

CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES DE FORMULE DÉ 1

- 17 novembre 2018 -

SOIRÉE DES PRÉPARATIFS DE LA SAISON 1954

ORDRE DU JOUR:

Introduction	2
0. Fonctionnement des votes	3
1. Changements dans les règles du jeu	4
2. Changements des règles du championnat ..	6
3. Mise au point de certaines règles	7
4. Études, technologies et bâtiments	8
5. L'entre saisons	9
6. Budget personnel	10
7. Choix des voitures	11
8. Choix des moteurs	12
9. Choix des pneumatiques	13
10. Choix du commanditaire	14
11. Choix des pilotes	15
12. Commandite de fédération	17
13. Choix du directeur d'opération	18
14. Règles spéciales pour 1954	20
15. Création des bourses Grands prix	21
16. Le calendrier 1952	24
Coup d'œil sur les trucs à venir	23

– introduction –



Nous en sommes maintenant à la 3^e saison de ce championnat FD1-évolution, et à en croire les commentaires que je reçois, ce championnat continuera encore un bon moment, à se demander s'il y aura encore de la place pour le championnat FD1 contemporain!

L'évolution fait son petit chemin, le championnat se poursuit et, déjà, on se prépare pour d'importants changements, dans un futur pas si loin que ça! La saison 1954 voit apparaître l'implication des écuries dans le développement des constructeurs. On sent que les propriétaires ont soif de connaissance, et apparaît dans la tête de plusieurs dirigeants cette envie profonde de construire sa propre voiture, voir son nom attribué à une Formule Dé 1. Mais, pour l'instant, nous nous contenterons d'étudier les constructeurs actuels, étudier le fonctionnement d'une voiture...

La saison 1954 n'est même pas encore commencé que déjà nous avons hâte de la commencer. Mais pour l'instant, nous débiterons avec cette soirée des préparatifs afin d'établir les grandes lignes de la troisième saison du championnat FD1-évolution.

Longue vie à la Ligue Prout!

- Stéphane Renaud
Président Ligue Prout.

*Les notes et résultats
des votes sont inscrits
en bleus.*



La popularité de la Formule Dé Un ne cesse d'accroître depuis la création du championnat mondial des pilotes. Certes, nous aurions bien besoin d'un centre d'information, ou, d'un journal d'importance majeure afin de faire connaître ce merveilleux sport à travers l'international. La description par la radio, en direct, ne porte pas ses fruits. Le format en papier commence à peine à s'intéresser à l'automobile. Les actualités au théâtre prennent de l'ampleur, voir des extraits de courses sur un grand écran semble intéresser les spectateurs. Peut-être nous faudra-t-il travailler sur ce point qui un jour, sait-on, pourra retransmettre une course en direct. On parle déjà d'un projet appelé "télévision", mais cela aura-t-il un avenir?

Malgré tout, le championnat mondial des pilotes se porte bien. Les paddocks, lors des courses, rassemblent de plus en plus d'amateurs. Le spectacle est intéressant, comme le prouve le nouveau champion du monde... un deuxième champion en deux saisons, par un seul petit point, les forces sont partagées, nous le constatons et ne pouvons espérer mieux.

La saison 1954 voit l'ajout d'une cinquième course et j'espère, de tout cœur, les constructeurs collaboreront avec les écuries, sans eux ce championnat ne serait pas là aujourd'hui.

- Augustin Pantoute
Président de la Commission
Sportive Incompréhensible.



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!



Créer un championnat des pilotes, tout juste après la guerre, ne fut pas chose facile. Plusieurs ne voyaient pas la raison d'une telle démarche. Mais aujourd'hui, l'automobile devenant un objet de plus en plus convoité, la nécessité d'un tel championnat devient vitale. La compétition automobile attire davantage de gens, année après année, et l'automobile de demain se développera à partir des connaissances acquises à travers l'automobile sportive.

La Formule Dé Un a su prendre sa place en Europe, et cette année, ce sera sur le sol de l'Amérique du Sud qu'elle se fera connaître, avec la venue d'un nouveau Grand Prix, celui de l'Argentine. Les États-Unis ont fait leur part pour internationaliser la Formule Dé Un, mais incapable de s'entendre sur la course d'Indianapolis, pour l'inclure dans le championnat, c'est donc l'Argentine qui aura les honneurs de devenir la première véritable épreuve internationale du championnat des pilotes de Formule Dé Un.

Un jour prochain, la Formule Dé Un sera présente dans tous les pays du monde; ainsi j'aurai mérité ce salaire que je reçois pour jouer aux petites voitures!

Bonne saison 1954, 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.

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.

VOTES 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.

Les votes de la Ligue Prout sont divisés comme suit: 1 vote pour chacun des joueurs qui participent au championnat FD1-évolution. En cas d'égalité, le président de la Ligue Prout tranchera... c'est Stéphane et il n'est pas parlable!



L'Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR) est fondée à Paris le 20 juin 1904. En 1922, l'AIACR délègue l'organisation de la course automobile à la Commission sportive internationale (CSI), un comité autonome qui deviendra plus tard la Fédération internationale du sport automobile (FISA). Cette instance organise entre 1925 et 1939 le Championnat du monde des manufacturiers, puis le Championnat d'Europe des pilotes.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'AIACR prend le nom de Fédération internationale de l'automobile (FIA). Elle réorganise les catégories en codifiant les Formules de course, la Formule 1 en 1946 et la Formule 2 en 1947. En 1950, la FIA lance un nouveau championnat du monde qui prend officiellement le nom de Championnat du monde de Formule 1, et laisse la CSI en charge de ce championnat, comme tous les types de course de l'époque.

Comment fonctionnait les votes à cette époque? FIA et CSI étaient seuls maîtres du sport automobile et sans doute aucune autre instance n'avait mot à dire!

VOTES COMMISSION FD1 : Les votes sous cette appellation, concernent surtout les règles de championnat, des règles spécifiques à certaines époques de la Formule Untm, 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 (un membre représente une écurie), 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, d'où sa motivation à ne rien changer.

les organisateurs des 5 Grands Prix de la saison 1954, comptant pour le championnat, chacun 1 vote: Moule Automobile Club de Belgique (**MAC**), Royal Joke Automobile Club de Grande-Bretagne (**RJAC**), et la Royale Papemobile Club d'Italie (**RPC**): ces fédérations sont habituellement à l'inverse de la FIA et de la CSI!. Le Bagnole Club de France (**BCF**) et l'Automobile Tango Club d'Argentine (**ATCA**): le premier, trop fier de avoir un français à la tête de la CSI! Et le second, trop heureux d'être admis dans le championnat, sont du côté de la FIA et de la CSI!.

FD1 et FD1-évolution: Lorsque nous utilisons le terme FD1-évolution, nous parlons ici du championnat de la Ligue Prout, ainsi appelé pour le différencier des autres championnats (FD1, FD-CART, etc.) Pour tous les autres facteurs, 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* !

1954-01: AMÉLIORATION D'UNE VOITURE

Il est désormais possible à une écurie d'améliorer certains points d'une voiture qu'elle utilise. Cette nouvelle règle est en fait une correction au règlement actuel qui ne permettait des améliorations qu'à condition que l'écurie construisait sa propre voiture. Les améliorations possibles, sont indiqués en vert pâle (aérodynamique) et en vert moyen (éléments spéciaux), sur le diagramme d'évolution (le beau document, en couleur, qui vous a été remis en début de saison 1950), le vert foncé (châssis), ne sera permis qu'à condition de construire sa propre voiture. Pour la saison 1954, ces améliorations possibles sont:

Aérodynamique	-	voiture inclinée
Éléments spéciaux	-	essence et alcool, versions 1a et 1b (qui sont cumulatives) Pneus rainurés, versions 1a et 1b (qui sont cumulatives) Moteur semi-porteur

De plus, cette règle s'applique aussi au moteur, une écurie pouvant développer une transmission à 5 rapports, dès cette saison. Bien sûr, d'autres évolutions seront possibles, comme déjà prévu dans les règles.

Une écurie peut développer des éléments autant pour la saison en cours et/ou pour la prochaine saison, et ce seulement avec ses propres moyens, le constructeur ne participe pas à ces développements, ses mécanos ne peuvent donc pas être utilisés dans ces développements.

Pour développer un élément, l'écurie doit respecter les prérequis, obtenir les études nécessaires liés à l'élément à développer.

RÈGLEMENTATION RELIÉE AU FONCTIONNEMENT DU DÉVELOPPEMENT → VOTE NON NÉCESSAIRE.

1954-02A: TRANSMISSION À 5 RAPPORTS

À partir de cette année, une écurie peut développer une transmission à 5 rapports, pour la saison en cours et/ou pour la prochaine saison. La version à 5 rapports "1954" utilisera des dés spéciaux, comme le système actuel à 4 rapports. Les vitesses seront équilibrées de manière qu'en utilisant une basse vitesse, les risques d'incidents (comme une sortie de piste) demeureront élevés par rapport au 5 dés qui seront utilisés plus tard dans l'évolution (5 rapports version 2, en 1962, utilisant les dés originaux du jeu).

Un nouveau développement apparaît dans les boîtes de transmission, le 5 rapports version 2 qui apparaît en 1962, alors qu'en 1970 apparaîtra le 5 rapports version 3 (maximum 25 cases). L'apparition du 5 rapports version 1 demeure inchangée.

Le tableau des vitesses et des cases, pour le 5 rapports version 1:

VITESSE	LEVIER 1954	RÉSULTATS POSSIBLES	NOMBRE DE RÉSULTAT	DÉS UTILISÉS
1	1 à 2	1-1-1-2-2-2	2	D6
2	3 à 6	3-4-5-6-7-8	6	D6
3	7 à 12	7-8-9-10-11-12	6	D6
4	11 à 16	11-12-13-14-15-16	6	D6
5	15 à 20	15-16-17-18-19-20	6	D6

Suite à un arrêt aux puits, la vitesse permise demeure la 2^e vitesse, peut importe le nombre de rapports utilisé, la 3^e vitesse étant permise suite à un arrêt court réussi.

RÈGLEMENTATION RELIÉE À LA TRANSMISSION À 5 RAPPORTS → VOTE NON NÉCESSAIRE.

1954-02B: LE NOMBRE MAXIMUM POUR LES TESTS MÉTÉO, MOTEURS, ETC.

Une transmission à 4 rapports, le maximum de la 4^e vitesse entraîne un test de météo (si le *variable* est de mise) et un test de casse moteur pour toutes les voitures se trouvant en 4^e vitesse. Pour une transmission à 5 rapports, la Ligue Prout propose ce qui suit, afin de représenter un nouveau type de transmission encore fragile:

Pour une voiture utilisant une transmission à 5 rapports, les maximums de la 5^e et 4^e vitesse, respectivement 20 et 16, entraîneront des tests de météo (si nécessaire) et des tests de casse moteurs pour toutes les voitures se trouvant en 4^e et 5^e vitesse, pour tous les types de transmission. Une voiture avec une transmission à 4 rapports, obtenant le maximum en 4^e vitesse, c'est-à-dire 20, obligera un test météo (si nécessaire) et un test de casse moteur à toutes les voitures se trouvant en 4^e et 5^e vitesse, peu importe le nombre de rapports utilisé.

Si cette règle est refusée, seul le maximum de la 5^e vitesse (pour une transmission à 5 rapports) forcera des tests météo et casse moteur, et le maximum de la 4^e vitesse (pour une transmission à 4 rapports) forcera des tests; les voitures à 5 rapports se retrouvant en 5^e vitesse étant obligée d'effectuer ces tests, et les voitures à 4 rapports se retrouvant en 4^e vitesse étant obligée d'effectuer ces tests. *Vitesse maximum seulement*

La variable suivante pourrait être envisagée: pour une voiture avec une transmission à 5 rapports, seul le maximum de la 5^e vitesse pourrait entraîner des tests de météo et de casse moteur. Cependant, les voitures se trouvant en 4^e ou 5^e vitesse seront obligées d'effectuer des tests.

Avant de voter, s'entendre si la variable est utilisée ou non, ou voir si d'autres propositions pourraient être intéressantes...

Note: À partir du moment où toutes les écuries utiliseront une transmission à 5 rapports, seulement le maximum de la 5^e vitesse pourra forcer des tests, et seulement les voitures se trouvant en 5^e vitesse seront obligées d'effectuer ces tests.

VOTE LIGUE PROUT 1954-02B	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	
note:	<i>Voir 3^e paragraphe</i>			

1954-03: AMÉLIORATION D'UNE VOITURE ACHETÉE

Il est déjà possible d'améliorer certains aspects d'une voiture achetée, de +1 à +2 pts configuration, et de +1 à +3 pts de fiabilité. de pouvoir améliorer une voiture achetée, en développement **en cours**, comme s'il s'agissait de sa propre voiture, en respectant les limites imposées aux différents éléments selon l'époque. Les mécanos du constructeur pourront être utilisés dans cette règle, que pour le châssis et la fiabilité.

Toutefois, les sections aérodynamique et éléments spéciaux devront être développés par les mécanos de l'écurie.

Seule condition afin de profiter de cette règle, l'écurie doit avoir un contrat de 2 ou 3 saisons avec le constructeurs, ce qui explique une telle collaboration.

VOTE LIGUE PROUT 1954-03	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	

1954-04: AMÉLIORATION D'UN MOTEUR

Il sera permis à une écurie d'améliorer un moteur, lors du développement **en cours**, en utilisant les mécanos du motoriste. Cependant, l'écurie doit avoir un contrat de 2 ou 3 saisons avec ce motoriste, ce qui expliquerait cette collaboration.

VOTE LIGUE PROUT 1954-04	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	

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.



Retour à la Formule 1tm

Après deux années avec la réglementation de la Formule 2tm afin d'attirer de nouveaux constructeurs, la Commission Sportive Internationale revient en 1954 avec la Formule 1tm pour le championnat mondial des pilotes. L'opération aura réussi à attirer de nombreux concurrents, dont Mercedes et Lancia. Le championnat reprend avec l'ajout d'une première course à l'extérieur de l'Europe, l'Argentine (la course à Indianapolis ne comptant pas pour le championnat, ça ne comptait pas pour une course internationale).

1954-05: NOMBRE DE TOURS OBLIGATOIRE POUR ÊTRE CLASSÉ

Afin d'être classé et obtenir les points par rapport à sa position finale, une voiture doit avoir effectuée 2,5 tours, pour une course de championnat, et 1,5 tours pour une course hors championnat, et 3 tours pour l'Indianapolis 500. Les voitures n'ayant pas effectuées le minimum de tours exigés ne seront pas classées dans le résultat final d'une course.

Les pilotes se partageant une même voiture (suite à un arrêt aux puits, ce qui est déjà permis), se partagent les points (50% chacun), peu importe le nombre de tours réalisés par chacun, à condition que cette voiture termine dans les points et accomplisse le nombre minimum de tours requis.

Pour rendre applicable cette règle, le milieu du circuit sera déterminé par la Commission Sportive Incompréhensible (C.S!.).

Rien ne change pour l'obtention d'une bourse, la voiture doit compléter la course au complet pour recevoir son prix.

VOTE COMMISSION FD1 1954-01	ÉCURIES (4)		ARGENTINE	BELGIQUE	G-BRETAGNE	ITALIE	FRANCE	FIA	CSI
	pour	contre	pour = 1-16 nul = 17-19	pour = 1-14 nul = 15-17	pour = 1-10 nul = 11-13	pour = 1-12 nul = 13-15	pour = 1-15 nul = 16-18	pour = 1-16 nul = 17-19	pour = 1-16 nul = 17-19
	4	0	<i>pour</i>	<i>pour</i>	<i>contre</i>	<i>nul</i>	<i>pour</i>	<i>pour</i>	<i>pour</i>
	RÉSULTATS ►			POUR		NUL		CONTRE	
				9		1		1	

Le chiffre entre parenthèses des écuries indique le nombre de votes permis (un vote par écurie); un résultat autre que celui indiqué pour un résultat POUR et NUL signifie un vote CONTRE.

MISE AU POINT AU SUJET DE CERTAINES RÈGLES

Des problèmes avec certains aspects du jeu, du championnat, ou de la bière qu'apporte Yves? C'est le temps d'en parler afin de démarrer cette nouvelle saison sur le bon pied, et de ne pas perdre notre temps, lors d'une soirée, à discuter d'une règle durant de longues heures... En attendant, voici quelques points importants à se rappeler...

1954-06: LE PARTAGE D'UNE VOITURE

Plus d'un pilote peuvent se partager une même voiture. Si un pilote abandonne suite à une quelconque raison, il peut prendre la place d'un autre pilote lorsque la voiture de ce second pilote s'arrête aux puits. À la fin d'une course, les points sont partagés entre les pilotes qui auront partagé la même voiture, à condition que cette dernière franchisse la ligne d'arrivée. Les points sont partagés 50% pour les deux pilotes, ou 33,3% pour les trois pilotes.

Bien entendu, avant de prendre la place d'un pilote, le pilote forcé à l'abandon doit effectuer un test d'incident; un pilote blessé ou mort suite à un incident ne pourra pas prendre la place d'un autre pilote.

Un pilote peut prendre la place de n'importe quel pilote, peu importe l'écurie. Le partage des points se fait toujours de la même manière. Cependant, la bourse revient toujours à la voiture qui franchit la ligne d'arrivée.

1954-07: TEST DE CONTACT

Jusqu'à ce que les voitures soient mieux développées, la perte d'un point de carrosserie se fait toujours, sur un lancer pour contact, sur un résultat de 1 ou 2 au D20. Sous la pluie, la perte d'un point de carrosserie est produite sur un résultat de 1 à 3, 1 à 4 sous une pluie abondante. Ne l'oubliez pas!



ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS POUR 1954

Voici quelques nouveautés pour la saison 1954...

LES NOUVELLES ÉTUDES DISPONIBLES

Nouvelles études: Aucune.

Nouveaux niveaux: Composite (niv.2), conception (niv.2) et pneumatiques (niv.2).

Rappel de 1952: Aérodynamique (niv.1), chimie (niv.2) et transmission (niv.1).

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DISPONIBLES

Nouvelles technologies: Voiture inclinée (+1 aileron), essence et alcool 1b (+1 conso, +1 puissance*) et moteur semi-porteur (+1 configuration).

Rappel de 1952: Essence et alcool 1a (+1 conso) et pneus rainurés 1a (+1 pneu). Les version 1a sont cumulatives avec les versions 1b du même élément.

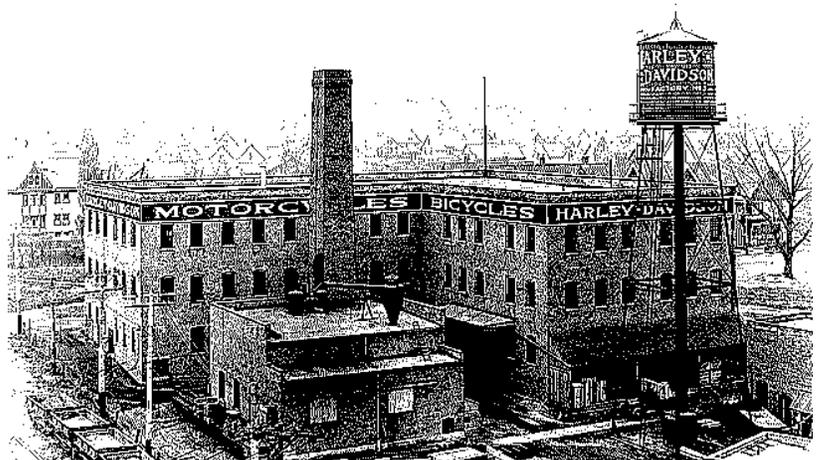
LES NOUVEAUX BÂTIMENTS DISPONIBLES

Nouveaux bâtiments: Aucun.

Rappel de 1950 et 1952: Usine (chaque niveau permet d'inclure 100 pts de bâtiments de +, et augmente de +1 le nombre maximum de mécano, bonus de +1 dans la plupart des tests de développement); atelier de motorisation (chaque niveau occupe 20 pts de bâtiment, augmente de +1 le nombre maximum de mécano pour le moteur, bonus de +1 dans les tests de développement du moteur).

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.



L'ENTRE SAISONS

Entre deux saisons, la vie continue, les activités de vos écuries aussi! Vous participez à différentes activités, fin 1952, début 1954 (mais en réalité c'est comme 1952 et 1953, 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 1952.

Castle's Car and Racing	▶	+3
Tremblay's Motorized Organisation	▶	+2
Nelson Automobile Club	▶	+0
Wolf Racing Team	▶	+0
Nouvelle écurie	▶	pas de lancer, puisqu'elle débute seulement en 1954.

Marketing: Vous pouvez acheter des bonus, ce qui représente votre implication durant l'entre-saison. Chaque bonus de +1 au D20 coûte à votre écurie 50,000\$. Aucune limite.

TABLEAU DE BONUS DES PTS POPULARITÉ		
D20 + BONUS	RÉSULTAT (POPULARITÉ)	COMMENTAIRE ET AUTRES BONUS
5 -	+0	Vos efforts sont en vain, personne ne supporte votre écurie, on parle de vous dans les histoires drôles... c'est au moins ça!
6 à 10	+1	Vous faites la tournée des centres commerciaux, vous parvenez à attirer 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	Incroyable, 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.

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 + POPULARITÉ	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	700 000 \$
17	
18	725 000 \$
19	750 000 \$
20 +	850 000 \$

Il y a trois parties pour déterminer votre budget, celle-ci, une seconde (choix d'un commanditaire fantôme, puisque c'est interdit), et une troisième (votre fédération automobile). 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, utiliser un lancer bonus aura aussi comme résultat de diminuer votre popularité; -½ pts popularité par lancer bonus (c'est comme si vous faites mauvaise figure à trop insister). Si votre popularité est à -1, vous ne pourrez pas utiliser un lancer bonus; si votre popularité est à 0, vous pourrez utiliser un lancer bonus qui vous coûtera 0,5 pts popularité, et un autre si vous êtes à -0,5..

Votre popularité de départ est indiqué sur votre feuille de **MISE-EN-PLACE** (feuille jaune), c'est la continuité de la saison précédente. Les points popularité perdu ne sont pas récupérés à la fin de cette soirée, ils demeurent perdus à tout jamais; c'est triste!

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 passe de 425,000\$ à 500,000\$, une augmentation de près de 18% par résultat; le montant maximum augmente de 700,000\$ à 850,000\$.

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



CHOIX DE VOTRE VOITURE

Nouvelle saison, nouvelle voiture. Aucune écurie de 1952 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 + développement aérodynamique et spéciaux (ce qui n'affecte pas le développement de la saison suivante).

Les constructeurs de la liste seront actifs jusqu'à la saison 1956, sauf **HLM** qui se retire après la saison 1954. Le constructeur dans la zone grisâtre, **Tailbotte-Lego**, voulait se retirer à la fin de la saison 1950. Cependant, l'écurie étant sous contrats avec lui, en 1952, peut tenter de le persuader de demeurer encore, en effectuant un test de lancer du D20: Tailbotte-Lego (Castle) ≤ **10**. N'oubliez pas les popularités. Tailbotte-Lego ne peut être choisi par 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. Un modèle inférieur d'une saison précédente sera remplacé par un modèle inférieur de la nouvelle saison.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

CONSTRUCTEUR	MODÈLE	PAYS	CARROS.	FIABILITÉ	CONFIG.	MÉCANOS	COÛT	CLIENTS 1952	2 ANS	3 ANS
Mortades ⁵	W196	Allemagne	2	18	8	2	37 500 \$	<i>CCR</i>	+5	+0
Moisirati ²	250FD	Italie	2	15(-)	8	4(-)	37 000 \$	Nelson <i>Nelson</i>	+10	+8
Torrari ¹	625	Italie	2	15(-)	8	4(-)	37 000 \$	T.M.O. <i>TMO</i> <i>Wolf</i>	+10	+8
Torrari ¹	553	Italie	2	13	8	4	36 000 \$		N/A	N/A
Tailbotte-Lego ³	T28	France	2(+)	15(-)	8	2	36 000 \$	C.C.R.	+5	+0
Moisirati ²	A6GCM	Italie	2	13	8	3	35 000 \$		N/A	N/A
Torrari ¹	500	Italie	2	14	8	2	35 000 \$		N/A	N/A
Bandini ⁴	T16	France	2	12(-)	8	3	34 000 \$	Wolf	+12	+10
Casper ⁶	T24	Gr-Bretagne	1	18	8	3	24 000 \$		+12	+10
Casper ⁶	T23	Gr-Bretagne	1	19	8	2	24 000 \$		N/A	N/A
Connout ⁶	A	Gr-Bretagne	1	14	8	5	22 000 \$		+12	+10
HLM ⁶	53	Gr-Bretagne	1	10	8	2	19 000 \$		+4	+0

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Les voitures Torrari utilisent seulement les moteurs Torrari; le modèle 553 utilise seulement le moteur 554 L4, le modèle 500 utilise seulement le moteur 500 L4.
 - 2 Les voitures Moisirati utilisent seulement les moteurs Moisirati: le modèle A6GCM utilise seulement le moteur A6 L6.
 - 3 La voiture Tailbotte-Lego utilise seulement le moteur Tailbotte.
 - 4 La voiture Bandini utilise seulement le moteur Bandini.
 - 5 La voiture Mortades utilise seulement le moteur Mortades.
 - 6 Les voitures britanniques utilisent seulement des moteurs britanniques.
- * Tailbotte-Lego se retire si aucune entente avec l'écuries C.C.R..

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 fournie 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.

NOUVEAU: Lorsque c'est possible, une écurie peut choisir entre 2 modèles de moteur, du même constructeur (atmosphérique ou turbo).

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

MOTORISTE	MODÈLE	PTS MO.	PUISS.	TURBO	FIAB.	LONGIVITÉ (KM)	MÉCANOS	COÛT	CLIENT 1952	2 ANS	3 ANS
ATMOSPHERIQUE											
Torrari ¹	625 L4	3	2	-	15(-)	10	6(-)	11 850 \$	T.M.O. <i>TMO</i>	+10	+8
Mortades ⁶	M196 L8	3	3	-	19	10	3	9 500 \$	<i>CCR</i>	N/A	N/A
Moisirati ²	250FD1 L6	3	2	-	14(-)	10	6(-)	11 500 \$	Nelson <i>Nelson</i>	+10	+8
Bandini ⁴	23 L6	2	2	-	14	10	6	11 000 \$		+10	+8
Torrari ¹	554 L4	2	2	-	17	10	4	10 900 \$		+8	+6
Biscot ^{3+GB}	BS1 L6	2	1	-	14	10	5	10 200 \$		+8	+6
Altela ^{5+GB}	GP L4	2	1	-	13	5	5	9 250 \$		+8	+6
Torrari ¹	500 L4	2	1	-	16	10	2	9 150 \$		N/A	N/A
Lolo Frite ^{GB}	L4	2	1	-	14	5	4	9 000 \$		+6	+4
Moisirati ²	A6 L6	2	1	-	15	10	2	8 800 \$		N/A	N/A
Tailbotte ⁷	L6	3	2(-)	-	12(-)	10	2	7 900 \$	C.C.R.	N/A	N/A
FMW	L4	2	1	-	12	5	2	7 150 \$		+4	+2
TURBO											
Bandini ⁴	1500 L4 turbo	4	-	4(-)	16(-)	10	2	10 800 \$	Wolf	+8	+4
Torrari ¹	125 V12 turbo	4	-	5	15	10	2	10 600 \$	<i>Wolf</i>	+8	+6
Altela ⁵	L4 turbo	3	-	3	16	5	4	10 000 \$		+6	+4
Moisirati ²	L4 turbo	3	-	3	15	10	2	9 700 \$		N/A	N/A

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.
- 6 Le moteur Mortades est disponible seulement pour la voiture Mortades; un rabais de 1 250 \$ est déjà soustrait du coût moteur.
- 7 Le moteur Tailbotte est disponible seulement pour la voiture Tailbotte-Lego; un rabais de 500 \$ est déjà soustrait du coût 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.

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 trois autres de la saison dernière, Constimental, fondé par Moritz Magnus en 1871. 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, un pneumatique ne peut fournir à plus de deux écuries. Les écuries choisissent chacun leur tour, selon l'ordre suivant: C.C.R., T.M.O., Nelson et Wolf.

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 OU 3^e saison avec le même pneumatique. Le montant pour la fidélité est maintenant établi selon le tableau, au bas de cette page.

Pour la saison 1954, les écuries seront appelées dans le développement des pneus pour la saison 1956.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

FABRIQUANT	PAYS	FIABILITÉ				BONUS			TECHNI- CIENS	COÛT	CLIENT 1952	FIDÉLITÉ
		DUR	PLUIE	TENDRE	SUPER	PNEUS	TENDRE	SUPER				
Donut	Gr-Bretagne	15	-	-	-	4(-)	-	-	5	260 \$	C.C.R.	+ 3
Pizzetta¹	Italie	15(-)	-	-	-	5(+)	-	-	4(+)	260 \$	Nelson T.M.O.	+ 5
Englemort²	Belgique	12(-)	-	-	-	5(-)	-	-	3	220 \$	Wolf	+1
Constimental³	Allemagne	12	-	-	-	5	-	-	2	120 \$		N/A

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Le fabricant Pizzetta offre un rabais de \$60 (200\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est de marque italienne.
- 2 Le fabricant Englemort offre un rabais de \$50 (170\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est de marque française.
- 3 Le fabricant Constimental n'accepte que la voiture Mortades, elle n'offre ses pneus à aucune autre écurie; un rabais de 76 \$ est déjà soustrait au coût du pneu.

RABAIS ACCORDÉ POUR FIDÉLITÉ	
D20 + POPULARITÉ + FIDÉLITÉ + NOMBRE SAISONS	RÉSULTAT
0 -	- 0 \$
1-2	- 5 \$
3-4	- 10 \$
5-6	- 15 \$
7-8	- 20 \$
9-10	- 25 \$
11-12	- 30 \$
13-14	- 35 \$
15-16	- 40 \$
17-18	- 45 \$
19 +	- 50 \$

À INSCRIRE SUR VOTRE FEUILLE, LE FABRIQUANT 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 ou fantôme... Hoooooooooooooooooooo!

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 ½ point popularité.

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

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

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; +5 au D20.
Ensign Batteries	pièces auto	Gr-Bretagne	-
l'Éclopé	journal	France	Commandite seulement les voitures françaises; +3 au D20.
Girling	pièces auto	Gr-Bretagne	-
Pizzetta	pneus	Italie	Commandite seulement les voitures avec pneus Pizzetta; +5 au D20.
Bocal	huiles	France	+3 au D20.
Peedal	huiles	U.S.A.	+5 au D20.
Englemort	pneus	Belgique	Commandite seulement les voitures avec pneus Englemort; +3 au D20.

D20	RÉSULTAT
1 -	525 000 \$
2	550 000 \$
3	
4	575 000 \$
5	
6	600 000 \$
7	
8	625 000 \$
9	
10	650 000 \$
11	
12	675 000 \$
13	
14	700 000 \$
15	
16	725 000 \$
17	
18	750 000 \$
19	
20	775 000 \$
21	800 000 \$
22	850 000 \$

Augmentation de 25,000\$ par résultat, +50,000\$ pour le maximum.

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 (ou moins si le joueur le préfère) 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 choisira 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	+4
meilleure offre	+3
pilote sous contrat 1952	+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 3 types de courses: Grand Prix comptant pour le championnat, Grand prix hors championnat, et les courses d'essais, maintenant appelée Formule Dé 2.

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 de pilotes 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.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

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 1954

PILOTE FD1	PAYS	DÉCÈS ?	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS		VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT			
					COURSE	DÉVELOP			ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)	
DECARI, Alberto	Italie	4+	36	0	3,0+	1,5	111 600	80 000 \$	(BLESSÉ) <i>Blessé</i>			
FIVEROSA, Giuseppe	Italie	19+	48	0	2	3	72 000		TMO	100 000 \$	1952-54-56	D20 BONUS
RADIO, Juan Manuel	Arg.	20	43	2	2,5	2	68 400		TMO	100 000 \$	1952-54	D20 BONUS
MOUSE, Stirling	G.B.	20	25	4	1	1	39 600		CCR	40 000 \$	1952-54	D20 BONUS
SASUFFI, Piero	Italie	20	48	-1	1,0	2,0	37 800	37 500 \$	(BLESSÉ) <i>Blessé</i>			
GUNHALLER, José Froilan	Arg.	20	32	0	1	1	32 400		(NELSON) <i>TMO</i>			D20 BONUS
BISTO, prince	Thaïl.	20	40	-2	1,5	1	28 800		(TMO) <i>Blessé</i>			D20 BONUS
MUZO, Luigi	Italie	8+	30	2			21 600		(NELSON) <i>Mort</i>			D20 BONUS
POPCORN, Mike	G.B.	12+	25	0	0,5	1,0	19 800	19 500 \$	(BLESSÉ) <i>Mort</i>			
SAUTILLANT, Maurice	France	20	37	1	0,5	0,5	18 000	18 000 \$	<i>Wolf</i>			
CONEHEAD, Peter	G.B.	8+	40	-4	1,5	1	18 000		(TMO) <i>Wolf</i>			D20 BONUS
BÉRET, Jean	France	9+	33	0	-0,5	1	10 800		(CCR) <i>Nelson</i>			D20 BONUS
BRAINHAM, Jack	Aust.	20	28	6	0,0	0,0	10 800	10 500 \$	<i>Nelson</i>			
FISTER, Rudi	Suisse	20	42	-2	-0,5	2	10 800		(CCR) <i>CCR</i>			D20 BONUS
KLEAN, Karl	All.	20	44	2	0,0	1,0	10 800	10 500 \$	<i>CCR</i>			
BEERMANN, Hans	All.	20	26	1	0	2	9 000		(CCR) <i>CCR</i>			D20 BONUS
PARCIEL, Reg	G.B.	20	43	-4	-0,5	0,5	9 000		(NELSON) <i>Nelson</i>			D20 BONUS
COLLINN, Peter	G.B.	8+	23	3	0,0	0,0	5 400	5 400 \$	<i>TMO</i>			
De GRANFANKIRI, Toulo	Suisse	20	40	0	0,5	(1,0)	5 400	5 400 \$				
VILLEROSI, Luigi	Italie	20	45	-1	0,5	0,5	5 400		(WOLF)			D20 BONUS
FRÈRE, Paul	Bel.	20	37	2	0	0	3 600		(NELSON)			D20 BONUS
MANGEON, Robert	France	20	37	-2	0	0,5	3 600		(WOLF) <i>Wolf</i>			D20 BONUS
CHIGNON, Louis	Monaco	20	55	-5	0,0	0,0	(9 000)	5 250 \$				
PITCH, paul	All.	20	43	-5	0,0	0,0	(9 000)	5 250 \$				
ZIZI, Charles	France	20	45	-5	0	0	(9 000)		(WOLF)			D20 BONUS
CLASSE, Johnny	Bel.	20	38	-6	0,0	0,0	(10 800)	5 200 \$				
FRET, Joe	G.B.	3+	39	-3	(0,5)	1,0	(10 800)	5 200 \$	<i>Blessé</i>			
ÉTAICELAN, Philippe	France	20	58	-4	(0,5)	(0,5)	(23 400)	5 100 \$				
GROSSIER, Louis	France	6+	49	-4	(1,0)	0,0	(32 400)	5 000 \$	<i>Mort</i>			
CROSLA, Geoff	G.B.	20	33	-5	(1,0)	0,0	(34 200)	5 260 \$				
EAT, John	G.B.	20	40	-3	(1,0)	(1,0)	(37 800)	5 260 \$				
MAITRESSE, Guy	France	4+	44	-4	(1,0)	(1,0)	(39 600)	5 260 \$	<i>Blessé</i>			
SABOU, Eugène	France	20	47	-6	(2,0)	0,0	(61 200)	5 260 \$				

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 ½ point popularité.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

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

FÉDÉRATION		PAYS	BONUS
Allgemeiner Deutscher Otomobil Klub	ADOK	Allemagne	+0
Club de Paseo	CPA	Argentine	+2
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

D20	RÉSULTAT
1	225 000 \$
2	230 000 \$
3	235 000 \$
4	240 000 \$
5	245 000 \$
6	250 000 \$
7	260 000 \$
8	270 000 \$
9	280 000 \$
10	290 000 \$
11	300 000 \$
12	320 000 \$
13	340 000 \$
14	360 000 \$
15	380 000 \$
16	400 000 \$
17	425 000 \$
18	450 000 \$
19	475 000 \$
20	500 000 \$
21	525 000 \$
22	550 000 \$

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

Légère augmentation par rapport à 1952.

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
	<i>Sous contrat 1952</i> +2

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.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour 0,5 pts popularité.

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



LISTE DES DIRECTEURS DISPONIBLES POUR 1954

	DIRECTEUR FD1 * = pilote	PAYS	CONTRAINTE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS DÉVELOP.	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
									ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
	MESS, Raymond	G.B.	voiture britannique	55	6	1,0	99 198	80 000 \$			
	CIBOERR, Alfred	All.	voiture allemande	63	1	2,0	88 952	80 000 \$	<i>CCR</i>		
	CHEAPMAN, Colin	G.B.	voiture britannique	26	8	0,0	79 596	79 000 \$			
	CASPER, John	G.B.	voiture Casper	31	5	0,5	69 498	69 000 \$			
D20 BONUS	TORRARI, Enzo	Italie	voiture Torrari	56	3		69 350		(TMO)		
D20 BONUS	FISTER, RUDI*	Suisse	-	42	1		49 451		(CCR)		
	EAT, John*	G.B.	-	40	0		39 501	39 000 \$	<i>Nelson</i>		
	DRINKER, Rob	G.B.	voiture britannique	37	3		29 849	29 500 \$			
D20 BONUS	IMFREE, Cook	G.B.	-	44	-1	1,0	29 552		(Nelson) <i>Wolf</i>		
D20 BONUS	GROSSIER, Louis*	France	voiture française	49	-1	1,0	29 552		(Wolf) <i>Mort</i>		
	BANDINI, Amédée	Italie	moteur Bandini	55	1	0,0	9 950	9 500 \$			
	MEURAY, David	G.B.	voiture britannique	45	1	0,0	9 950	9 500 \$			
	RUGGERRY, Arialdo	Italie	voiture Moisirati	54	-2	0,5	(149)	1 750 \$			
	McALSPEED, Kenneth	G.B.	voiture britannique	34	1	(1,0)	(29 552)	1 700 \$			
	PLATT, Enrico*	Italie	voiture italienne	45	-2	(1,0)	(59 400)	1 650 \$			
	SMATERS, Jacques	Bel.	-	28	-2	(1,0)	(59 400)	1 650 \$			
	VON FAKSANHUNSEN, Alex	All.	-	49	-2	(1,0)	(59 400)	1 650 \$			
	CLASSE, Johnny*	Bel.	voiture française	38	-1	(1,5)	(69 201)	1 600 \$			
	ASTEUR, Bill	G.B.	-	54	-3	(1,0)	(69 350)	1 500 \$			



RÈGLES SPÉCIALES POUR 1954

Il y a quelques règles spéciales à respecter pour la saison 1954...

- 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 et 1952... il ne faudrait pas l'oublier!**
- 2) La saison comptera 5 courses pour le championnat des pilotes, seuls les 3 meilleurs résultats de chaque pilote seront retenus (comme en 1950 et 1952).
- 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 (Formule Dé 2), 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 1954, il n'y a toujours 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 dans l'**aide de jeu**.
- 11) Les courses d'essais sont maintenant appelées courses de Formule Dé 2 (ça fait plus beau). Ces courses sont réservées aux pilotes du championnat FD1. Il y aura aussi des courses de Formule Dé 3, ces courses sont réservés aux pilotes qui ne participent pas au championnat, ce qui leur permettra d s'améliorer quand même... ou pas!

12) _____

13) _____

14) _____

15) _____

16) _____

17) _____

18) _____



CRÉATION DES BOURSES DE GRANDS PRIX

N'ayant aucunes données pour le fonctionnement des partages des bourses, dans les années 1950, ce sera au D20 de déterminer le montant et le type de partage pour chacune des courses de la saison 1954.

FONCTIONNEMENT:

Sur la page suivante, vous trouverez la liste des courses de la saison 1954, 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 FD2 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.

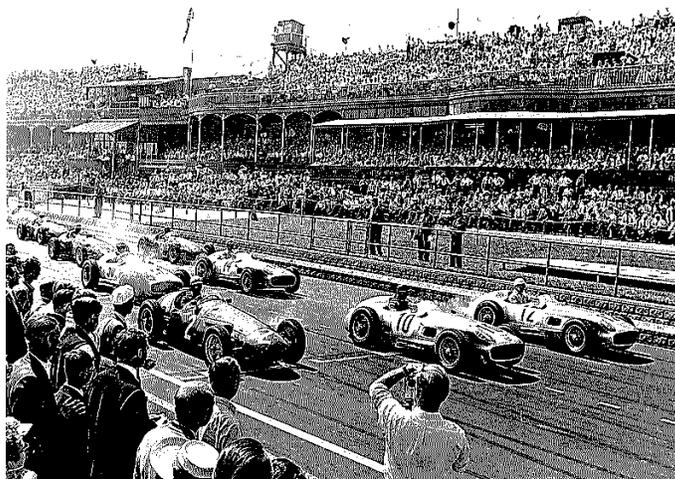
BONUS DES GRANDS PRIX	
GRAND PRIX	BONUS
COURSE CHAMPIONNAT	
Argentine	+5
Belgique	+10
France	+10
Grande-Bretagne	+10
Italie	+8
COURSES HORS CHAMPIONNAT	
International Trophy	+6
Indianapolis 500	+10
Monaco	+5
COURSES FD2	
Barcelone	-10
Bari	-9
Berlin	-10
Bordeaux	-6
Caen	-4
Frontières	-7
Nürburgring	-6
Pau	-6
Richmond Trophy	-5
Suisse	-8
Syracuse	-9

BOURSES	
D20 + BONUS	BOURSE
0 -	45 000 \$
1	50 000 \$
2	55 000 \$
3	60 000 \$
4	65 000 \$
5	70 000 \$
6	75 000 \$
7	80 000 \$
8	85 000 \$
9	90 000 \$
10	95 000 \$
11	100 000 \$
12	110 000 \$
13	120 000 \$
14	130 000 \$
15	140 000 \$
16	150 000 \$
17	160 000 \$
18	170 000 \$
19	180 000 \$
20	190 000 \$
21 +	200 000 \$

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
CHAMPIONNAT		
GP Argentine	180 000	4
GP Belgique	110 000	8
GP France	200 000	3
GP Grande-Bretagne	200 000	5
GP Italie	110 000	3
HORS CHAMPIONNAT		
International Trophy	150 000	4
GP Monaco	150 000	4
Indianapolis 500	200 000	8
FORMULE DÉ 2		
GP Bordeaux (France)	90 000	N/A
GP Bari (Italie)	75 000	N/A
GP des Frontières (Belgique)	70 000	N/A
GP Suisse	75 000	N/A
GP Nürburgring (Allemagne)	45 000	N/A
GP Caen (France)	55 000	N/A
GP Berlin (Allemagne)	45 000	N/A
GP Barcelone (Espagne)	70 000	N/A



Coup d'œil sur les trucs à venir !

Voici de petites primeures en ce qui concerne la suite du championnat mondial de Formule Dé 1, dans les saisons à venir...

- ▶ La saison numéro 4, ce sera 1956.
- ▶ En 1958, il y aura un nouveau président de la FIA: Harlequin de Liedekchose Beaugros.
- ▶ En 1956, il y aura 5 courses de championnat et 4 courses hors championnat; les trois meilleurs résultats comptant pour le championnat des pilotes.
- ▶ En 1958, il y aura 6 courses de championnat et 4 courses hors championnat; les quatre meilleurs résultats comptant pour le championnat.
- ▶ Pour la saison 1958, un vote important aura lieu: pour ou contre de l'introduction du championnat des constructeurs? Le championnat des constructeurs sera alors ouvert aux constructeurs, c'est-à-dire, aux propriétaires des voitures qui participeront au championnat de Formule Dé 1.
- ▶ Une aide financière sera disponible aux écuries, en 1960, pour construire une usine de niveau 1.
- ▶ Durant la saison 1954, à différents moments, les écuries participeront aux développements des pneumatiques, les construisant selon leurs préférences.
- ▶ Dans les saisons à venir, mais sans doute avant 1960, les directeurs d'écuries auront un bonus de configuration qui sera applicable aux voitures; le bonus de développement demeurera.
- ▶ Actuellement, les bourses des Grands Prix peuvent avoir de grands écarts, elles seront plus équilibrées dans les années 1960.
- ▶ À partir de 1956, un vote devra déterminer le rejet d'un Grand Prix, celui-ci figurera alors dans les courses hors championnat. Les Grands Prix du championnat seront: Argentine (Buenos Aires), Belgique (Francorchamps), Monaco, France (Rouen-Les-Essarts), Grande-Bretagne (Silverstone) et Italie (Monza). Les courses hors championnat déjà sélectionnées: Indianapolis 500, International Trophy (Silverstone) et Brands Hatch (un nouveau circuit de la Grande-Bretagne).
- ▶ À partir des années 1960, les popularités des écuries auront une nouvelle importance: la meilleure écurie pourra profiter d'une inscription gratuite lors des courses hors de l'Europe, la deuxième écurie pourra profiter d'un rabais. Dans les années 1970, la meilleure écurie pourra même se voir garantir une bourse élevée pour sa participation, toujours lors d'une course hors de l'Europe.
- ▶ 1958: un vote se fera sur l'interdiction de mélanger de l'alcool à l'essence.
- ▶ Un autre vote en 1962: interdiction des moteurs turbo. Ceux-ci devenant rares dans le championnat, et son développement trop coûteux, la FIA songera à cette solution afin de diminuer les dépenses chez les motoristes.
- ▶ Un projet sur les pneus: l'introduction de pneus extrêmes, avec de plus grandes rainures à utiliser sous la pluie. Aucun lien avec la réalité historique, seulement dans le but de rendre une course sous la pluie plus excitante, en offrant ce choix aux participants. Ça se ferait en début des années 1960.

N'oubliez pas que vos suggestions sont les bienvenus, au besoin on passera aux votes pour vos idées. L'idée du championnat FD1-évolution est de faire un championnat sous les réalités historiques de la F1tm, mais rien ne nous empêche de faire quelques détours...



Bonne saison 1954 !

– partie 16 –

LE CALENDRIER 1954

SOIRÉE #	SEM. #	CHAMPIONNAT	HORS CHAMPIONNAT	FD2 (COURSES D'ESSAIS)	LANCERS RECHERCHE/DÉVELOPPEMENT
SOIRÉE PRÉPARATIONS SAISON 1952					
1	5	Richmond Trophy (Goodwood, G.B.)			8
	6	Grand Prix de Syracuse (Italie)			
	7	Grand Prix de Pau (France)			
2	9 14	Grand Prix d'Argentine (Buenos Aires v.1954)			8
3	18 9	International Trophy (Silverstone v.1950, G.B.)			2
	19 10	Grand Prix de Bordeaux (France)			
	20 12	Grand Prix de Bari (Italie)			
4	21	Grand Prix de Monaco (Monte Carlo v.1950)			2
	22	Grand Prix des Frontières (Chimay, Belgique)			
	23	Grand Prix de Suisse (Bremgarten)			
5	24	Indianapolis 500 (USA)			0
6	25	Grand prix de Belgique (Spa-Francorchamps v.1950)			1
7	27	Grand Prix de France (Rouen-Les-Essarts v.1952)			1
8	29	GP de Grande-Bretagne (Silverstone v.1950)			6
9	36	Grand Prix d'Italie (Monza v.1950)			8
FINALISATIONS SAISON 1954					
10	39	Grand Prix du Nürburgring (Allemagne)			8
	40	Grand Prix de Caen (France)			
	41	Grand Prix de Berlin (Avus, Allemagne)			
	44	Grand Prix de Barcelone (Pedralbes, Espagne)			
FD3 POUR PILOTES NON PARTICIPANTS	SEMAINE 24 Crystal Palace Trophy (Crystal Palace, G.B.)			SEMAINE 35 Circuit de Cadours (Cadours, France)	
	SEMAINE 25 International Gold Cup (Oulton Park, G.B.)			SEMAINE 37 Goodwood Trophy (G.B.)	
	SEMAINE 30 Circuit de Pescara (Pescara, Italie)			SEMAINE 39 Daily Telegraph Trophy (Aintree, G.B.)	