

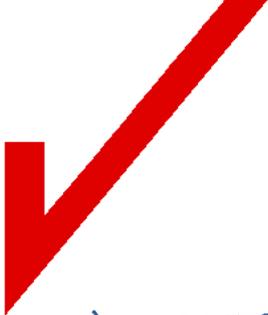
CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES DE FORMULE DÉ 1

- 8 octobre 2018 -

SOIRÉE DES PRÉPARATIONS DE LA SAISON 1952

ORDRE DU JOUR:

Introduction	2
0. Fonctionnement des votes	3
1. Changements dans les règles du jeu	4
2. Changements des règles FD1-évolution	7
3. Mise au point de certaines règles.....	8
4. Études, technologies et bâtiments	9
5. L'entre saisons.....	10
6. Budget personnel.....	11
7. Choix des voitures.....	12
8. Choix des moteurs	13
9. Choix des pneumatiques.....	14
10. Choix du commanditaire.....	15
11. Choix des pilotes	16
12. Commandite de fédération	18
13. Choix du directeur.....	19
14. Règles spéciales pour 1952.....	21
15. Création des bourses Grands prix.....	22
16. Le calendrier 1952.....	24



PRÉSENTS À CETTE SOIRÉE:

Yves pour l'écurie Castle
Steffe pour l'écurie Nelson
Herman pour l'écurie Tremblay

*Les différents résultats de la soirée
sont inscrits sous cette forme!*

– introduction –



La saison 1950 du championnat FD1-évolution de la Ligue Prout est maintenant terminée. Elle fut, à la fois, rapide et, trop rapide, surtout pour le responsable de l'organisation: mise en place d'un nouveau genre d'essais, préparation des circuits afin de les rendre historiquement semblables, et, comme toujours, les mises à jour des statistiques.

Un nouveau championnat amène toujours un lot de travail supérieur, comme exemple, vous aurez sans doute constaté le site web, réservé à ce nouveau championnat, a de la difficulté à démarrer. Surcharge de travail oblige, vous le comprendrez, je dois aussi garder un peu de mon temps pour ma famille, ma bière...

La saison 1950 s'est déroulée trop rapidement. Peut-être aurions-nous eu besoin d'un peu plus de temps pour préparer ce nouveau championnat, mais, peu importe, la saison 1950 s'est bien déroulée, elle est maintenant terminée et, la Ligue Prout continuera d'aller de l'avant, avec la présentation de la deuxième saison du championnat FD1-évolution, la saison 1952.

Le fait d'aller de l'avant démontre tout de même une popularité certaine. Dans l'ensemble, tout s'est bien passé, que de petits ajustements seront nécessaires pour la suite. Je l'avoue, je suis assez fier de ce championnat, du système de développement mis en place.

Vous l'avez aimé, je vous ai écouté... place à la saison 1952 du championnat FD1-évolution de la Ligue Prout.

- Stéphane Renaud
Président Ligue Prout.



La gloire a frappé un des nôtres, récompensant le meilleur brave du championnat des pilotes de Formule Dé Un, en la personne de monsieur le Prince Bisto, meilleur des meilleurs, du moins pour la saison de 1950. Levons-nous, pour ce gentilhomme, qui mérite toute notre reconnaissance. Ainsi je salue, de ma personne, humblement, modestement. Après tout, qui suis-je, moi, président de la Commission Sportive Incompréhensible, auprès des pilotes qui vivent si dangereusement avec la mort! Voilà, tout est dit.

Une saison de Formule Dé Un vient de se terminer. Ce fut un succès. Oui, la popularité fut présente, course après course, se faisant connaître, la Formule Dé Un s'est fait un nom. Tout suit son chemin, depuis l'annonce de sa création en 1949, ce championnat prend racine et se poursuivra encore cette année, et les années à venir.

Ce fut une belle saison, la popularité grandissante n'est qu'un prélude, je le sais, et déjà, mon petit doigt me dit qu'un jour vous serez plusieurs milliers de millions à regarder cet événement à travers ce petit objet qu'on appelle poste de téléviseur; si seulement je savais ce que c'est!

Alors voilà, une nouvelle saison s'ouvre et je continuerai d'assurer l'organisation de ce championnat grandissant. Toujours au travail afin de préparer l'avenir. Déjà, cette année, j'inclus le Grand Prix de France, qui se joint à l'Angleterre et l'Italie, les trois grandes nations de l'automobile.

- Augustin Pantoute
Président de la
Commission Sportive Incompréhensible.



La Fédération Incompétente de l'Automobile est fière d'avoir créé le championnat des pilotes de Formule Dé Un. Nous croyons en ce championnat, et nous croyons en son avenir. La première saison, 1950, n'était qu'un début et l'évolution se poursuivra cette année.

Présentement représenté par de petites écuries, un jour viendra où la Formule Dé Un sera l'image de futurs grands constructeurs. En attendant, nous prendrons l'argent de tout participant, peu importe de quels rangs ils proviennent.

Bonne saison 1952. Et n'oubliez pas de payer vos inscriptions!

- Jehan de Rochan
Président de la
Fédération Incompétente de l'Automobile.



Le vicomte Jehan de Rohan-Chabot, 3^e président de la FIA, de 1936 à 1958. C'est sous sa présidence que les règles de la Formule Un furent élaborées en 1946 et que les premières courses de cette catégorie eurent lieu en 1948.



Augustin Perouse, 2^e président de la CSI, de 1946 à 1961. On ne sait pas grand-chose à son sujet, si ce n'est de son implication dans les courses de motos. On n'est même pas certain que ce soit une photo de lui!

FONCTIONNEMENT DES VOTES

Dans le présent document, il vous sera demandé, à l'occasion, de voter sur certains sujets ou certaines règles, tous concernant le championnat **FD1-évolution**. Il y aura deux systèmes de vote, selon les sections.

VOTE LIGUE PROUT : Les votes sous cette appellation, concernent le fonctionnement du jeu, la base, sans laquelle il nous serait impossible de jouer. Il s'agira souvent des principes mêmes du jeu **Formula D**. Aussi, on retrouvera dans cette catégorie des votes sur le fonctionnement de la Ligue Prout. Je vous le rappelle, la Ligue Prout est une ligue dans laquelle les membres se divertissent à travers des jeux, principalement **Formula D**.

Les votes de la Ligue Prout sont divisés comme suit: 1 vote pour chacun des joueurs qui participent au championnat FD1-évolution.



VOTE COMMISSION FD1 : Les votes sous cette appellation, concernent surtout les règles de championnat, des règles spécifiques à certaines époques de la Formule Un™, ou encore des règles sur les voitures, moteurs, etc. C'est dans cette section que seront votés des règlements historiques, où chacun des joueurs pourra voter, ainsi qu'un certain nombre de votes d'autres instances, tel la FIA, la CSI, les organisateurs des Grands Prix, etc. Les votes de ces instances seront aléatoires, selon le D20, dans certains cas, les chances d'obtenir un appui seront plus ou moins variées, selon la réalité du moment.

Les votes de la Commission FD1 sont divisés comme suit: 1 vote pour chacun des joueurs qui participent au championnat FD1-évolution, 1 vote pour la Fédération Incompétente de l'Automobile (FIA), 1 vote pour la Commission Sportive Incompréhensible (CSI), et 1 vote pour chacun des Grands Prix (comptant pour le championnat) inclus au calendrier à venir.

FIA: elle pense surtout à la sécurité, étant généralement en accord avec les écuries. Son vote prend de l'importance lorsqu'il s'agit d'un vote historique.

CSI: trop heureuse d'avoir mis sur pied ce nouveau championnat, elle désire le garder tel quel. Son président, assez méconnu, ne désire pas passer à l'histoire en transformant le championnat de FD1.

Moule Automobile Club de Belgique (MAC), Royal Joke Automobile Club de Grande-Bretagne (RJAC), Royale Papemobile Club d'Italie (RPC), et le Bagnole Club de France (BCF): les organisateurs des 4 Grands Prix de la saison 1952, comptant pour le championnat, chacun 1 vote. Habituellement, il est facile d'obtenir leur vote en notre faveur, ils aiment contredire la FIA et la CSI!

FD1 et FD1-évolution: Lorsque nous utilisons le terme FD1-évolution, nous parlons ici du championnat de la Ligue Prout, que nous différencions des autres championnats (FD1, FD-CART, etc.) Pour tous les autres acteurs, nous parlons de FD1, qui est un championnat unique. Historiquement, à l'époque, personne ne savait encore que la Ligue Prout deviendrait tellement puissante qu'elle serait l'organisatrice de plusieurs championnats FD1.

CHANGEMENTS DANS LES RÈGLES DU JEU

Les changements qui suivent sont dictés par la Ligue Prout et concernent le jeu en lui-même, c'est-à-dire le fonctionnement du jeu et les règles du jeu. Ces règles ont comme but de faciliter et d'améliorer le jeu... et de nous permettre d'avoir du *fun* !

1952-01: LES DÉS DE VITESSE

Changement important dans les dés.

VITESSE	LEVIER 1950	LEVIER 1952	DÉS UTILISÉS
1	1 à 4	1 à 2	D3 conventionnel
2	5 à 8	3 à 8	D6
3	9 à 14	8 à 14	D8
4	15 à 20	13 à 20	D8

La 1^{ère} vitesse utilisera le D3 original du jeu Formula D.

La 2^e vitesse, 6 résultats possibles, 6 chiffres possibles.

La 3^e vitesse, 8 résultats possibles, 7 chiffres possibles, le 11 est répété 2 fois.

La 4^e vitesse, 8 résultats possibles, 8 chiffres possibles; 1 chance sur 8 d'obtenir 20 alors qu'avec l'ancienne vitesse elle était de 1/6, le jeu traditionnel est de 1/10. On se rapproche davantage du jeu traditionnel, ce qui explique les nombreuses casses moteurs en saison 1950.

	POUR	CONTRE	NUL
VOTE LIGUE PROUT 1952-01	3	0	0

1952-02: LES POINTS DE DÉVELOPPEMENT

Les points de développement gagnés lors d'une course ou d'essais, peuvent être utilisés soit pour le développement pour l'année en cours ou, soit pour le développement pour l'année suivante, et ce autant pour la voiture comme pour le moteur. Dans la première saison, ces points ne pouvaient être utilisés que pour le développement pour l'année courante.

	POUR	CONTRE	NUL
VOTE LIGUE PROUT 1952-02	3	0	0

1952-03: LA VITESSE EN SORTIE DES STANDS

La 2^e vitesse sera obligatoire lorsqu'une voiture sort de son stand; la 3^e vitesse était valide pour la saison 1950. Lors d'une tentative d'arrêt court réussie, au tour suivant la voiture pourra continuer en 3^e vitesse. Cette règle est demandée par la Ligue Prout afin de refléter la réalité des années 1950, les arrêts aux stands étaient très lents à cette époque.

	POUR	CONTRE	NUL
VOTE LIGUE PROUT 1952-03	3	0	0

Ça continue par là ! 

1952-04: LES POINTS DE POPULARITÉ

Lors de la dernière soirée, vous avez apprécié le système mis en place pour augmenter ou diminuer les points de popularité. Le système présenté demeurera inchangé et sera réalisé après chaque course. Le seul rajout sera +1 point de bonus pour le meneur en coups.

VOTE NON NÉCESSAIRE
1952-04

1952-05: PÉRIODE DES VACANCES 2018

À la demande d'Herman, une longue période de vacances est demandée (arrêt des activités de la Ligue Prout). La Ligue Prout recommande ce qui suit: comme Yves manque la soirée du 2 juin (début de la nouvelle saison), une soirée de FD1-évolution aura lieu dans la période du 30 juin au 25 août; dans les deux cas, il s'agira d'une course hors championnat. Habituellement, durant cette période, Yves et Steffe continuent de se voir pour jouer à d'autres jeux.

VOTE LIGUE PROUT 1952-05	POUR	CONTRE	NUL
	3	0	0

1952-06: NOMBRE DE VOITURES DANS UNE COURSE DE CHAMPIONNAT

Lors de la saison précédente, la Ligue Prout autorisait un maximum de deux voitures par écurie, pour une course comptant pour le championnat (3 pour les courses hors championnat). À partir de la saison 1952, un total de 8 voitures seront autorisées. Si 4 écuries participent, chacune des écuries pourra utiliser un maximum de 2 voitures; si moins de 4 écuries, un maximum total de 8 voitures sera autorisé.

Si plus de 8 voitures inscrites: toutes les voitures participent aux qualifications, les voitures qui seront classées 9^e et plus, ne pourront pas prendre part à la course.

Si seulement 2 écuries: un maximum de 3 voitures par écurie sera permis.

Si plus de 4 écuries: un maximum de 2 voitures par écurie sera permis.

Note: peu importe l'acceptation ou non de cette règle. Une écurie peut annoncer n'utiliser qu'une seule voiture lors d'une course comptant pour le championnat.

Championnat:

3 écuries = 3 voitures/écurie

4 écuries = 2 voitures/écurie

Hors championnat = 3 voitures/écurie

VOTE LIGUE PROUT 1952-06	POUR	CONTRE	NUL
	3	0	0

1952-07: RÉPARATION DES MOTEURS

Il serait maintenant possible aux écuries de réparer leurs moteurs. Un moteur réparé récupère 5 km à sa durée de vie. Un moteur réparé n'élimine pas ses tests de fiabilité, les tests pour utilisation sont transférables au moteur réparé. Un moteur réparé ne peut pas être utilisé, à sa fin de vie, pour obtenir 1 point d'expérience pour le développement.

*utilisable seulement pour les courses.
+1 au test de fiabilité pour réparation.*

VOTE LIGUE PROUT 1952-07	POUR	CONTRE	NUL
	3	0	0

Ça continue par là! →

1952-08: MINIMUM REQUIS AU MOTEUR POUR UTILISATION...

Dorénavant, pour mieux répondre aux exigences du Championnat FD1-évolution des années 1950, un moteur devra avoir les kilomètres suivants à sa durée de vie pour:

Une course de 3 tours ou plus (championnat + Indy 500) ► avoir au minimum 2,5 km de vie disponible.

Une course de 2 tours (hors championnat) ► avoir au minimum 1,0 km de vie disponible.

Une qualification ► avoir au minimum 0,1 km de vie disponible.

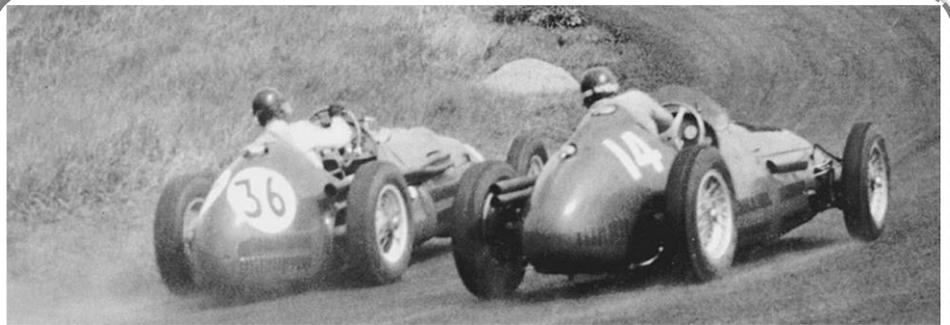
Cette nouvelle norme s'applique autant aux courses normales que les essais privés et les courses d'essais.

VOTE NON NÉCESSAIRE
1952-08



CHANGEMENTS DANS LES RÈGLES DU CHAMPIONNAT

Les changements qui suivent sont des changements historiques dans le championnat de Formule Untm. Ces règles sont votées par la commission de Formule Dé Un.



La Formule 2tm remplace la Formule 1tm

Historiquement, dès 1952, afin de garnir des grilles de départ de plus en plus désertes, la Commission sportive internationale (CSI) décide que le championnat se déroulera sous le règlement technique de la Formule 2. La réglementation Formule 1 restera effective jusqu'en 1953, seulement pour des courses hors championnat. Cette réglementation concernait les cylindres des moteurs. Nous n'en tiendrons pas compte pour le championnat FD1-évolution, surtout qu'elle serait active que pour une seule saison.

1952-09: L'ORDRE DU CHOIX DES STANDS

À la demande du vicomte Herman Tremblay, le choix des stands sera déterminé par le résultat des qualifications, le pilote classé #1 choisira le premier son stand, et ainsi de suite; l'ordre des qualifications sera encore déterminé par le D20 (l'ordre d'inscription). Précédemment, le choix des stands était déterminé par l'ordre d'inscription. Cette nouvelle règle apportera un avantage à l'ordre de la grille de départ.

VOTE COMMISSION FD1 1952-09	MEMBRES PROUT (3)	BELGIQUE (1-15)	GR-BRETAGNE (1-15)	ITALIE (1-15)	FRANCE (1-15)	FIA (1-12)	CSI (1-9)
	3 pour	nul	pour	pour	contre	contre	pour
RÉSULTATS		POUR		CONTRE		NUL	
		6		2		1	

Les chiffres en parenthèses indiquent les résultats nécessaires pour obtenir un vote **POUR**. Un résultat de +3 à un de ces nombres maximum indique un vote **NUL**. Le chiffre entre parenthèses des membres indique le nombre de votes permis.

ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS POUR 1952

Les études et technologies à venir... aussi les bâtiments... Finalement, le titre de cette partie était suffisant pour expliquer de quoi il s'agit!

LES NOUVELLES ÉTUDES DISPONIBLES

Aucune nouvelle étude à venir pour la saison 1952. Voir la liste des études et niveaux disponibles sur le document du **diagramme des évolutions** (que vous avez reçu la saison précédente, un beau document en couleur). Voir les coûts sur votre feuille **Développement**.

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DISPONIBLES

Aucune nouvelle technologie est prévue pour la saison 1952. Voir la liste des technologies disponibles sur le document du **diagramme des évolutions**. Voir les coûts sur votre feuille **Développement**.

Note: Les technologies suivantes peuvent être développées, sans avoir besoin de construire sa propre voiture...

- ▶ Essence et Alcools, niveau 1
- ▶ Pneus rainurés, niveau 1a

LES NOUVEAUX BÂTIMENTS DISPONIBLES

Aucun nouveau bâtiment pour la saison 1952 (à se demander le pourquoi de cette partie!). Voir la liste des bâtiments disponibles sur le document du **diagramme des évolutions**. Voir les coûts sur votre feuille **Budget**.

Note 1: Lorsque vous annoncez la construction d'un bâtiment, vous payez l'intégralité du coût du bâtiment au début de sa période de construction. Si votre compte tombe à découvert, la construction de votre bâtiment s'arrêtera et vous recevrez un montant pour les % non encore construits; la construction pourra se poursuivre en redonnant ce montant reçu. De plus, vous pouvez annoncer volontairement l'arrêt de la construction, temporairement.

Note 2: Si une interruption intervient, et si la construction reprend durant la saison suivante, les coûts demandés pour le % restant seront calculés selon les nouveaux coûts de la nouvelle saison.

NOTE DE LA LIGUE PROUT

Je suis bien content de voir qu'aucun nouveau point se rajoute à cette nouvelle saison, j'ai déjà assez de boulot à faire sur le départ de ce nouveau championnat sans me casser la tête sur des nouveautés... c'était bien pensé ce système à sa création 😊



L'ENTRE SAISONS

Entre deux saisons, la vie continue, les activités de vos écuries aussi! Vous participez à différentes activités, fin 1950, début 1952 (mais en réalité c'est comme 1950 et 1951, comme deux années de suite). Chaque écurie lance un D20, et elle obtient en bonus un nombre de points de popularité; ces points sont ajoutés à votre popularité présente (sur votre feuille de budget) et peuvent être utilisés pour la suite de cette soirée.

Classement des écuries: Au D20, l'écurie additionne le bonus relié à son classement 1950.

Castle's Car and Racing	▶	+3
Tremblay's Motorized Organisation	▶	+0
Nelson Automobile Club	▶	-3
Wolf Racing Team	▶	-5
Nouvelle écurie	▶	pas de lancer, puisqu'elle débute seulement en 1952.

TABLEAU DE BONUS DES PTS POPULARITÉ		
D20 + BONUS	RÉSULTAT (POPULARITÉ)	COMMENTAIRE ET AUTRES BONUS
1 à 5	+0	Vos efforts sont en vain, personne ne supporte votre écurie.
6 à 10	+1	Vous faites la tournée des centres commerciaux, vous parvenez à pincer la curiosité des gens.
11 à 19	+1	À travers différents événements, vous rassemblez les gens autour de votre écurie, vous parvenez même à passer à la radio. Vous obtenez pour cette soirée seulement, 1 lancer du D20 en bonus, à n'importe quel moment.
20 +	+2	Incredible, vous parvenez à passer aux actualités filmées qui sont présentées dans les théâtres. Vous obtenez pour cette soirée seulement, 1 lancer du D20 en bonus, à n'importe quel moment.

NOTE: Ce tableau évoluera avec le championnat FD1-évolution. Pour l'instant, il en est à sa version la plus simple. Cette étape est comparable à celle que vous avez connue lors de la dernière soirée préparatif du championnat FD1.

INSCRIVEZ VOTRE
RÉSULTAT AUX ENDROITS
PRÉVUS, SUR VOTRE
FEUILLE D'ÉCURIE.

BUDGET PERSONNEL

Pas de commanditaire, personne pour vous soutenir financièrement. Il n'y a que vous, vous et votre fortune, ou du moins une partie, que vous désirez mettre en jeu dans ce nouveau championnat. Le D20 déterminera ce montant que vous vous allouez, comme si c'était votre banquier qui vous recommandait le montant à investir, sans devoir chambouler vos placements et votre avenir financier.

FONCTIONNEMENT:

D20	RÉSULTAT
1	425 000 \$
2	450 000 \$
3	
4	475 000 \$
5	
6	500 000 \$
7	
8	525 000 \$
9	
10	550 000 \$
11	
12	575 000 \$
13	
14	600 000 \$
15	
16	625 000 \$
17	
18	650 000 \$
19	675 000 \$
20	700 000 \$

Il y a deux parties pour déterminer votre budget, celle-ci et une seconde plus tard. Et aussi une troisième. Finalement, il y aura trois parties pour déterminer votre budget (la troisième est une nouveauté). Au total, chaque joueur aura droit à 5 lancers du D20, une dans chacune des parties (1 x 3) et 2 lancers en bonus. Cependant, si un lancer bonus vous permet d'améliorer un résultat, il aura aussi un effet négatif sur votre popularité; -X pts popularité par lancer bonus (c'est comme si vous faites mauvaise figure à trop insister). *Pas de perte de popularité.*

Votre popularité de départ est indiqué sur votre feuille de **MISE-EN-PLACE** (feuille jaune), c'est la continuité de la saison précédente.

Vous devez additionner, ou soustraire, votre popularité au D20, d'où l'importance d'utiliser les lancers de bonus avec modération. Durant la soirée, votre popularité peut changer, en diminuant, en utilisant des lancers de bonus.

Sur plus d'un lancer, seulement le dernier sera le résultat officiel; le joueur ne choisit pas son résultat.

NOTE: Le montant minimum de la saison dernière est éliminé (\$400,000). Les chances d'obtenir un meilleur résultat, par rapport à la saison dernière, sont d'environ 20%.

INSCRIVEZ VOTRE MONTANT DE DÉPART DANS LA CASE **BUDGET PERSONNEL** SUR VOTRE FEUILLE D'ÉCURIE.

CONSEIL 1: Dans les deux tableaux de budget (celui-ci et l'autre à venir), les résultats sont sensiblement identiques. Pour la saison 1952, la Ligue Prout prévoit un budget de \$1,600,000 pour l'ensemble de la saison (salaires, voitures, moteurs, inscriptions, etc.). Les bourses et les surplus vous serviront afin d'améliorer vos infrastructures.

CONSEIL 2: Vous l'avez sans doute deviné, votre popularité sera additionné à chacun des lancers nécessaires, durant la mise en place de votre écurie. Pensez-y bien!

CHOIX DE VOTRE VOITURE

Nouvelle saison, nouvelle voiture. Aucune écurie de 1950 n'a construit sa propre voiture, vous devez donc en acheter. Quelques modifications par rapport à la saison précédente:

- ▶ Les voitures et les modèles changent, certaines voitures de l'année précédente ne figurent plus dans la liste, comme dans la réalité. De plus, les données changent aussi, se rapprochant de la réalité, en tenant compte, cependant, du travail que vous y avez effectué.
- ▶ Le coût, par voiture, a été corrigé à la baisse (tout en tenant compte de l'inflation); une voiture achetée coûtera toujours moins cher qu'une voiture construite.

Sauf exception, les constructeurs peuvent vendre des voitures à plus d'une écurie. L'écurie choisit sa voiture, aucun test nécessaire, durée du contrat pour 1 an. La durée d'un contrat peut se prolonger de 2 à 3 saisons; chaque test de durée de contrat = **D20 + POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS DURÉE** ▶ résultat ≤ = réussite, 19 étant le maximum.

Les mécanos peuvent être seulement utilisés pour le développement de la prochaine saison. L'écurie doit avoir ses propres mécanos pour les développements pour voiture achetée (ce qui n'affecte pas le développement de la saison suivante).

CONSEIL: Développer une voiture pour la saison en cours peut pénaliser le développement de la saison suivante; pensez-y, surtout si vous avez l'intention de garder le même constructeur la saison prochaine.

Les constructeurs de la liste seront actifs jusqu'à la saison 1956, sauf **HLM** qui se retire après la saison 1954. Les deux constructeurs dans les zones grisâtres, **Beta Romeo** et **Tailbotte-Lego**, se retirent, suite à la saison 1950. Cependant, les écuries étant sous contrats avec eux, en 1950, peuvent tenter de les persuader de demeurer, en effectuant un test de lancer du D20: Beta Romeo (Wolf) ≤ **5**, et Tailbotte-Lego (Castle) ≤ **12**. N'oubliez pas les popularités. Ces deux constructeurs ne sont pas disponibles pour aucune autre écurie.

Si une voiture signe avec une écurie pour une durée de 2 ou 3 saisons, aucune autre écurie ne pourra avoir un contrat de longue durée avec cette voiture. Une écurie reçoit toujours le dernier modèle d'une voiture, l'équivalence. Exemple: en 1950, le meilleur modèle Moisirati était le 4CLT/48, cette saison c'est le A6GCM. Un modèle inférieur d'une saison précédente sera remplacé par un modèle inférieur de la nouvelle saison.

CONSTRUCTEUR	MODÈLE	PAYS	CARROS.	FIABILITÉ	CONFIG.	MÉCANOS	COÛT	SAISON 1950	2 ANS	3 ANS
Torrari ¹	500	Italie	2	16	8	6	30 000 \$	Tremblay <i>Tremblay</i>	+8	+6
Moisirati ²	A6GCM	Italie	2	15	8	5	29 000 \$	Nelson <i>Nelson</i>	+8	+6
*Beta Romeo ³	158	Italie	2	16	8	3	28 500 \$	Wolf	+5	+0
Casper	T20	Gr-Bretagne	2	14	8	4	28 000 \$		+10	+9
*Tailbotte-Lego ⁴	T26C	France	2	15	8	2	27 500 \$	Castle <i>Castle</i>	+5	+0
Bandini ⁵	T16	France	2	13	8	4	27 500 \$		+12	+11
Moisirati ²	4CLT/48	Italie	1	15	8	4	18 500 \$		N/A	N/A
Torrari ¹	375S	Italie	1	12	8	3	16 500 \$		N/A	N/A
Connout	A	Gr-Bretagne	1	10	8	4	16 000 \$		+12	+11
HLM	52	Gr-Bretagne	1	10	8	2	15 000 \$		+12	+8

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Les voitures Torrari utilisent seulement les moteurs Torrari; le modèle 500 utilise seulement le moteur 500 L4, le modèle 375S utilise seulement le moteur 375 V12.
 - 2 Les voitures Moisirati utilisent seulement les moteurs Moisirati: le modèle A6GCM utilise seulement le moteur A6 L6 ou le moteur Platé L4, le modèle 4CLT/48 utilise seulement le moteur L4 turbo.
 - 3 La voiture Beta Romeo utilise seulement le moteur Beta Romeo.
 - 4 La voiture Tailbotte-Lego utilise seulement le moteur Tailbotte.
 - 5 La voiture Bandini utilise seulement le moteur Bandini.
- * Beta Romeo et Tailbotte-Lego se retirent si aucune entente avec les écuries clientes de 1950.

Les couleurs des voitures sont de couleurs nationaux: rouge (Italie), bleu pâle (France), et vert (Grande-Bretagne). Les écuries pourront choisir une couleur qui sera fixée sur le contour du radiateur, à l'avant de la voiture.

CHOIX DE VOTRE MOTEUR

Chaque motoriste n'offre qu'un seul modèle par écurie cliente; un même modèle ne peut être fourni à plus d'une écurie. Un modèle choisi par rapport au constructeur voiture, n'est pas disponible pour cette partie.

Le modèle indique le nombre de cylindres ainsi que sa configuration. Un moteur turbo est identifié par "turbo", rien n'est inscrit pour le moteur atmosphérique. Le nombre de mécanos indique aussi la force du motoriste pour la prochaine saison.

Un test de négociation se fait si un même modèle est demandé par plus d'une écurie: **BONUS 2 ANS + BONUS 3 ANS + POPULARITÉ ÉCURIE** (le maximum ne peut excéder 19) ► le résultat \leq = réussite. Si encore plus d'une écurie, le motoriste choisit l'offre (coût par moteur) le plus élevé.

MOTORISTE	MODÈLE	PTS MO.	PUISS.	TURBO	FIAB.	LONGIVITÉ (KM)	MÉCANOS	COÛT	SAISON 1950	2 ANS	3 ANS
ATMOSPHÉRIQUE											
Torrari ¹	500 L4	3	3	-	16	10	6	12 175 \$	Tremblay	+10	+6
Moisirati ²	A6 L6	3	3	-	15	10	6	11 615 \$	Nelson	+10	+6
Biscot ³	BS1 L6	3	2	-	17	10	4	10 935 \$		+10	+6
Torrari ¹	375 V12	3	4	-	13	10	4	10 710 \$		+10	+6
Bandini ⁴	20 L6	3	2	-	16	10	4	10 600 \$		+10	+6
*Tailbotte	L6	3	3	-	14	10	2	9 025 \$	Castle Castle	N/A	N/A
Moisirati ²	Platé L4	3	1	-	12	5	3	7 895 \$		+8	+6
FMW	328 L6	3	1	-	11	5	3	7 555 \$		+8	+8
Altela ⁵	GP L4	3	1	-	12	5	2	7 330 \$		+8	+8
Lolo Frite	L4	3	1	-	11	5	2	6 990 \$		+8	+8
TURBO											
*Beta Romeo	L8 turbo	4	-	5	17	10	2	10 990 \$	Wolf	N/A	
Bandini ⁴	1500 L4 turbo	4	-	5	14	10	3	10 535 \$		+10	+7
Torrari ¹	125 V12 turbo	4	-	4	14	10	2	9 850 \$	Tremblay	+9	+6
Moisirati ²	L4 turbo	3	-	3	14	10	2	9 275 \$	Nelson	+9	+6
Altela ⁵	L4 turbo	2	-	3	15	5	1	8 035 \$		+8	+8

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Si un moteur Torrari est relié à une voiture Torrari ► - 1 000 \$ au coût du moteur.
- 2 Si un moteur Moisirati est relié à une voiture Moisirati ► - 1 000 \$ au coût du moteur.
- 3 Si l'écurie a la voiture Booster ► 19 ou moins nécessaire pour le test de négociation et - 500 \$ au coût du moteur.
- 4 Si un moteur Bandini est relié à une voiture Bandini ► - 500 \$ au coût du moteur.
- 5 Si un moteur Altela est relié avec une voiture Britannique ► 19 ou moins nécessaire pour le test de négociation et - 500 \$ au coût du moteur.

ATTENTION: Voitures comme moteurs, bien que le joueur construit le modèle de la saison suivante, la Ligue Prout ajustera les deux éléments selon la réalité historique tout en tenant compte du développement du joueur. Des lancers d'ajustement pourraient être alors demandé pour évaluer les pertes possibles.

À INSCRIRE SUR VOTRE FEUILLE, LE
MOTORISTE ET LE MODÈLE ET LES
INFOS NÉCESSAIRES.

CHOIX DES PNEUMATIQUES

Cette saison, un nouveau pneumatique se rajoute aux deux autres de la saison dernière, Englemort, fondé par Oscar Englemort en 1877. Toujours un seul type de pneu, autant pour le temps sec, variable ou pluie.

Les écuries sont libres de signer avec le fabricant de son choix, aucune règle concernant une limitation dans le nombre d'écuries à fournir.

Les contrats sont d'une durée d'un an seulement. Cependant, un rabais est accordé, déduit du coût, pour les écuries continuant pour une 2^e saison avec le même pneumatique.

Pour la saison 1954, les écuries qui demeureront encore fidèles pourront obtenir des points de développement afin d'améliorer leurs pneus.

FABRIQUANT	PAYS	FIABILITÉ				BONUS			TECHNICIENS	COÛT	SAISON 1950	FIDÉLITÉ
		DUR	PLUIE	TENDRE	SUPER	PNEUS	TENDRE	SUPER				
Donut	Gr-Bretagne	15	-	-	-	5	-	-	5	269 \$	Castle <i>Castle</i>	- 19 \$
Pizzetta¹	Italie	17	-	-	-	4	-	-	3	238 \$	Nelson Tremblay <i>Nelson</i> Wolf <i>Tremblay</i>	- 28 \$
Englemort²	Belgique	13	-	-	-	6	-	-	3	238 \$		N/A

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Le fabricant Pizzetta offre un rabais de \$30 par pneus vendus si le constructeur (voiture) est de marque italienne.
- 2 Le fabricant Englemort offre un rabais de \$28 par pneus vendus si le constructeur (voiture) est de marque française.

À INSCRIRE SUR VOTRE FEUILLE, LE
FRABRIQUANT PNEUMATIQUES.

CHOIX DE VOTRE COMMANDITAIRE

Dès le début du championnat, la FIA™ interdisait aux écuries d'afficher des commanditaires sur leurs voitures. Les couleurs des voitures répondaient à une exigence internationale qui obligeait une voiture à afficher sa couleur nationale. Cependant, rapidement les écuries parvenaient à s'offrir des commanditaires qu'elles affichaient sur les uniformes des mécaniciens (c'était aussi interdit sur les combinaisons des pilotes). On parlait alors de commanditaires cachés.

FONCTIONNEMENT:

Chaque écurie choisit un commanditaire. Si plus d'une écurie veut le même commanditaire, ce dernier signera avec l'écurie lui demandant le moins d'argent.

Après avoir choisi un commanditaire, le joueur lance le D20, il retrouve le résultat, selon son D20 sur le tableau. Le joueur peut utiliser les lancers qu'il lui reste (suite au D20 pour le budget personnel, précédemment) qui était au total de 5 lancers, 1 pour chaque budget et 2 lancers bonus. Ne pas oublier votre popularité.

L'utilisation d'un lancer bonus entraîne la perte de 1 point popularité.

Vous devez additionner votre popularité au D20, ou le soustraire.

COMMANDITAIRE	CATÉGORIE	PAYS	RÈGLES SPÉCIALES
Doll Express	journal	Gr-Bretagne	Commandite seulement les voitures britanniques; +5 au D20.
Donut	pneus	Gr-Bretagne	Commandite seulement les voitures avec pneus Donut; +3 au D20.
Ensign Batteries	pièces auto	Gr-Bretagne	+2 au D20.
l'Éclopé	journal	France	Commandite seulement les voitures françaises; +5 au D20.
Girling	pièces auto	Gr-Bretagne	-
Pizzetta	pneus	Italie	Commandite seulement les voitures avec pneus Pizzetta; +3 au D20.
Bocal	huiles	France	+5 au D20.
Peedal	huiles	U.S.A.	+2 au D20.
Englemort	pneus	Belgique	Commandite seulement les voitures avec pneus Englemort; +1 au D20.

D20	RÉSULTAT
1	500 000 \$
2	525 000 \$
3	
4	550 000 \$
5	
6	575 000 \$
7	
8	600 000 \$
9	
10	625 000 \$
11	
12	650 000 \$
13	
14	675 000 \$
15	
16	600 000 \$
17	
18	725 000 \$
19	
20	750 000 \$
21	775 000 \$
22	800 000 \$

INSCRIVEZ VOTRE COMMANDITAIRE ET SON MONTANT ACCORDÉ DANS LES CASES **COMMANDITAIRE** ET **MONTANT** SUR VOTRE FEUILLE D'ÉCURIE.

CHOIX DE VOS PILOTES

Le pilote FD1-Évolution possède deux types de bonus: un bonus de course (en points de configuration) et un bonus de développement (pour aider le développement lors de certains lancers de R&D). Les points d'expérience et d'apprentissage sont éliminés et remplacés par un "niveau". Le niveau d'un pilote indique dans combien de saisons ce pilote devrait avoir ses performances au maximum; de plus, ce niveau est additionné au D20 lors des mises à jour de ses données (bonus course et développement). Le niveau du pilote est réduit de 1 à chaque nouvelle saison.

DÉCÈS ALÉATOIRE DES PILOTES:

Avant de commencer, vous devez effectuer les tests pour risque d'accident, entre deux saisons, pour chacun des pilotes. Sur la liste des pilotes (page suivante), dans la colonne "décès ?", pour chacun des pilotes vous trouverez un chiffre; ce chiffre représente le nombre, au D20, que le pilote doit obtenir pour avoir un accident (le nombre et plus). Lorsqu'il y a un accident, un second D20 est lancé, du résultat sont déduits ses deux bonus (course et développement), un résultat de 10 et moins, il ne sera blessé que pour une saison (il devient alors non disponible), et un résultat de 11 à 20, il meurt suite à son accident de voiture.

Avant de faire cette étape, vous devez compléter les données des pilotes...

FONCTIONNEMENT DES CHOIX DES PILOTES:

- 1) Chaque joueur choisit un pilote #1, #2 et #3 et il les inscrit sur un papier (choix secret) ainsi que le salaire qu'il offre à chacun de ses pilotes (en respectant le salaire minimum affiché); les pilotes 1 à 3 sont les pilotes qui participent au championnat des pilotes. Une écurie peut ne choisir qu'un seul ou deux pilotes à cette étape.
- 2) Les joueurs dévoilent leurs choix. Si un pilote est choisi par plus d'un joueur, un lancer de popularité se fera entre eux, le pilote choisissant celui qui aura réussi son test (plus petit ou égal à la popularité + bonus). Cette étape se continue tant qu'il reste des postes de pilote #1, #2 et #3 à combler.
- 3) On procède au choix du pilote #4, on répète les étapes 1 et 2.
- 4) On procède au choix du pilote #5, on répète les étapes 2 et 3.

TABLEAU DES NÉGOCIATIONS	
réussite = ≤ POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS SPÉCIAUX	BONUS SPÉCIAUX
écurie Castle	+5
écurie Tremblay	+3
meilleure offre	+3
pilote sous contrat 1950	+2

DURÉE DU CONTRAT:

Vous pouvez signer un pilote pour plus d'une saison, le même test de négociation (voir l'étape précédente) est réalisé, + 2 bonus supplémentaires (on suppose qu'en acceptant de signer avec votre écurie, il serait d'accord pour une entente de plus d'une saison.) Cette portion est identique pour les négociations de 2 ou 3 saisons.

NOMBRE DE PILOTES:

Il y a trois types de courses: Grand Prix comptant pour le championnat, Grand prix hors championnat, et les courses d'essais.

Grand Prix comptant pour le championnat: des courses de 3 tours, 2 à 3 pilotes par course (pilotes #1, #2 et #3). Il y a des essais avant course, maximum 2 pilotes (n'importe lesquels).

Grand Prix Hors Championnat: des courses de 2 tours, maximum de 3 pilotes par écurie (pilotes #1, #2 et #3). Il y a des essais avant course, maximum de 2 pilotes (n'importe lesquels).

Grand Prix d'essais: des essais privés sur un circuit choisit par la FIA. Maximum de 5 pilotes. Un maximum de 3 tours par pilotes. Les essais se font comme dans la FD1, excepté qu'un classement sera fait suite aux résultats.

Dans les trois types de courses, un maximum est fixé, mais aucun minimum; c'est au choix des écuries. Donc, une écurie n'est pas obligée d'avoir plus de deux pilotes, les autres n'apportent qu'un soutien pour le développement en course et/ou en usine.

La liste des pilotes disponibles se trouve à la page suivante...

INSCRIVEZ VOS PILOTES EN
RESPECTANT L'ORDRE DANS LES
CASES DE VOTRE FEUILLE D'ÉCURIE.

LISTE DES PILOTES DISPONIBLES POUR 1952

PILOTE FD1	PAYS	DÉCÈS ?	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS		VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
					COURSE	DÉVELOP			ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
FIVEROSA, Giuseppe	Italie	19+	46	1	2,0	3,0	65 600	65 600 \$	*Wolf Tremblay		
RADIO, Juan Manuel	Arg.	20	41	3	2	3	62 400	62 400 \$	*Castle Tremblay		
DECARI, Alberto	Italie	9+	34	1	3	2	59 200	59 200 \$	*Tremblay Blessé 1 an		
MOUSE, Stirling	GB	20	23	5	1,0	1,0	36 800	36 800 \$	Castle		
GUNHALLER, José Froilan	Arg.	20	30	1	1	1	30 400	30 400 \$	*Nelson Nelson		
BISTO, prince	Thaï.	20	38	-1	1	1	27 200	27 200 \$	*Castle Tremblay		
SASUFFI, Piero	Italie	20	46	0	0,5	2,0	24 000	24 000 \$	*Wolf Blessé 1 an		
MUZO, Luigi	Italie	16+	28	3	1,0	(1,0)	20 800	20 800 \$	Nelson		
CONEHEAD, Peter	GB	16+	38	-3	1,0	0,0	17 600	17 600 \$	Tremblay		
FISTER, Rudi	Suisse	20	40	-1	0	2	11 200	11 200 \$	*Tremblay Castle		
BEERMANN, Hans	All.	20	24	2	0,0	1,0	9 600	9 600 \$	Castle		
PARCIEL, Reg	GB	20	41	-3	0,5	0,5	9 600	9 600 \$	Nelson		
BÉRET, Jean	Fra.	17+	31	1	0	1,5	8 000	8 000 \$	*Nelson Castle		
POPCORN, Mike	GB	18+	23	1	0,5	1,5	8 000	8 000 \$	*Castle Blessé 1 an		
RAVIOLI, Luigi	Italie	5+	54	-3	0,5	0,0	6 400	6 400 \$	MORT		
VILLEROSI, Luigi	Italie	20	43	0	0,0	1,0	6 400	6 400 \$	*Wolf		
FRÈRO, Paul	Bel.	20	35	3	0,0	0,0	4 800	4 800 \$	Nelson		
KLEAN, Karl	All.	20	42	3	0,0	0,0	4 800	4 800 \$			
MANGEON, Robert	Fran.	20	35	-1	0	1	4 800	4 800 \$	*Nelson		
SAUTILLANT, Maurice	Fran.	20	35	2	0,0	0,0	3 200	4 680 \$			
FRET, Joe	GB	3+	37	-2	0,0	0,5	0	4 680 \$	Blessé 1 an		
GROSSIER, Louis	Fra.	12+	47	-3	0,0	0,5	(1 600)	4 680 \$			
De GRANFANKIRI, Toulo	Suisse	20	38	1	0,0	(1,0)	(4 800)	4 680 \$			
MAITRESSE, Guy	Fran.	8+	42	-3	0,0	0,0	(4 800)	4 680 \$	*Wolf		
CROSSLA, Geoff	GB	20	31	-4	0	0	(6 400)	4 680 \$	*Tremblay		
CHIGNON, Louis	Mon.	20	53	-4	0,0	0,0	(6 400)	4 680 \$			
PITCH, paul	All.	20	41	-4	0,0	0,0	(6 400)	4 680 \$			
PLATT, Enrico	Italie	8+	43	0	0,0	(1,0)	(6 400)	4 680 \$	MORT		
ZIZI, Charles	Fra.	20	43	-4	0,0	0,0	(6 400)	4 680 \$			
CLASSE, Johnny	Bel.	20	36	-5	0	0,5	(8 000)	4 680 \$	*Tremblay		
SOMMEIL, Raymond	Fran.	3+	46	-3	0,0	(1,0)	(11 200)	4 680 \$	MORT		
BOTOTO, Felice	Italie	6+	49	-4	0,0	(1,0)	(12 800)	4 680 \$	MORT		
ÉTAICELAN, Philippe	Fran.	20	56	-3	(0,5)	(1,0)	(22 400)	4 680 \$			
SABOU, Eugène	Fran.	20	45	-5	(1,0)	0,0	(30 400)	4 680 \$			
EAT, John	GB	20	38	-2	(1,0)	(1,0)	(32 000)	4 680 \$			

COMMANDITE DE FÉDÉRATION

Chaque pays avait sa fédération de l'automobile. L'automobile prenait de l'expansion, c'était à la mode et les hommes prenaient beaucoup plus de plaisir à regarder les courbes d'une voiture que celles des femmes! Ces fédérations avaient plaisir à aider des pilotes et des écuries afin de se faire connaître et de mettre sur l'avant-scène des pilotes nationaux.

FONCTIONNEMENT:

Chaque écurie prend en compte la nationalité de ses pilotes et de ses voitures (on ne parle pas des moteurs). L'écurie devra demander une commandite à la fédération représentant le plus grand nombre. S'il y a égalité, la nationalité de la voiture prévaudra.

Après avoir choisi sa fédération, le joueur lance le D20, il retrouve le résultat, selon son D20 sur le tableau. Le joueur peut utiliser les lancers qu'il lui reste (suite au D20 pour le budget personnel et commanditaire, précédemment) qui était au total de 5 lancers, 1 pour chaque budget et 2 lancers bonus.

Au D20, le joueur additionne le nombre de pilote et voiture du même pays, relié à la fédération choisie.

Vous devez additionner votre popularité au D20, ou le soustraire.

L'utilisation d'un lancer bonus entraîne la perte de 1 point popularité.

NOTE: Une même fédération peut commanditer plus d'une écurie.

FÉDÉRATION		PAYS	BONUS
Gepanzerter Fahrzeug Klub	GFK	Allemagne	-1
Club de Paseo	CPA	Argentine	+0
Moule Automobile Club	MAC	Belgique	+0
Bagnole Club	BCF	France	+3
Royal Joke Automobile Club	RJAC	Gr-Bretagne	+3
Royal Papemobile Club	RPC	Italie	+2
Autocar Club	ACM	Monaco	+0
Meule Roulante Suisse	MRS	Suisse	+0

INSCRIVEZ VOTRE COMMANDITAIRE
ET SON MONTANT ACCORDÉ DANS
LES CASES **COMMANDITAIRE** ET
MONTANT SUR VOTRE FEUILLE
D'ÉCURIE.

D20	RÉSULTAT
1	200 000 \$
2	205 000 \$
3	210 000 \$
4	215 000 \$
5	220 000 \$
6	225 000 \$
7	230 000 \$
8	235 000 \$
9	240 000 \$
10	245 000 \$
11	250 000 \$
12	260 000 \$
13	270 000 \$
14	280 000 \$
15	290 000 \$
16	300 000 \$
17	320 000 \$
18	340 000 \$
19	360 000 \$
20	380 000 \$
21	400 000 \$
22	450 000 \$

CHOIX DE VOTRE DIRECTEUR D'OPÉRATION

Le directeur d'écurie, directeur-chef, manager, chef d'écurie ou directeur des opérations! Peu importe le nom qu'on lui donne, il s'agit du responsable d'une écurie, celui qui a comme tâche de voir au bon fonctionnement d'une écurie, qui dictera les tâches à effectuer, le travail à faire. Il dirige les opérations d'une écurie et, par son leadership, il réussit à influencer le travail de ses hommes, à l'améliorer... ou, aussi, à altérer ce travail.

Le choix d'un directeur des opérations est une première étape à la naissance de votre écurie. Il peut vous aider à améliorer, sensiblement, certains aspects de votre petite usine. La raison d'être du directeur est d'offrir son aide, ses connaissances, à l'ensemble de votre écurie. Son bonus est ajouté pour tous les lancers de développement. Plus tard, dans les saisons à venir, il pourrait aussi servir lors des courses, son bonus offrant des points de configuration de plus. Mais pour l'instant, nous n'en sommes pas rendus là encore!

FONCTIONNEMENT DU CHOIX D'UN DIRECTEUR:

- 1) Chaque joueur choisit un directeur et il l'inscrit sur un papier (choix secret) ainsi que le salaire qu'il lui offre (en respectant le salaire minimum affiché).
- 2) Les joueurs dévoilent leurs choix. Si un directeur est choisi par plus d'un joueur, un lancer de popularité se fera entre eux, le directeur choisissant celui qui aura réussi son test (plus petit ou égal à la popularité + bonus). Cette étape se continue tant qu'il reste des postes de directeur à combler.

DURÉE DU CONTRAT:

Vous pouvez signer un directeur pour plus d'une saison, le même test de négociation (voir l'étape précédente) est réalisé, + 2 bonus supplémentaires (on suppose qu'en acceptant de signer avec votre écurie, il serait d'accord pour une entente de plus d'une saison.) Cette portion est identique pour les négociations de 2 ou 3 saisons. Mais attention, son bonus peut augmenter d'une saison à une autre, mais il peut aussi descendre, à vos risques!

TABLEAU DES NÉGOCIATIONS	
réussite = ≤ POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS SPÉCIAUX	BONUS SPÉCIAUX
écurie Castle	+5
écurie Tremblay	+3
meilleure offre	+3

DESCRIPTION DES DONNÉES DES DIRECTEURS:

CONTRAINTE: Certains directeurs n'acceptent le poste qu'aux conditions inscrites dans cette colonne.

NIVEAU ACTUEL: Le niveau, comme pour les pilotes, indique dans combien de saisons qu'un directeur sera à son potentiel maximum. Aussi, le niveau augmente les chances d'amélioration entre deux saisons. Chaque nouvelle saison, le niveau est réduit de 1.

PILOTE: certains directeurs sont à la fois des pilotes (indiqué par un *). Si, comme pilote, ce directeur a signé avec une écurie, les autres écuries ne peuvent pas prendre ce pilote comme directeur, seule l'écurie le possédant comme pilote peut lui offrir le poste de directeur.

La liste des directeurs se trouve sur la page suivante...

LISTE DES DIRECTEURS DISPONIBLES POUR 1952

DIRECTEUR FD1	DIRECTEUR RÉEL * = pilote	PAYS	CONTRAİNTE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
									ÉCURIE	SALAIRE	SAISONS
TORRARI, Enzo	FERRARI, Enzo	Italie	voiture Torrari	54	4	1,0	70 488	70 488 \$	<i>Tremblay</i>		
CASPER, John	COOPER, John	Gr-Bret.	voiture Booster	29	6	0,0	53 064	53 064 \$			
FISTER, RUDI*	FISCHER, Rudi*	Suisse	-	40	2	1,0	52 800	52 800 \$	<i>Castle</i>		
IMFREE, Cook	HUMPHREY, Cook	Gr-Bret.	-	42	0	1,0	35 112	35 112 \$	<i>Nelson</i>		
GROSSIER, Louis*	ROSIER, Louis*	France	voiture française	47	0	1,0	35 112	35 112 \$			
BANDINI, Amédée	GORDINI, Amédée	Italie	moteur Bandini	53	2	0,0	17 688	17 688 \$			
MEURAY, David	MURRAY, David	Gr-Bret.	voiture anglaise	43	2	0,0	17 688	17 688 \$			
EAT, John*	HEATH, John*	Gr-Bret.	voiture HLM	38	1	0,0	8 844	8 844 \$			
RUGGERRY, Arialdo	RUGGIERI, Arialdo	Italie	voiture Moisirati	52	-1	0,0	(8 844)	1 544 \$			
McALSPEED, Kenneth	McALPINE, Kenneth	Gr-Bret.	voiture Connout	32	2	(1,0)	(17 424)	1 544 \$			
PLATT, Enrico*	PLATÉ, Enrico*	Italie	voiture italienne	43	-1	(1,0)	(43 956)	1 544 \$			
SMATERS, Jacques	SWATERS, Jacques	Belgique	-	26	-1	(1,0)	(43 956)	1 544 \$			
VON FAKSANHUNSEN, Alex	VON FALKENHAUSEN, Alexander	Allem.	-	47	-1	(1,0)	(43 956)	1 544 \$			
ASTEUR, Bill	ASTON, Bill	Gr-Bret.	-	52	-2	(1,0)	(52 800)	1 544 \$			
CLASSE, Johnny*	CLEAS, Johnny*	Belgique	voiture française	36	0	(2,0)	(70 224)	1 544 \$			

RÈGLES SPÉCIALES POUR 1952

Il y a quelques règles spéciales à respecter pour la saison 1952...

- 1) Les pneus rainurés sont moins efficaces sous la pluie. Sous une température de pluie ou pluie abondante, définitive seulement, les tests de collision sont de 1 à 3, sinon la règle habituelle (1 à 2 si temporaires). **Cette règle était déjà en vigueur pour 1950... il ne faudrait pas l'oublier!**
- 2) La saison comptera 4 courses pour le championnat des pilotes, seuls les 3 meilleurs résultats de chaque pilote seront retenus (comme en 1950).
- 3) Une course Championnat sera de 3 tours, une course hors championnat sera de 2 tours, excepté le Indy 500 (4 tours)..
- 4) Une course Championnat, seulement les pilotes #1, #2 et/ou #3 peuvent participer; si un de ces pilotes n'est pas disponible (blessure par exemple), il peut se faire remplacer par un autre.
- 5) Une course hors championnat, maximum de 3 pilotes (#1, #2 et #3), sans minimum requis (une écurie n'est pas obligée de participer). Un pilote, si non disponible, peut se faire remplacer par un autre.
- 6) Une course essais, aucune obligation, de 0 à 5 pilotes.
- 7) Un pilote qui doit abandonner (accident, mécanique, sortie, etc.) peut utiliser la voiture de son coéquipier en prenant sa place lorsque la voiture entre aux puits, les points de cette course sont divisés aux deux pilotes.
- 8) En 1952, comme en 1950, il n'y a pas de ligne des puits, les stands sont directement sur un 4^e couloir sur la piste. La règle habituelle s'applique à l'entrée des puits (obligation d'effectuer un arrêt si la voiture sort d'un virage, etc.).
- 9) Il n'y a pas de R&D dans la semaine qui suit une course (championnat et hors championnat seulement); les mécanos sont occupés à remettre en état les voitures.
- 10) Les écuries peuvent demander des essais privés, selon les règles de la FD1; la liste des circuits et les locations vous seront présentées en début de saison.

13)

14)

15)

16)

17)

18)

19)

CRÉATION DES BOURSES DE GRANDS PRIX

Puisque vous aimez lancer des dés, je vous fais cadeau de la création des bourses des courses de la saison 1952. Je mérite une bière pour cela! En réalité, moi-même je faisais cette étape aléatoirement, sans vraiment savoir comment m'y prendre. Historiquement, je n'ai trouvé aucune donnée pour m'aider à déterminer les bourses. Donc je partage cela avec vous, toujours dans le but de nous amuser.

FONCTIONNEMENT:

Sur la page suivante, vous trouverez la liste des courses de la saison 1952, vous devrez compléter les cases vides à l'aide des tableaux sur cette page, et du D20.

Bourses: Pour chaque course, vous lancez un D20 pour déterminer le montant de la bourse. Au D20 lancé, vous additionnez le bonus du Grand prix. Seuls les 3 courses d'essais de cette soirée ne figurent pas dans cette étape.

Partage des prix: Vous répétez l'opération précédente, cette fois pour déterminer le partage des prix, pour chacune des courses. Cette fois, n'utilisez pas le bonus des Grands Prix.

BONUS DES GRANDS PRIX	
GRAND PRIX	BONUS
COURSE CHAMPIONNAT	
Belgique	+6
France	+8
Grande-Bretagne	+8
Italie	+4
COURSES HORS CHAMPIONNAT	
International Trophy	+6
Indianapolis 500	+12
Zandvoort	+3
COURSE D'ESSAIS	
Marseille	-6
Naples	-7
Nürburgring	-8
Caen	-6
Modène	-7
Avus	-6
Rio de Janeiro	-6

BOURSES	
D20 + BONUS	BOURSE
0 -	40 000 \$
1	45 000 \$
2	50 000 \$
3	55 000 \$
4	60 000 \$
5	65 000 \$
6	70 000 \$
7	75 000 \$
8	80 000 \$
9	85 000 \$
10	90 000 \$
11	95 000 \$
12	100 000 \$
13	105 000 \$
14	110 000 \$
15	115 000 \$
16	120 000 \$
17	125 000 \$
18	130 000 \$
19	135 000 \$
20	140 000 \$
21 +	145 000 \$

PARTAGE		
D20	DESCRIPTION	# TYPE
1-2	Priorité au podium, prix de consolation pour les autres positions	1
3-5	Priorités au podium, moyen pour les positions du milieu, consolation pour les autres	2
6-8	Priorité au 50% du haut du classement, consolation pour les autres	3
9-10	Priorité aux positions 1 et 2, consolation pour les autres	4
11-12	Priorité aux positions 1 et 2, moyen pour le milieu, consolation pour les autres	5
13-14	Priorité au 1 ^{er} , consolation pour les autres	6
15-17	Priorité au 1 ^{er} , moyen pour le milieu, consolation pour les autres	7
18-20	Partagé, le 1 ^{er} ayant le plus gros montant, au dernier le plus petit	8

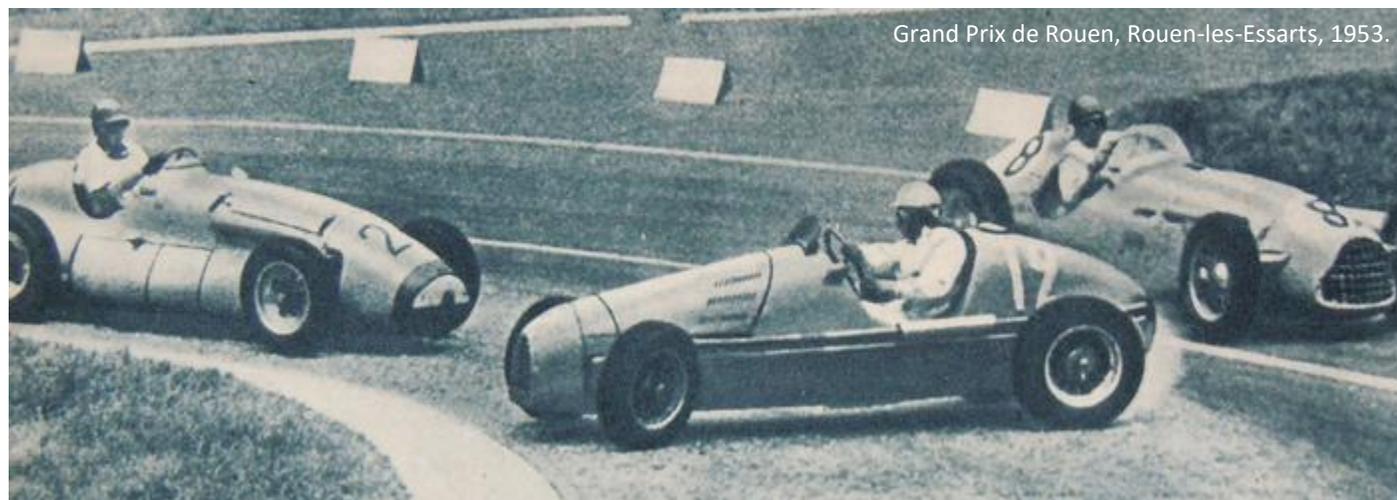
BOURSE DES GRANDS PRIX

COURSE	BOURSE	TYPE DE PARTAGE
GP Belgique	\$ 140 000	7
GP France	\$ 140 000	2
GP Grande-Bretagne	\$ 140 000	1
GP Italie	\$ 110 000	8
International Trophy	\$ 135 000	4
Indianapolis 500	\$ 145 000	7
GP Zandvoort	\$ 140 000	3
GP marseille	\$ 40 000	N/A
GP Naples	\$ 40 000	N/A
GP Nürburgring	\$ 100 000	N/A
GP Caen	\$ 80 000	N/A
GP Modène	\$ 40 000	N/A
GP Avus	\$ 105 000	N/A
GP Rio de Janeiro	\$ 40 000	N/A

– partie 16 –

LE CALENDRIER 1952

SOIRÉE #	SEMAINE	CHAMPIONNAT	HORS CHAMPIONNAT	COURSE-ESSAIS
1	1	SOIRÉE PRÉPARATIONS SAISON 1952		
	10			Grand Prix de Syracuse (Italie)
	13			Richmond Trophy (Goodwood, GB)
	14			Grand Prix de Pau (France)
2	16			Grand Prix de Marseille (France)
	17			Grand Prix de Naples (Italie)
	18		International Trophy (Silverstone V. 1950, GB)	
3	20		Indianapolis 500 (USA)	
4	23	Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps v.1950)		
5	25	Grand Prix de France (Rouen-les-Essarts)		
6	28	Grand Prix de Grande-Bretagne (Silverstone V.1950)		
7	29			Grand Prix Nürburgring (Allemagne)
	30			Grand Prix de Caen (France)
	31		Grand Prix de Zandvoort (Pays-Bas)	
8	33	Grand Prix d'Italie (Monza v.1950)		
9	36	FINALISATIONS SAISON 1952		
	37			Grand Prix de Modène (Italie)
	39			Grand Prix de l'Avus (Allemagne)
	49			Grand Prix de Rio de Janeiro (Brésil)



Grand Prix de Rouen, Rouen-les-Essarts, 1953.