circus	10 464 244 \$	10 069 420 \$
Bad Company	1 265 373 \$	3 937 874 \$

Ce nouveau barème a comme but d'aider davantage les nouvelles écuries.

Point 2011-007 LE BONUS DU PNEU TENDRE

La Ligue Prout désire soumettre une modification au bonus de déplacement des pneus tendres, un bonus de +2 ou +1 selon la météo.

Sous une météo ensoleillée, le pneu tendre conservera son bonus de +2 (2^e tour = +1, 3^e tour = +0).

Sous une météo variable, la surface étant moins chaude, donc le pneumatique moins performant, le bonus sera de +1 (2^e tour = +0, 3^e tour = interdit).

Sous une météo de pluie, le pneu tendre est inefficace avec un bonus de +0 et une glissade de +3.

Voir modifications sur **le tableau des bonus et des pénalités**, dans l'**annexe I**.

VOTE	POUR	3	CONTRE	1	NEUTRE	0
-------------	------	----------	--------	----------	--------	----------

– Partie 3 –

MISE AU POINT SUR CERTAINS RÈGLEMENTS

Point 2011-007 **LES DÉPASSEMENTS EN LIGNE DROITE**

La ligne droite est une portion du circuit comprise entre deux virages. Lors de son déplacement, une voiture peut utiliser tous les couloirs de la ligne droite sans toutefois revenir sur un couloir déjà utilisé durant le même déplacement. Cette même règle s'applique lors d'un dépassement, cependant, la voiture qui dépasse une voiture ou un obstacle peut revenir sur le même couloir sur lequel elle était avant d'entamer son dépassement.

EXEMPLES DE DÉPLACEMENT



Le fait de dépasser une voiture ou un obstacle ne termine pas un déplacement. Le déplacement de la voiture est terminé une fois le ou les dépassements terminés. Ce qui signifie qu'une voiture peut emprunter un couloir déjà utilisé à la condition de terminer sur un couloir encore non emprunté ou de revenir sur le même couloir d'avant le dernier dépassement. On peut donc considérer les deux cases que la voiture utilisera pour effectuer un dépassement comme étant non existante ou neutre.

Point 2011-008 **L'ASPIRATION**

Ce qui suit est la règle concernant l'aspiration dans les règles **Master** du jeu **Formula D**. Ces règles étant plus complètes que les règles de base du jeu, la Ligue Prout retiendra donc comme règle officiel ce qui suit :

18-0-1 Le phénomène de l'aspiration se produit lorsqu'une voiture se retrouve dans le sillage d'une autre. Elle est effective à partir de la 4^e vitesse jusqu'en 6^e. Il n'y a jamais d'aspiration en 1^{ère}, 2^e et 3^e vitesse.

18-0-2 Pour profiter de l'aspiration, après avoir effectué son déplacement, la voiture B doit s'arrêter juste derrière la voiture A.

18-0-3 De cette position, elle peut rajouter trois cases de plus à son déplacement.

18-1 Conditions à respecter

18-1-1 Une voiture ne peut profiter d'une aspiration que si elle est à vitesse égale ou supérieure à celle qui la précède. Les deux voitures doivent se trouver au moins en 4^e.

18-1-2 Une aspiration doit se réaliser dans l'intégralité de ses trois cases, mais le pilote peut utiliser des PdV de freins pour avancer moins.

18-1-3 Si l'aspiration amène la voiture sur une case juste derrière une autre, elle peut profiter d'une nouvelle aspiration et ainsi de suite. Une voiture peut enchaîner ainsi autant d'aspirations que possible pendant le même déplacement.

18-1-4 Si une voiture profite d'une aspiration pour entrer dans un virage, il lui en coûtera un PdV de freins sans pour cela reculer d'une case. C'est un cas exceptionnel symbolisant le freinage tardif de la voiture en aspiration.

18-1-5 Dans un virage ou un enchaînement de virages, une voiture profitant d'une ou de plusieurs aspirations doit suivre les flèches lors de ses déplacements, (tout en respectant le déplacement de trois cases ou en freinant le cas échéant).

18-1-6 Il est interdit de freiner pour bénéficier d'une aspiration même suite à une autre aspiration.

18-1-7 L'aspiration ne fonctionne pas pour ou sur une voiture en inertie, ni sur une voiture en tête à queue.

18-1-8 L'aspiration fonctionne sur une voiture qui vient de casser son moteur.

18-2 Remarque

18-2-1 L'aspiration n'est jamais obligatoire.

18-2-2 Si l'aspiration fait sortir la voiture d'un virage sans avoir marqué le nombre d'arrêts indiqué, elle subit les pénalités en conséquence. Dans ce cas de figure, la voiture doit continuer dans le couloir sans pouvoir déboîter, ce qui interdit toute autre aspiration.

18-2-3 Une aspiration prise alors que la voiture est déjà à l'intérieur d'un virage ne coûte pas de PV de freins.

18-3 Nota

18-3-1 Le bonus des pneus tendres peut être pris avant ou après une aspiration, et même au milieu d'une série d'aspirations successives. + **LIGUE PROUT** : *Le bonus des pneus tendre ne peut pas être utilisé en plusieurs segments, le bonus ne peut être utilisé qu'une seule fois, peu importe le nombre de pts bonus utilisé et peu importe le moment, avant ou après l'aspiration. Les points de Puissances Moteur ne peuvent être utilisés que durant le déplacement normal de la voiture, avant l'aspiration.*

18-3-2 Lorsque le bonus des pneus tendres est utilisé lors d'un déplacement d'aspiration qui permet de rentrer dans un virage, la voiture consomme 1 PdV Frein comme prévu au point 18-1-4 même si le bonus des pneus tendres est le dernier élément qui permet de rentrer.

18-3-2 Les déboîtements résultant d'une ou plusieurs aspirations successives ne sont pas considérées comme un zigzag. Les mouvements relatifs à l'aspiration se gèrent en effet indépendamment du mouvement préalable. *En clair, chaque aspiration est considérée comme un nouveau déplacement, sans toutefois pouvoir bénéficier des bonus Pneus ou Puissance Moteur si ces derniers furent utilisés auparavant.*

Vous pouvez consulter le site de la **Fédération Française de Formule Dé** (www.fffde.org), Rubriques → Règles → Règles Master.

– Partie 4 –

MISE À JOUR DES CYCLES DE VIE

Cette partie a été réalisée durant les soirées du Championnat Prout FD-CART 2011. Vous retrouverez vos nouvelles données sur votre fiche d'écurie. Des mises-à-jours des cycles de vie furent réalisées sur les éléments suivants :

- les voitures
- les moteurs
- les ordinateurs
- les stands
- le marketing
- les pneumatiques
- les pilotes
- les directeurs techniques

C'est déjà tout pour cette étape!

L'ordre présenté à partir d'ici est d'une haute importance! En effet, dès la fin de la soirée 2011, la popularité d'un directeur technique pourra être utilisée afin de négocier avec des pilotes et des commanditaires. De même, la popularité d'un pilote pourra être utilisée afin de négocier avec un commanditaire de la même nationalité que le pilote.

Vous pouvez négocier de nouvelles ententes durant la saison pour la saison suivante, autant avec les directeurs, les pilotes et les commanditaires.

– Partie 5 –

LES DIRECTEURS TECHNIQUES

Cette étape a été réalisée par la plupart des joueurs... à compléter pour les écuries absentes au moment de la réalisation. Voici la liste des directeurs techniques pour 2011 :

DIRECTEUR TECHNIQUE	NATIONALITÉS	AGE	POP.	APPRENTISSAGE	EXPÉRIENCE	BONUS	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	SALAIRE ACCORDÉ	CONTRAT
BROWN, ROSS	GR.-BRETAGNE	58	5	2	5	3	4 412 500 \$	4 250 000 \$		
COSKETA, ALDO	Italie	50	1	7	5	0	2 912 500 \$	1 250 000 \$		
NUWEY, ADLAN	GR.-BRETAGNE	53	15	3	3	3	? \$? \$	4 400 000 \$	DUNGEON / 2010-11
LAW, PADDY	GR.-BRETAGNE	49	3	8	6	0	3 537 500 \$	1 500 000 \$		
FRAILL, PAT	GR.-BRETAGNE	47	0	2	8	3	5 225 000 \$	5 000 000 \$		
HAND, PATRICK	GR.-BRETAGNE	66	6	0	8	1	4 100 000 \$	2 000 000 \$		
MITCHKAHEL, SAM	AUSTRALIE	40	11	5	6	2	4 912 500 \$	3 500 000 \$	3 500 000 \$	(WOLF) WOLF
KIT, JAMES	GR.-BRETAGNE	39	15	6	7	0	4 412 500 \$	1 750 000 \$		
GASCONNE, MIKE	GR.-BRETAGNE	48	0	2	6	2	3 850 000 \$	3 500 000 \$		
WELLISSE, GEOFF	GR.-BRETAGNE	52	4	2	5	3	4 350 000 \$	3 250 000 \$		
ROMPF, WILLY	Allemagne	58	7	3	7	3	5 412 500 \$	4 750 000 \$	3 700 000 \$	CIRCUS / 2010-11
VASECOURT, PASCAL	France	48	9	6	8	1	5 037 500 \$	2 000 000 \$	2 000 000 \$	NIGHTMARE / 2011
DIETER, GAS	Allemagne	50	2	2	3	2	2 850 000 \$	2 750 000 \$		

– Partie 6 –

LES PILOTES

Cette étape a été réalisée par la plupart des joueurs... à compléter pour les écuries absentes au moment de la réalisation. La liste des pilotes étant trop longue, une copie sera remise aux joueurs qui devront faire cette étape...

– Partie 7 –

LES COMMANDITAIRES

Cette étape a été réalisée par tous les joueurs... C'est tout pour cette étape!

– Partie 8 –

CHOIX DES MOTEURS

- ❖ Dans le cas où un joueur déciderait d'utiliser la version antérieure d'un moteur, le tableur exécute automatiquement les pertes possibles pour chacun des éléments (0 à 2 pts de perte possible). Dans ce processus, le nombre de mécanos peut influencer le résultat (plus de 8 mécanos, 1 pts est soustrait du D20); 1 à 5, 0 perte; 6 à 17, 1 perte; et 18 à 20, 2 pertes. Il ne peut y avoir de *Recherche/développement* pour une version antérieure (pts de CS).
- ❖ Le joueur lance un second D20 pour déterminer le coefficient d'évaluation de construction. Ce coefficient détermine le rapport fabrication/temps/qualité du motoriste; il a comme effet d'augmenter le coût réel du moteur (de cette manière, deux moteurs exactement identiques peuvent avoir des coûts de fabrications différents). Ce processus est installé afin de rendre plus réel les coûts de fabrication qui peuvent varier d'une usine à une autre. De plus, plus tard pourront être ajouté à ce coefficient le pays de l'usine du motoriste, la provenance des mécanos, etc. Ce taux varie de 0 à 15%.
- ❖ Dans le tableau des moteurs, les coûts de location sont approximatifs, la valeur réelle sera faite après la mise-à-jour du propriétaire avec les pts CS au dossier du moteur.

MÉTHODE POUR LE CHOIX DES MOTEURS

- 1) L'ordre des choix des écuries pour choisir est déterminé par le classement du championnat des écuries (constructeurs) de la saison précédente; **le joueur doit déboursier 1 pts Marketing pour choisir un motoriste.**
- 2) Si une écurie choisit un moteur qui était avec une autre écurie la saison précédente, le D20 déterminera alors si ce motoriste demeurera avec l'ancienne écurie ou non, selon le calcul suivant:
 - ▶ POPULARITÉ + COEFFICIENT du motoriste; le D20 doit être égal ou inférieur à ce nombre.
 - ▶ Le coefficient du motoriste est établi par la ligue selon le nombre des essais privés pour la recherche/développement du moteur.
- 3) **Engagement de la part du motoriste:** si le joueur le désire, il peut tenter d'obtenir un engagement de la part du motoriste choisi (l'engagement du motoriste représente son implication dans la conception du moteur qui se traduit par une remise en argent à la fin de la saison, selon l'argent investi par l'écurie dans la recherche/développement du moteur).
 - ▶ Le joueur doit lancer un D20 pour chaque tranche de 5% qu'il tente d'obtenir comme implication de la part du motoriste, jusqu'à une limite de 25%. **Pour chaque tranche de 5% que le joueur veut augmenter le % d'implication, il doit déboursier 1 pts Marketing.**
 - ▶ Chaque réussite autorise le joueur à relancer le D20 pour la tranche de % suivante.
 - ▶ Le motoriste remboursera l'écurie selon l'investissement de cette dernière dans le moteur, en multipliant le montant investi par le % obtenu.
 - ▶ En échange de cette implication, le coût du moteur sera augmenté par le % obtenu.
 - ▶ Le % obtenu comme remboursement ainsi que le coût du moteur (augmenté par le même %) resteront en vigueur pour la durée du contrat entre le motoriste et l'écurie. (voir tableau ci-contre)

IMPLICATION	CALCUL DU COEFFICIENT	
0%	contrat	+1/saison
5%	si renouvellement	+1
10%	popularité écurie / 2	+ popularité
15%	résultat: D20 = ou < coefficient	
20%		
25%		

MOTORISTES	TYPE	CONTRAT ACTUEL					PTS MOTEUR	FIABILITÉ	TURBO	DURÉE (KM)	MÉCANOS	PTS CS	VALEUR DES MOTEUR	TAUX
		ÉCURIE	MONTANT	DURÉE	DÉBUT	%								
FMW	TURBO	(WOLF) WOLF					4	18	4	30	8	70	389 955 \$	13
CIRCUS	TURBO	CIRCUS DUNGEON					2	11	4	20	10	68	276 875 \$	N/A
TETRONUL	TURBO						4	9	1	30	4	4	273 905 \$	N/A
ASIAPETTE	TURBO						2	8	0	5	3	3	87 180 \$	N/A
MERCREDEZ	TURBO	NIGHTMARE					4	9	1	15	7	17	217 178 \$	N/A
BONGA	TURBO						2	9	1	25	2	0	217 805 \$	N/A
TOYOPA	TURBO						3	8	1	25	2	8	225 505 \$	N/A
CROSWORTH	TURBO						3	8	1	10	2	0	119 905 \$	N/A
TORRARI	TURBO						4	8	0	25	2	3	222 480 \$	N/A
PENULT	TURBO						2	8	0	25	2	1	212 030 \$	N/A

CONSTRUCTION DU NOUVEAU MOTEUR

Le nouveau propriétaire construit, à l'aide des points CS disponible au moteur, le nouveau modèle pour la nouvelle saison (utilisez la feuille réservée à cet usage se trouvant en annexe à ce document).

– Partie 9 –

CHOIX DES PNEUMATIQUES

MÉTHODE POUR LE CHOIX DES PNEUMATIQUES

- 1) L'ordre des choix des écuries pour choisir est déterminé par le classement du championnat des écuries (constructeurs) de la saison précédente; le joueur doit déboursé 1 pts Marketing pour choisir un manufacturier pneumatique.
- 2) Les deux manufacturiers doivent être divisés équitablement entre les écuries, c'est-à-dire :
 - 3 écuries → → 2 + 1 (écuries par manufacturier)
 - 4 écuries → → 2 + 2
 - 5 écuries → → 3 + 2
 - Etc...
- 3) Les écuries qui signent avec un manufacturier peuvent ensemble améliorer différents éléments du pneumatique. Cette étape ne peut se faire qu'en semaine 0 seulement. Si désaccord entre les joueurs, jouer les améliorations au D20.
- 4) Les montants d'achat demeurent fixe, même suite à une amélioration.
- 5) Pour signer un contrat de 2 ans → **INTÉRÊT ÷ 2 + POPULARITÉ ÉCURIE ÷ 2** (arrondi au plus bas).
- 6) Pour signer un contrat de 3 ans → même total que point 5 – 2.

manufacturier	intérêt	bonus	fiabilité			techniciens	CS	montant
			dur	tendre	pluie			
PTS CS :		5	3	3	3	5		
PONTDEPIERRE	10	+1	10	13	13	2	20	5 800 \$
		+2	13	14	14	2	0	
GOOD DICE	11	+0	13	14	9	2	10	4 400 \$
		+1				3	0	

– Partie 10 –

LES PARTENAIRES INFORMATIQUES

Cette partie a été réalisée durant les soirées du Championnat Prout FD-CART 2011.

– Partie 11 –

CONSTRUCTIONS DES ÉLÉMENTS 2011

- ❖ Dans le cas où un joueur déciderait d'utiliser la version antérieure de sa voiture, le tableur exécute automatiquement les pertes possibles pour chacun des éléments (0 à 2 pts de perte possible). Dans ce processus, le nombre de mécanos peut influencer le résultat (plus de 8 mécanos, 1 pts est soustrait du D20); 1 à 5, 0 perte; 6 à 17, 1 perte; et 18 à 20, 2 pertes.
- ❖ Le joueur lance un second D20 pour déterminer le coefficient d'évaluation de construction. Ce coefficient détermine le rapport fabrication/temps/qualité de l'écurie; il a comme effet d'augmenter le coût réel de la voiture (de cette manière, deux voitures exactement identiques peuvent avoir des coûts de fabrications différents). Ce processus est installé afin de rendre plus réel les coûts de fabrication qui peuvent varier d'une usine à une autre. De plus, pourront être ajouté à ce coefficient le pays de l'usine du motoriste, la provenance des mécanos, etc. Ce taux varie de 0 à 15%.

LA VOITURE (OU CHÂSSIS)

Chaque joueur (écurie) construit sa nouvelle voiture pour la saison à venir selon les points CS disponible. Utilisez la feuille réservée à la construction de la voiture que vous trouverez en annexe à ce document.

CONSTRUCTION DE L'ORDINATEUR

Il s'agit ici de construire l'ordinateur qui accompagnera notre voiture...

CONSTRUCTION DES STANDS

Les points de réparations et mécanos disponibles dans les stands durant une course...

– Partie 12 –

LES DROITS TÉLÉVISUELS

Le contrat avec le réseau **Indecent Sports Proposal Network** (ISPN) se terminait avec la saison 2010. Rappelons qu'il s'agissait d'un contrat de 3 ans alors que le Championnat Prout FD1 recevait \$2 par téléspectateurs ainsi qu'une avance de 45% sur l'année précédente. Cette année il nous faut obtenir un nouveau contrat...

OFFRE A	OFFRE B	OFFRE C
----------------	----------------	----------------



réseau:	Sox Sports		Indecent Sports Proposal Network		Tufi Television	
	bonus D20	offre	bonus D20	offre	bonus D20	offre
bonus publicité:	+4	+4	+2	+3	-2	+3
bonus taux:	+3	1,60 \$	+3	1,45 \$	+2	1,40 \$
bonus avance:	+5	50%	+4	30%	-1	35%
contrat:	1 AN					

1) TIRAGE DES OFFRES			
D20 (3x)	PUBLICITÉ	TAUX \$	AVANCE %
1	+0	1,25 \$	0%
2	+0	1,25 \$	0%
3	+0	1,30 \$	5%
4	+0	1,30 \$	5%
5	+1	1,35 \$	10%
6	+1	1,35 \$	10%
7	+1	1,40 \$	15%
8	+1	1,40 \$	15%
9	+2	1,45 \$	20%
10	+2	1,45 \$	20%
11	+2	1,50 \$	25%
12	+2	1,55 \$	25%
13	+3	1,60 \$	30%
14	+3	1,65 \$	30%
15	+3	1,70 \$	35%
16	+3	1,75 \$	35%
17	+4	1,80 \$	40%
18	+4	1,85 \$	40%
19	+4	1,90 \$	45%
20	+4	1,95 \$	45%
21 +	+5	2,00 \$	50%

2) CHOIX DE L'OFFRE	
	votes
OFFRE A	3
OFFRE B	0
OFFRE C	0
si A: bonus = -5 si C: bonus = +5	
D20 + bonus	résultat
1 à 8	OFFRE A
9 à 15	OFFRE B
16 et +	OFFRE C

3) CONTRAT	
	votes
1 an	3
2 ans	0
3 ans	0
si 1: bonus = -5 si 3: bonus = +5	
D20 + bonus	résultat
1 à 10	1 an
11 à 16	2 ans
17 et +	3 ans

– Partie 13 –

LES ESSAIS PRIVÉS MOTORISTES AVANT SAISON

Cette partie est offerte pour la première semaine seulement. Lors de ces essais, les écuries peuvent profiter de la location du circuit gratuitement, à conditions de répondre aux exigences de leur motoriste. Les coûts des moteurs pour les essais motoristes sont gratuits (sauf entente avec motoriste maison). Circus doit déboursier ses coûts des moteurs ainsi que 20% du coût de location des circuits.

écurie	Modif.	Imola (2)	Barcelone (4)	Imola (6)
CIRCUS				
DUNGEON				
NIGHTMARE		9	3	6
WOLF		9	6	6

CALCUL DU NOMBRE DE TOUR (1 lancer pour chaque séance)	
D20	résultats
1 à 10	3 tours
11 à 20	6 tours
21 à 25	9 tours
26 +	12 tours

modificateur	À additionner au D20
RÉSULTAT DU MOTORISTE, SAISON PRÉCÉDENTE:	
6e position ou +	+3
4e/5e position	+2
2e/3e position	+1
1ère position	+0
DURÉE DU CONTRAT:	
3 saisons	+2
2 saisons	+1
1 saison	+0
IMPLICATION DU MOTORISTE:	
chaque tranche de 5%	+1

– Partie 14 –
DÉBUT DE LA SAISON 2011

LES ESSAIS PRIVÉS

Les joueurs peuvent céder des séances d'essais privés à partir de la semaine 1 jusqu'à la semaine 19 inclusivement. Les circuits doivent être réservés avec 4 semaines d'avance, sauf au départ de la semaine 1 où les joueurs peuvent réserver immédiatement pour les 4 premières semaines de l'année.

À partir de la semaine 1, il est important de respecter le temps d'attente des mises à jour des éléments.



– le mot de la fin –
**FIN DE LA SOIRÉE DES PRÉPARATIFS DE LA SAISON
2011**

Bonne saison!