

CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES DE FORMULE DÉ 1

- 14 mai 2019 -

SOIRÉE DES PRÉPARATIFS 4^e SAISON / 1956

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

Les notes ajoutées,
durant la soirée, sont
inscrites de cette façon...



4^e saison du championnat Prout **FD1-évolution**. Déjà, trois saisons sont derrière nous, et, avouons-le, ce championnat est bel et bien né; bien construit, très peu de changement dans les règles, et une popularité certaine envers vous, les joueurs.

Je me réjouis de ce beau succès, nous avons réussi à amener ce jeu, Formula D, à un beau niveau, dans un championnat qui permettra à un éventuel nouveau venu de bien s'intégrer et qui aura, dès ses premières courses, une chance de l'emporter sur nous... du moins, à l'occasion, avant que l'apprentissage laisse place à l'expérience.

Mais, surtout, ce que je retiens de ce beau championnat, c'est cette amitié qui nous relit ensemble, malgré quelques embûches, malgré quelques sursauts d'énergie... cela fait partie de la vie, et c'est au travers de ces épreuves que notre amitié n'en devient que plus fort.

Finalement, ces soirées quinzomadaires, nous font sortir de nos petits tracas quotidiens, l'espace d'une soirée, nous faisant oublier nos soucis, laissant place au plaisir... et sans oublier l'alcool, si bon, si pur!

Ce soir débute officiellement la 4^e saison du championnat Prout **FD1-évolution**. 1956. À l'aube du championnat des constructeurs, et déjà certains parmi nous avons commencé à préparer cet avenir, pour notre plus grand plaisir.

Je vous souhaite une belle saison 1956, que le succès soit au rendez-vous et, que ... mes moteurs cessent de "péter"!

- Stéphane Renaud
Président Ligue Prout.

- introduction -



J'aime croire qu'un jour, le **Championnat Mondial des Pilotes**, deviendra un grand championnat. Un championnat de courses d'automobiles surpassant tous les autres championnats. Dans mes rêves les plus fous, je rêve de voir, un jour, qu'un seul championnat. Cela viendra un jour, peut-être. Mais pour l'instant, il nous faut bâtir ce championnat, en faire une chose unique, un championnat que tout amateur prendra plaisir à regarder. Mais pour l'instant, il nous est difficile de paraître dans les grands quotidiens et journaux de toutes sortes. Heureusement que certains s'intéressent à notre championnat, comme le **Doll Express**, en Angleterre, **l'Éclaté**, sur le sol français, et même un quotidien canadien, **La Paresse**, que je n'ai aucune idée de quoi il s'agit.

Encore, cette année, le championnat continuera son petit bout de chemin. Les constructeurs ne cessent de faire pression, à mon bureau, afin d'étendre ce championnat à davantage de courses. Je ne crois pas que ce soit une solution fiable. Nous devons progresser sagement, prudemment, même si cela doit être lent. Il nous faut prendre le temps de bien analyser, ne pas faire des choses sans savoir dans quoi nous allons. Pour l'instant, j'ai accordé la présentation d'une quatrième course hors championnat, le Grand Prix de Brands Hatch, en Angleterre. Nous verrons alors si les équipes de Formule Dé Un sauront gérer une saison de neuf courses. Alors, peut-être, ensuite, passerons-nous à une vitesse supérieure, une sixième course comptant pour le championnat.

Il ne me reste plus qu'à souhaiter, à toutes les équipes de Formule Dé Un, une bonne saison 1956. Et aux constructeurs, je répondrai: soyez patient, et en attendant, prenez votre trou!

- Augustin Pantoute
Président de la Commission
Sportive Incompétente.



En 1938, mon traité sur le code de l'automobile connut un franc succès. Aussi, sur cette base, je me suis promis de faire, de la **Fédération Incompétente de l'Automobile**, une grande fédération, à travers laquelle les pays intelligents, comme la France, l'Allemagne, l'Angleterre, et même, pourquoi pas, le Canada, adopteraient des codes de conduites universaux. Peu importe où un conducteur se trouverait, le panneau "stop" signifierait la même chose. Il me restait alors à apprendre, aux Français, sa signification.

Mais voilà qu'aujourd'hui, ces pays dits "intelligents" deviennent de plus en plus nombreux, et ma tâche devient aussi plus difficile à accomplir. En effet, je dois maintenant me déplacer toujours plus loin, afin de décrire la signification du mot "stop".

Mon bain m'attend, cela est ma douce récompense d'une journée lourdement travaillée. Ma servante sait comment s'y prendre afin de me faire relaxer, entre ses mains expertes...

Ah! Oui. En ce qui concerne le **Championnat Mondial des Pilotes**, je laisse à mon confrère, de la **Commission Sportive Incompréhensible**, le soin de s'en occuper comme il se doit. Voilà!

Bonne saison 1956.

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



Augustin Perouse, 2^e
président de la CSI,
de 1946 à 1961.



Le vicomte Jehan de
Rohan-Chabot, 3^e
président de la FIA,
de 1936 à 1958.

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**. Comme dans les saisons précédentes, il y a deux systèmes de vote, selon les sections.

VOTES LIGUE PROUT : Les votes sous cette appellation, concernent le fonctionnement du jeu, les règles de base, le moteur même 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 boude s'il n'obtient pas ce qu'il veut!



La Commission sportive internationale (CSI), un comité autonome de la FIA, qui deviendra plus tard la Fédération internationale du sport automobile (FISA), s'occupe de l'organisation des courses automobiles depuis 1922. 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, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) 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 des conducteurs, et laisse la CSI responsable de ce championnat, comme tous les types de course de l'époque.

Comment fonctionnaient 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.

Cette année, un petit changement apparaît dans le système des votes. Les votes de la Commission FD1 seront maintenant divisés comme suit: 1 vote pour les joueurs participants du championnat FD1-évolution (un vote sera nécessaire afin de déterminer ce vote), 1 vote pour la Fédération Incompétente de l'Automobile (FIA), 1 vote pour la Commission Sportive Incompréhensible (CSI), et 1 vote pour les organisateurs des Grands Prix (un vote étant nécessaire afin de déterminer ce vote).

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 6 Grands Prix de la saison 1956 (un sera éliminé, plus tard dans la soirée), comptant pour le championnat: 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**) est du côté de la FIA. L'Automobile Tango Club d'Argentine (**ATCA**) est du côté de la CSI. L'AutoCar de Monaco (**ACM**), fière de son prestige, se montre neutre.

FD1 et FD1-évolution: La **FD1-évolution** est un championnat de la **Ligue Prout**, un championnat de **FD1** qui tient compte des évolutions de la F1tm à travers l'histoire; rien à voir avec tout autre championnat de **FD1** ayant existé par le passé!

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* !

1956-01: AVANTAGE D'UNE USINE

Avec le niveau d'une usine, augmente aussi le bonus de développement (ce qui n'est pas nouveau); une usine de niveau 1 permet un bonus de +1 pour le développement, et ainsi de suite. Aussi, sera dorénavant joint un bonus de lancers de R&D. Chaque niveau donnera droit à un bonus de +10 lancers, cumulatif, comme le bonus de développement. Ce bonus pourra être utilisé, dans une saison, à différent moment, ou d'un seul coup, comme le désire le joueur. Cependant, en aucun moment, le total de lancers de R&D, d'une même soirée, ne pourra excéder 8 lancers. Les bonus de lancers de R&D utilisés sont récupérés au début d'une nouvelle saison.

Certains niveaux d'usines sont disponibles qu'à certaine année. Voir l'annexe 1 pour plus de détails.

Selon les besoins de R&D, le bonus de lancers pourrait être revue à la baisse, ou à la hausse.

RÉGLEMENTATION RELIÉE AU FONCTIONNEMENT DU DÉVELOPPEMENT → VOTE NON NÉCESSAIRE.

1956-02: CONSTRUCTEURS: USINES ET BONUS

Les constructeurs et manufacturiers, comme les écuries, auront leurs propres usines. Une usine, comme pour les écuries (voir règle précédente), possède un niveau, ce niveau équivalant au bonus pour le R&D, niveau 1 = bonus +1, etc. De plus, chaque niveau ajoutera un bonus de lancers pour la R&D; un nouveau niveau ajoute un bonus de +10, applicable à partir du niveau 1. Selon les besoins de R&D, le bonus de lancers pourrait être revue à la baisse, ou à la hausse.

RÉGLEMENTATION RELIÉE AU FONCTIONNEMENT DU DÉVELOPPEMENT → VOTE NON NÉCESSAIRE.

1956-03: L'ORDRE DES PILOTES POUR LES QUALIFICATIONS

Les points POPULARITÉS peuvent être utilisés pour déplacer un pilote, sur l'ordre des participants pour la séance de qualification. Le déplacement d'une place coûtera ½ point de POPULARITÉ à l'écurie. Aucune limite de changement de place, toujours ½ point par place changée.

Le système pour déterminer l'ordre des pilotes ne change pas: chaque pilote lance un D20 par tour, un tour étant pour déterminer le pilote qui occupera la place de ce tour, le plus haut résultat obtenant cette place. Une fois l'ordre des pilotes déterminé pour la qualification, les écuries pourront annoncer les changements à apporter, en dépensant ½ point de POPULARITÉ par place changée. Un seul tour est permis, en commençant par le dernier pilote, dans l'ordre des qualifications, en remontant jusqu'au premier pilote.

Une écurie peut changer un pilote de place, soit en le positionnant plus haut, ou plus bas.

Ce nouveau système pourrait être décrit comme une sorte de pot de vin, aux organisateurs, afin d'améliorer la position d'un pilote dans l'ordre des qualifications.

VOTE LIGUE PROUT 1956-02	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	
note:				

1956-04: PACKAGE DE DÉPART POUR LES VOITURES, MOTEURS, PNEUS ET STANDS

À partir de la saison 1956, les écuries devront développer un package de départ pour les voitures, moteurs et pneumatiques, au lieu de devoir développer tous les points nécessaires. Les packages de départ sont comme suit:

Voiture: le type de châssis détermine le package. *Exemple: le châssis tubulaire inclut 1 carrosserie et 8 pts de fiabilité pour 5 pts de développement.* Chaque type de châssis aura son propre coût, en pts de développement, ainsi que des ajouts de pts.

Moteur: La configuration du moteur détermine le package, la configuration étant le type de moteur (turbo ou atmosphérique) et l'alignement des cylindres (L4, L6, V8, etc.) *Exemple: le moteur atmosphérique L4 inclut 1 pts moteur et 8 pts fiabilité pour un total de 4 pts de développement.* Chaque type de structure aura son propre coût, en pts de développement, ainsi que des ajouts de pts.

Pneumatiques: Chaque type de pneu aura son coût de développement, un type étant soit dur, tendre, etc. *Exemple: le pneu dur des années 1950 inclut 8 pts de fiabilité pour un coût de 3 pts de développement.*

Stand: Un stand de base aura son propre coût de développement. Exemple: le stand de base des années 1950 n'inclut rien, c'est *plate* hein!

Dans le cas d'un package non développé: le package de départ pourra être utilisé par le joueur, cependant, le coût de développement sera doublé. Si un joueur ne parvient pas à développer sa voiture, durant la saison en cours, afin de répondre aux points de développement nécessaire, le coût en points de développement sera triplé lors de la prochaine saison, et ainsi de suite.

Les détails et les coûts des différents types d'éléments sont expliqués dans l'annexe 2.

VOTE LIGUE PROUT 1956-03	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	
note:				

1956-05: PUISSANCE MOTEUR MINIMALE

L'utilisation du bonus de la puissance moteur entraîne un test de fiabilité du moteur, lorsque le joueur utilise seulement le maximum de la puissance qui lui est permis, comme la règle actuelle le stipule.

Dans le cas où un moteur n'aurait qu'un seul point de puissance, la règle du test moteur pour utilisation maximale de la puissance est annulée.

VOTE LIGUE PROUT 1956-03	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	
note:				

1956-06: NOMBRE DE PILOTES DANS UNE COURSE DE CHAMPIONNAT

Par cette nouvelle règle, la Ligue Prout veut autorisée 10 voitures à prendre le départ, lors d'une course comptant pour le championnat des pilotes. Les joueurs qui désirent inscrire une 3^e voiture pourront le faire, à leur choix. Suite aux qualifications, seulement les 10 meilleurs résultats pourront s'aligner sur la grille de départ. **Exception:** *peu importe les résultats des qualifications, chaque écurie est assurée d'avoir deux voitures pour la course.* **Note:** Une écurie peut choisir que de faire participer qu'une seule voiture, jusqu'à un maximum de 3.

VOTE LIGUE PROUT 1956-03	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	4	0	0	
note: <i>2 voitures, minimum, par écurie pour participer</i>				

CHANGEMENTS DANS LES RÈGLES DU CHAMPIONNAT

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

1956-07: LES CIRCUITS POUR LA SAISON 1956

6 circuits sont en lice pour figurer dans le calendrier des Grands Prix comptant pour le championnat mondial des pilotes 1956; seulement 5 circuits peuvent faire partie du calendrier. La commission Formule Dé Un doit donc voter pour le circuit qui ne fera pas partie du championnat des pilotes, ce circuit sera inclus dans le calendrier des Grands Prix hors championnat.

Les 6 circuits en lice sont: Buenos Aires (Argentine), Francorchamps (Belgique), Monaco, Rouen-Les-Essarts (France), Silverstone (Grande-Bretagne) et Monza (Italie).

Le circuit pour lequel la commission votera le rejet du championnat sera introduit dans le calendrier hors championnat pour totaliser 4 courses. Les circuits figurant dans le calendrier hors championnat sont: Indianapolis (500 cases), Silverstone (International Trophy) et Brands Hatch (États-Unis).

Comme l'indique le tableau des votes, la FIA et la CS! se rangent, majoritairement, du côté des écuries. Si plus d'un circuit est rejeté, les écuries voteront alors, parmi les circuits rejetés, lequel ne figurera pas au calendrier du championnat.



1956 et 1957: la continuité

Le championnat mondial des conducteurs poursuit son chemin. Les participants sont nombreux à s'intéresser à ce championnat qui, il y a quelques années, intéressait à peine les amateurs de Formule 1[™]. Malgré cette petite montée de popularité, les constructeurs se font encore rares. Pire, Mercedes, se retirant de la course, à la fin de la saison 1955, il ne reste plus que Ferrari et Maserati comme principaux constructeurs. La *scuderia* Lancia fait faillite et ses avoirs passent aux mains de Ferrari. De plus, FIAT s'engage à soutenir, financièrement, Ferrari, pour une durée de 5 ans. Un malaise repose sur le petit monde de la Formule 1[™], et la FIA trouvera le remède en 1958...

VOTE COMMISSION FD1 1956-04	ÉCURIES	ARGENTINE	BELGIQUE	G-BRETAGNE	ITALIE	FRANCE	MONACO	FIA	CS!
	Arg Bel Mon Fra GB Ita	Arg = n/a Bel = 1-4 GB = 5-8 Ita = 9-12 Fra = 13-16 Mon = 17-20 nul = n/a	Bel = n/a Arg = 1-4 GB = 5-7 Ita = 8-10 Fra = 11-13 Mon = 14-16 nul = 17-20	GB = n/a Arg = 1-4 Bel = 5-7 Ita = 8-11 Fra = 12-15 Mon = 16-18 nul = 19-20	Ita = n/a Arg = 1-3 Bel = 4-6 GB = 7-9 Fra = 10-12 Mon = 13-15 nul = 16-20	Fra = n/a Arg = 1-2 Bel = 3-4 GB = 5-8 Ita = 9-10 Mon = 11-12 nul = 13-20	Mon = n/a Arg = 1-3 Bel = 4-6 GB = 7-9 Ita = 10-12 Fra = 13-15 nul = 16-20	Écuries = 1-15 nul = 16-20	Écuries = 1-13 Arg = 14 Bel = 15 GB = 16 Ita = 17 Fra = 18 Mon = 19 nul = 20
VOTE ÉCURIES	VOTE ORGANISATEURS						VOTE FIA	VOTE CS!	
Monaco	Nul						Monaco	Monaco	
CIRCUIT REJETÉ ▶		Monaco 3 votes / 1 nul							

MISE AU POINT AU SUJET DE CERTAINES RÈGLES

Petits rappels concernant certaines règles du jeu et du championnat FD1-évolution...

1956-08: LE PARTAGE D'UNE VOITURE

Plus d'un pilote peut 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.

1956-09: 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!

1956-10: CHANGEMENT DE COULOIR

Une voiture ne peut revenir sur un couloir qu'elle a utilisé dans le même coup; chacun des couloirs (généralement 3 couloirs) ne peut être utilisé qu'une seule fois par coup. Cependant, lors d'un dépassement, voiture ou débris, la voiture peut alors revenir sur un couloir déjà utilisé. Dans ce cas, elle devra se replacer devant la voiture ou le débris dépassé, si c'est possible.

1956-11: ASPIRATION

Lorsqu'une voiture profite d'une aspiration, elle est considéré avoir terminé son coup avant de prendre l'aspiration, l'aspiration sera donc considérée comme un nouveau coup. Cette règle est appliquée afin de ne pas créer de complication sur l'utilisation des couloirs. Cependant, lors d'une même aspiration, une voiture ne peut pas utiliser un couloir plus d'une fois (comme l'indique le point précédent). L'utilisation des bonus de déplacement est interdite lors d'une aspiration (puissance moteur, bonus pneus, etc.)

1956-12: POPULARITÉ ET NOUVEL ÉLÉMENT

Vu en 1954, alors que l'écurie T.M.O. mettait au point la voiture penchée, pour un meilleur entrée dans l'air, apportant un passage plus rapide dans les virages, chaque nouvel élément donne, à son créateur, un gain de +1 pts POPULARITÉ. Ce bonus est accordé à la première écurie qui développe un élément encore non développé.

ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS POUR 1956

Voici quelques nouveautés pour la saison 1956...

LES NOUVELLES ÉTUDES DISPONIBLES

Nouvelles études: Aucune.

Nouveaux niveaux: Chimie (niv.2), et moteur atmosphérique (niv.2).

Rappel de 1954: 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: Châssis multitubulaires (8 pts config + 3 pts carro), et pneus rainurés 1b (+1 config).

Rappel de 1954: 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: Piste d'essais niv.1 (+1 bonus pour développement voiture et moteur).

Rappel de 1950 à 1954: Usine (chaque niveau permet d'inclure 3 fois son niveau pour inclure les niveaux des bâtiments, et augmente de +1 le nombre maximum de mécano, bonus de +1 dans la plupart des tests de développement); atelier de motorisation (chaque niveau 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.

LA SAISON 1956...
ÇA COMMENCE
MAINTENANT!

L'ENTRE SAISONS

Entre deux saisons, la vie continue, les activités de vos écuries aussi! Vous participez à différentes activités, fin 1954, début 1956 (les années impairs n'existent pas dans le championnat FD1-évolution). Chaque écurie lance un D20, et elle obtient en bonus un nombre de points de popularité; ces points sont ajoutés à votre popularité actuelle (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 1954.

Nelson Automobile Club (31 pts)	▶	+3
Castle's Car and Racing (27 pts)	▶	+2
Tremblay's Motorized Organisation (28 pts)	▶	+2
Wolf Racing Team (18 pts)	▶	-2
Nouvelle écurie	▶	pas de lancer, puisqu'elle débute seulement en 1956.

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 et -	+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 et +	+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. Aucun changement cette saison.

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	
5	550 000 \$
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: Aucun changement dans les montants.

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 1954 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.
- ▶ Une voiture achetée coûtera toujours plus 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. **Cependant, une voiture "partenaire" peut être améliorée durant une saison, avec les mécanos du constructeur; un constructeur partenaire est lié par un contrat supérieur d'une saison.**

Les constructeurs de la liste seront actifs jusqu'à la fin de la saison 1958, sauf **HLM** et **Bandini** qui se retirent après la saison 1956. Le constructeur dans la zone grisâtre, **Mortades**, voulait se retirer à la fin de la saison 1954, cependant un contrat avec l'écurie Castle Car and Racing l'oblige à demeurer.

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 ½ pts popularité.

L'ordre des choix, selon les points de popularité, le plus élevé choisissant le premier, et ainsi de suite. Si égalité, le plus haut D20.

CONSTRUCTEUR	USINE	MODÈLE	PAYS	CHÂSSIS	CARRO.	FIAB.	CONFIG.	MÉCANOS	COÛT	CLIENTS 1954	2 ANS	3 ANS
Moisirati ¹	1	250FD	IT	multitubulaire	2 ₍₋₁₎	15 ₍₋₂₎	8	3 ₍₋₁₎	37 250 \$	Nelson	+8	+6
Torrari ²	1	D50	IT	tubulaire	2	16 ₍₋₂₎	8	4 ₍₋₁₎	37 250 \$	T.M.O. (1952-56) <i>Wolf</i>	+10	+8
Mortades ³	1	W197	AL	tubulaire	2	15 ₍₋₂₎	8	2	36 160 \$	C.C.R. (1954-58)	+3	-2
Torrari ²	1	500	IT	tubulaire	2	15	8	2	36 160 \$		N/A	N/A
Moisirati ¹	1	A6GCM	IT	tubulaire	2	14	8	1	34 000 \$		N/A	N/A
Connout ⁴	0	B	GB	tubulaire	2	14	8	3	33 160 \$		+12	+10
Casper ⁴	1	T23	GB	tubulaire	2	13	8	3	33 000 \$		+5	+3
Vandall ⁴	1	VD2	GB	tubulaire	2	13	8	5	33 000 \$		+12	+8
Bandini ⁵	0	T251	FR	tubulaire	2	12	8	1	30 000 \$		+3	+0
Bandini ⁵	0	T32	FR	tubulaire	2	10	8	1	28 000 \$		N/A	N/A
HLM ⁴	0	53	GB	tubulaire	1	10	8	2	17 000 \$		+3	+0

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Les voitures Moisirati utilisent seulement les moteurs Moisirati.
- 2 Les voitures Torrari utilisent seulement les moteurs Torrari; le modèle D50 utilise seulement le moteur DS50 V8, le modèle 500 utilise seulement le moteur 500 L4; le moteur turbo est disponible pour les deux types de voitures.
- 3 La voiture Mortades utilise seulement le moteur Mortades.
- 4 Les voitures Britanniques utilisent seulement des moteurs Britanniques.
- 5 Les voitures Bandini utilisent seulement des moteurs Bandini.

Lancia devient Ferrari

À la fin de 1955, Italcementi rachète Lancia en faillite, ferme son atelier de course et offre à la Scuderia Ferrari ses châssis D50 qui seront engagés en championnat du monde en 1956 sous la dénomination Ferrari D50 puis en 1957 sous le nom de Ferrari 801. La voiture est performante, mais manquera de fiabilité.

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

Un modèle de moteur n'est disponible que pour un seul client (écurie). **Exception:** *Torrari et Moisirati, possédant de grandes usines, peuvent offrir un même modèle à 2 clients (écuries), maximum. Cependant, si un modèle est inclus dans un contrat à long terme, ce modèle ne sera pas disponible pour un 2^e client (écurie).*

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 ≤ = réussite. Si encore plus d'une écurie, le motoriste choisit l'offre (coût par moteur) le plus élevé.

NOUVEAU: Une écurie, sous contrat à longue durée, avec un constructeur (voiture), peut choisir le moteur de ce constructeur, si plus d'un modèle est disponible; le modèle choisi ne sera donc plus disponible pour un 2^e client (écurie).

NOUVEAU bis: Un motoriste sous contrat de longue durée avec une écurie, il sera possible, à cette écurie, de construire une architecture différente pour l'année suivante, en augmentant ou diminuant d'un niveau. Coût: 5 pts développement. L'ordre des architectures pour 1958 est:

Atmosphérique: L4, L6, L8, V6, V8, V12 / **Turbo:** L6, V6, V12

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 ½ pts popularité.

L'ordre des choix, les contrats de longue durée en premier; pour les autres, choix par vote caché.

MOTORISTE	USINE	MODÈLE	PTS MO.	PUISS.	TURBO	FIAB.	LONGIVIT É (KM)	MÉCANOS	COÛT	CLIENT 1952	2 ANS	3 ANS
ATMOSPHÉRIQUE												
Torrari ¹	1	DS50 V8	3	3	-	16 ₍₋₁₎	10 15	5 ₍₋₁₎	10 840 \$	T.M. <i>Wolf</i>	+10	+8
Moisirati ²	1	250FD1 L6	3	3	-	15 ₍₋₁₎	10 15	4	9 900 \$	Nel <i>Wilson</i>	+8	+6
Torrari ¹	1	500 L4	2	2	-	17	10	3	9 300 \$		+8	+6
Altela ^{3+GB}	0	GP L4	2	2	-	17	10	3	9 300 \$		+8	+6
Timax ^{4+GB}	1	FPF L4	2	2	-	15	10	4	9 200 \$		+5	+5
Mortades ⁵	1	M197 L8*	3	3	-	14 ₍₋₂₎	10 15	2	8 380 \$	C.C. <i>CCR</i>	N/A	N/A
Vandall ^{6+GB}	1	250 L4	2	1	-	13	-10 15	4	8 260 \$		+10	+6
Biscot ^{4+GB}	1	BS1 L6	2	1	-	14	10	2	7 440 \$		+8	+6
Bandini ⁷	0	25 L8	2	3	-	12	10	2	7 200 \$		+8	+6
TURBO COMPRESSEUR												
Timax ^{4+GB}	1	FPF L6 turbo	3	-	3	17	10	3	11 700 \$		+5	+5
Torrari ¹	1	125 V12 turbo	4	-	6	13 ₍₋₂₎	10	2	10 560 \$	Wolf	N/A	N/A
Bandini ⁶	0	1500 L6 turbo	4	-	3	16	10	2	11 230 \$		N/A	N/A
Moisirati ²	1	L6 turbo	3	-	3	15	10	2	10 400 \$		N/A	N/A
Altela ^{3+GB}	0	L6 turbo	3	-	3	16	5	2	10 175 \$		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 un moteur Altela est relié à une voiture Connout ► - 1 000 \$ au coût du moteur.
- 4 Si un moteur Timax ou Biscot est relié à une voiture Casper ► - 500 \$ au coût du moteur.
- 5 Le moteur Mortades est disponible seulement pour la voiture Mortades; un rabais de 800 \$ est déjà soustrait du coût moteur.
- 6 Si un moteur Vandall est relié à une voiture Vandall ► - 1 000 \$ au coût du moteur.
- 7 Si le moteur Bandini est relié à une voiture Bandini ► - 800 \$ au coût du moteur.
- GB Si le moteur est relié à une voiture britannique ► - 500 \$ au coût du moteur (excepté Altela).

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

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.

L'HISTOIRE CHANGE!

Incroyable! La marque Mercedes décide de demeurer dans la course automobile de Formule 1^m, un contrat avec une mystérieuse écurie l'obligeant. Contre tout attente, Mercedes construit une nouvelle voiture, la W197, et un nouveau moteur, le M197, faisant suite, respectivement aux W196 et M196.

Bravo Yves d'avoir changé l'histoire!

CHOIX DES PNEUMATIQUES

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 des points de popularité, en commençant par le plus élevé, et terminant avec le plus bas. Si égalité, le plus haut D20.

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 plus avec le même pneumatique. Le montant pour la fidélité est maintenant établi selon le tableau, au bas de cette page.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour ½ pts popularité.

FABRIQUANT	USINE	PAYS	FIABILITÉ				BONUS			TECHNI- CIENS	COÛT	CLIENT 1952	FIDÉ- LITÉ
			DUR	PLUIE	TENDRE	SUPER	PNEUS	TENDRE	SUPER				
Pizzetta ¹	1	Italie	16 ₍₋₁₎	-	-	-	5	-	-	4	270 \$	Nelson T.M.O. <i>M.O.C.R.</i>	+4
Donut	1	Gr-Bretagne	15	-	-	-	4	-	-	4 ₍₋₁₎	245 \$	C.C.R Wolf <i>Donut</i>	+4
Englemort ²	0	Belgique	14	-	-	-	4	-	-	3	220 \$		+1
Constimental ³	0	Allemagne	11	-	-	-	4	-	-	2	180 \$		N/A

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Le fabricant Pizzetta offre un rabais de \$50 (220\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Moisirati, ou un rabais de \$70 (200\$) si le constructeur est Torrari.
- 2 Le fabricant Englemort offre un rabais de \$50 (170\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Bandini.
- 3 Le fabricant Constimental offre un rabais de \$100 (80\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Mortades.

RABAIS ACCORDÉ POUR FIDÉLITÉ	
D20 + POPULARITÉ + FIDÉLITÉ + NOMBRE SAISONS	RÉSULTAT
0-5	- 0 \$
6-7	- 5 \$
8-9	- 10 \$
10-11	- 15 \$
12-13	- 20 \$
14-15	- 25 \$
16	- 30 \$
17	- 35 \$
18	- 40 \$
19	- 45 \$
20 +	- 50 \$
LES BONUS DES ÉCURIES POUR NOMBRE DE SAISONS <i>(seulement si l'écurie demeure avec le même pneumatique)</i> Nelson = +3 T.M.O. = +3 C.C.R. = +3 Wolf = +1	

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 de 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.

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 ½ 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; +7 au D20.
Unload Batteries*	pièces auto	Gr-Bretagne	-
l'Éclopé	journal	France	Commandite seulement les voitures françaises; +3 au D20.
Girlpower*	pièces auto	Gr-Bretagne	+2
Pizzetta	pneus	Italie	Commandite seulement les voitures avec pneus Pizzetta; +4 au D20.
Bocal	huiles	France	+3 au D20.
Peedal	huiles	U.S.A.	+6 au D20.
Englemort	pneus	Belgique	Commandite seulement les voitures avec pneus Englemort; +3 au D20.
Skull^{NEW}	huiles	Pays-Bas et Gr-Bretagne	+3
Castrel	huiles	Gr-Bretagne	+3

* Changement de nom.

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 \$

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.

DÈCÈS 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 (= ou >). 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 et aux courses hors championnat. 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	+3
écurie Nelson	+3
écurie TMO	+1
meilleure offre	+3
pilote sous contrat 1954	+3

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 (FD2).

Grand Prix comptant pour le championnat: des courses de 3 tours, 1 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 Formule Dé 2: des essais privés sur un circuit choisit par la FIA. Maximum de 5 pilotes. Un maximum de 3 tours par pilotes. Les résultats sont faits au D12 (dé blanc).

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 ½ 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 1956

BONUS MINIMUM = 0 / BONUS MAXIMUM = 3

PILOTE FD1	PAYS	DÉCÈS ?	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS		VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT			
					COURSE	DÉVELOP			ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)	
DECARI, Alberto	ITA	3+	38	-1	4,0	1,0	118 000		(BLESSE) <i>Blessé</i>			
RADIO, Juan Manuel	ARG	20	45	1	2,0	2,0			TMO (+2) <i>TMO</i>	24.000	1956-60	← D20 BONUS
FIVEROSA, Giuseppe	ITA	18+	50	-1	2,0	3,5			TMO		1952-54-56	← D20 BONUS
MOUSE, Stirling	GB	20	27	3	2,0	1,0			CCR (+2) <i>CCR</i>	55.000	1956	← D20 BONUS
CONEHEAD, Peter	GB	7+	42	-5	0,5	1,0			WOLF <i>Blessé</i>			← D20 BONUS
BOOKS, Tony	GB	20	24	2	1,0	0,5	36 000	36 000 \$	<i>Nelson</i>	41.000	1956	
GUNHALLER, José Froilan	ARG	20	34	-1	2,0	0,5			TMO		1954-56	← D20 BONUS
McLURON, Bruce	NZ	16+	19	6	0,5	0,5	30 000	30 000 \$	<i>Blessé</i>			
SASUFFI, Piero	ITA	20	50	-2	0,5	2,0	26 000	26 000 \$	(BLESSE) <i>Wolf</i>	30.000	1956	
GROTRIP, Wolfgang	ALL	7+	28	4	0,5	0,5	26 000	26 000 \$				
DRILL, Phil	USA	20	29	4	0,5	0,5	26 000	26 000 \$	<i>CCR</i>	26.000	1956	
BITLAND, Innes	GB	20	26	2	0,5	0,5	22 000	22 000 \$				
BISTO, prince	THA	20	42	-3	0,5	1,5	20 000	20 000 \$	(BLESSE) <i>Wolf</i>	20.000		
CARTELROTTI, Eugenio	ITA	4+	26	3	0,5	0,0	20 000	20 000 \$	<i>Blessé</i>			
LEVIS-OVAN, Stuart	GB	6+	26	3	0,5	0,0	20 000	20 000 \$	<i>Mort</i>			
SAUTILLANT, Maurice	FRA	20	39	0	0,5	0			WOLF			← D20 BONUS
VILLEROSI, Luigi	ITA	20	47	-2	0,5	1,0	18 000	18 000 \$	<i>Wolf</i>	18.000		
FRIGORIFY, Masten	USA	20	24	1	0,5	0,0	16 000	16 000 \$				
KLEAN, Karl	ALL	20	46	1	0	1,0			CCR <i>Wolf</i>	15.000	1956	← D20 BONUS
BRAINHAM, Jack	AUS	20	30	5	0,5	0,5			NELSON <i>Nelson</i>	30.000	1956-60	← D20 BONUS
BEERMANN, Hans	ALL	20	28	0	1,0	1,0			CCR		1954-56-58	← D20 BONUS
De GRANFANKIRI, Toulo	SUI	20	42	-1	0,5	(0,5)	8 000	8 000 \$				
GARDLENEY, Dan	USA	20	25	4	0,0	0,0	8 000	8 000 \$	<i>Nelson</i>	8.000	1956	
SAVAHIRI, Roy	GB	20	34	1	0,0	0,5	6 000	6 000 \$				
COLLINN, Peter	GB	6+	25	2	0	0			<i>Mort</i>		1954-56-58	← D20 BONUS
SKULL, Harry	USA	10+	35	2	0,0	0,0	4 000	5 840 \$	<i>Nelson</i>	5.840	1956	
FRÈRE, Paul	BEL	20	39	1	0,5	0,5			NELSON			← D20 BONUS
MANGEON, Robert	FRA	20	39	-3	0	1,5			WOLF			← D20 BONUS
BONNET, Joakim	SUE	19+	26	1	0,0	0,0	2 000	5 840 \$				
FISTER, Rudi	SUI	20	44	-3	-0,5	2,0			CCR <i>CCR</i>	12.000	1956	← D20 BONUS
BÉRET, Jean	FRA	7+	35	-1	-0,5	1,5			NELSON		1954-56	← D20 BONUS
ZIZI, Charles	FRA	20	47	-6	0,0	0,0	(12 000)	5 840 \$	<i>TMO</i>	6.000	1956	
PARCIEL, Reg	GB	20	45	-5	-1,5	-0,5			NELSON			← D20 BONUS
FRET, Joe	GB	2+	41	-4	(1,0)	0,5	(32 000)	5 840 \$	(BLESSE) <i>Blessé</i>			
CHIGNON, Louis	MON	20	57	-6	(1,0)	0,0	(40 000)	5 840 \$				
PITCH, paul	ALL	20	45	-6	(1,0)	0,0	(40 000)	5 840 \$				
EAT, John	GB	20	42	-4	(1,0)	(1,0)	(44 000)	5 840 \$				
CLASSE, Johnny	BEL	20	40	-7	(1,0)	(0,5)	(46 000)	5 840 \$				
MAITRESSE, Guy	FRA	2+	46	-5	(1,0)	(2,0)	(54 000)	5 840 \$	(BLESSE) <i>Blessé</i>			
SABOU, Eugène	FRA	20	49	-7	(2,0)	0,0	(70 000)	5 840 \$				
CROSSLA, Geoff	GB	20	35	-6	(2,0)	(0,5)	(72 000)	5 840 \$				

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, l'écurie pourra choisir une des fédérations représentées.

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 ½ 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	+3
Moule Automobile Club	MAC	Belgique	+0
Bagnole Club	BCF	France	+3
Royal Joke Automobile Club	RJAC	Gr-Bretagne	+4
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.

CHOIX DE VOS DIRECTEURS D'OPÉRATION

À partir de la saison 1956, les directeurs techniques font leur apparition, apportant de l'aide aux directeurs d'écuries pour la construction des voitures.

Directeur d'écurie: il supervise l'ensemble du travail d'une écurie, faisant profiter son bonus de développement à toute l'écurie (ou presque).

Directeur technique: il supervise de plus près tout ce qui concerne la voiture de son écurie, son bonus de développement ne peut être utilisé qu'avec les lancers de R&D pour les éléments de la voiture seulement.

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.
- 3) Pour chaque étape, l'écurie a le choix de choisir soit un directeur d'écurie ou un directeur technique, peu importe lequel l'écurie choisit en premier.

NOTE: Dans les années 1950 et 1960, les directeurs techniques étaient rares. Souvent, une écurie faisait appel à un designer pour dessiner la voiture, sous les recommandations du directeur d'écurie, le grand patron. Le rôle de directeur technique est apparu alors que la conception d'une voiture devenait plus compliquée, en tenant compte de l'aérodynamisme ainsi que les différents éléments qui la composaient. Ce dernier, avait alors la charge de coordonner les travaux des différents designers et des concepteurs.

TABLEAU DES NÉGOCIATIONS	
réussite = ≤ POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS SPÉCIAUX	BONUS SPÉCIAUX
écurie Castle	+3
écurie Nelson	+3
écurie TMO	+1
meilleure offre	+3
directeur sous contrat 1954	+3

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 diminuer, à vos risques!

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.

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

CHOIX D'UN DIRECTEUR AVEC CONTRAINTE:

Il est maintenant possible de choisir un directeur avec des contraintes, même si ces contraintes ne répondent pas à votre écurie. Cependant, Si plus d'une écurie choisit un tel directeur, ce dernier choisira automatiquement l'écurie qui répond aux exigences de ses contraintes. Lorsqu'un écurie choisit un directeur avec des contraintes, le joueur doit lancer un D20 afin de savoir si ce directeur accepte de rejoindre son écurie...

Directeur avec 1 contrainte: le directeur accepte de se joindre à l'écurie avec un résultat entre 11 et 20.

Directeur avec 2 contraintes: le directeur accepte de se joindre à l'écurie avec un résultat entre 16 et 20.

L'écurie peut acheter des bonus pour améliorer ses chances, 1 bonus pour ½ point de popularité, aucune limite.

N'oubliez pas, vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour ½ pts popularité.

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

LISTE DES DIRECTEURS D'OPÉRATION DISPONIBLES POUR 1956

DIRECTEUR TEAM	PAYS	CONTRAINTE VOITURE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS DÉVELOP	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
								ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
MESS, Raymond	GB	britannique	57	5	2,0	143 055	100 000 \$	<i>Wolf</i>	<i>10.000</i>	<i>1956</i>
CIBOERR, Alfred	ALL	allemande	65	0	<i>2,0</i>			<i>CCR Nelson</i>	<i>8.000</i>	<i>1956</i>
CHEAPMAN, Colin	GB	britannique	28	7	0,0	77 385	75 000 \$			
VANDALL, Tony	GB	Vandall ou britannique	58	3	1,0	77 055	75 000 \$			
UNCLESTONE, Bornie	GB	britannique	26	6	0,0	66 330	65 000 \$			
CASPER, John	GB	Casper ou britannique	33	4	0,5	66 165	65 000 \$			
TORRARI, Enzo	ITA	Torrari	58	2	<i>2,0</i>			TMO		1954-56-58
FISTER, RUDI*	SUI	-	44	0	1,0	43 890	43 890 \$	<i>CCR</i>	<i>43.800</i>	<i>1956</i>
EAT, John*	GB	britannique	42	-1	<i>0,5</i>			NELON		
DRINKER, Rob	GB	britannique	39	2	0,0	22 110	22 110 \$			
BANDINI, Amédée	ITA	-	57	0	0,5	21 945	21 940 \$			
IMFREE, Cook	GB	britannique	46	-2	<i>0,5</i>			WOLF		
ASTEUR, Bill	GB	britannique	56	-4	(1,5)	(110 055)	1 900 \$			
CLASSE, Johnny*	BEL	française	40	-2	(1,5)	(87 945)	1 900 \$			
McALSPEED, Kenneth	GB	Connout ou britannique	36	0	(1,0)	(43 890)	1 900 \$			
MEURAY, David	GB	britannique	47	0	0,0	-	1 900 \$			
PLATT, Enrico*	ITA	italienne	47	-3	(0,5)	(55 110)	1 900 \$			
RUGGERRY, Arialdo	ITA	Moisirati ou italienne	56	-3	0,0	(33 165)	1 900 \$			
SMATERS, Jacques	BEL	-	30	-3	(1,5)	(99 000)	1 900 \$			
VON FAKSANHUNSEN, Alex	ALL	-	51	-3	(0,5)	(55 110)	1 900 \$			

* = Pilote (peut diriger une écurie seulement si, comme pilote, il est avec la même écurie ou aucune).

LISTE DES DIRECTEURS TECHNIQUES DISPONIBLES POUR 1956

DIRECTEUR TECHNIQUE	PAYS	CONTRAINTE VOITURE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS DÉVELOP	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
								ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
CRAZYDOCK, Owen	GB	Casper ou britannique	31	5	1,0	99 165	60 000 \$			
CHEAPMAN, Colin**	GB	Focus ou britannique	28	8	0,0	88 440	50 000 \$			
CHICHI, Carlo	ITA	italienne	32	5	0,5	77 220	45 000 \$			
PLACEBO, Gioacchino	ITA	italienne	53	1	1,0	54 945	45 000 \$	<i>Nelson</i>	<i>51.000</i>	<i>1956</i>
GROLOTTO, Valerio	ITA	-	31	2	0,5	44 055	39 650 \$	<i>Wolf</i>	<i>39.650</i>	<i>1956</i>
CASPER, John	GB	-	33	2	0,5	44 055	39 650 \$	<i>CCR</i>	<i>39.650</i>	<i>1956</i>
PLASTIN, Frank	GB	-	36	2	0,0	22 110	19 800 \$	<i>TMO</i>	<i>19.800</i>	<i>1956</i>
FERRY, Len	GB	-	32	2	0,0	22 110	19 800 \$			
BUTTING, Ted	GB	britannique	30	2	0,0	22 110	19 800 \$			

** = Directeur d'écurie (peut être directeur technique d'une écurie seulement si, comme directeur d'écurie, il est avec la même écurie ou aucune).

RÈGLES SPÉCIALES POUR 1956

Il y a quelques règles spéciales à respecter pour la saison 1956...

- 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).
- 2) En raison de l'inexistence des pneus de pluie, une course ne peut pas commencer sous une pluie abondante; ignorez la règle de la pluie abondante, lors du lancer, en début de course, pour déterminer la météo au départ.
- 3) La saison comptera 5 courses pour le championnat des pilotes, seuls les 3 meilleurs résultats de chaque pilote seront retenus (comme en 1950, 1952 et 1953).
- 4) Une course Championnat sera de 3 tours, une course hors championnat sera de 2 tours, excepté le Indy 500 (4 tours)..
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Une course Formule Dé 2 (essais), aucune obligation, de 0 à 5 pilotes.
- 8) 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; à condition que ce pilote ne soit pas blessé.
- 9) 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.).
- 10) Il n'y a pas de R&D dans la semaine d'une course (championnat et hors championnat seulement); les mécanos sont occupés à préparer les voitures pour la course.
- 11) Les écuries peuvent demander des essais privés, selon les règles de la FD1; la liste des circuits et les locations vous sont présentées dans l'**aide de jeu**.
- 12) 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 et aux constructeurs qui ne participent pas au championnat (donc, certains pilotes qui ne participent pas au championnat). Il y aura aussi des courses de Formule Dé 3, ces courses sont réservées aux pilotes qui ne participent pas au championnat, ce qui leur permettra de s'améliorer quand même... ou pas!

12)

13)

14)

15)

16)

17)

18)

CRÉATION DES BOURSES DES 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 1956.

FONCTIONNEMENT:

Sur la page suivante, vous trouverez la liste des courses de la saison 1956, vous devrez compléter les cases vides à l'aide des tableaux de 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 2 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. **Note:** pour certaine course, le choix du type de partage est déterminé entre certains types, relancez le D20 jusqu'à l'obtention d'un type compris parmi les choix.

BONUS DES GRANDS PRIX		
GRAND PRIX	BONUS	# TYPE
COURSE CHAMPIONNAT		
Argentine	+5	D20
Belgique	+10	3 à 8
France	+10	1 à 6
Grande-Bretagne	+11	D20
Italie	+8	D20
Monaco	+6	D20
COURSES HORS CHAMPIONNAT		
International Trophy	+7	3 à 5
Indianapolis 500	+10	3 à 8
Brands Hatch	+5	D20
COURSES FD2		
Ain-Diab	-12	-
Barcelone	-10	-
Bari	-11	-
Berlin	-11	-
Bordeaux	-6	-
Caen	-4	-
Frontières	-7	-
Mendoza	-12	-
Modène	-10	-
Nürburgring	-6	-
Pau	-6	-
Posillipo	-10	-
Reims	-10	-
Richmond Trophy	-7	-
Sussex Trophy	-10	-
Suisse	-10	-
Syracuse	-9	-

HISTORIQUE
4
7,8
2,3
1,5
3,8
4,4
7,8
4

BOURSES	
D20 + BONUS	BOURSE
0 -	50 000 \$
1	55 000 \$
2	60 000 \$
3	65 000 \$
4	70 000 \$
5	75 000 \$
6	80 000 \$
7	85 000 \$
8	90 000 \$
9	95 000 \$
10	100 000 \$
11	105 000 \$
12	110 000 \$
13	115 000 \$
14	120 000 \$
15	125 000 \$
16	130 000 \$
17	140 000 \$
18	150 000 \$
19	160 000 \$
20	170 000 \$
21	180 000 \$
22	190 000 \$
23 +	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	<i>90.000</i>	<i>1</i>
GP Belgique	<i>190.000</i>	<i>3</i>
GP France	<i>105.000</i>	<i>2</i>
GP Grande-Bretagne	<i>200.000</i>	<i>6</i>
GP Italie	<i>200.000</i>	<i>5</i>
GP Monaco	<i>110.000</i>	<i>1</i>
HORS CHAMPIONNAT		
International Trophy	<i>170.000</i>	<i>3</i>
Indy 500	<i>160.000</i>	<i>3</i>
GP Brands Hatch	<i>110.000</i>	<i>3</i>
FORMULE DÉ 2		
GP Maroc (Ain-Diab)		N/A
GP Buenos Aires (Mendoza, Arg.)		N/A
GP Syracuse (Italie)		N/A
GP Naples (Italie)		N/A
GP Pau (France)	<i>50.000</i>	N/A
GP Caen (France)	<i>55.000</i>	N/A
GP Reims (France)	<i>50.000</i>	N/A
GP Modène (Italie)	<i>50.000</i>	N/A
Sussex Trophy (Gr-Bretagne)	<i>60.000</i>	N/A
GP des Frontières (Belgique)	<i>65.000</i>	N/A
GP Nürburgring (Allemagne)	<i>65.000</i>	N/A
GP Bordeaux (France)	<i>80.000</i>	N/A
GP Barcelone (Espagne)	<i>75.000</i>	N/A

Coup d'œil sur les trucs à venir !

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

- ▶ La saison numéro 5, ce sera 1958.
- ▶ En 1958, il y aura un nouveau président de la FIA: Harlequin de Liedekchose Beaugros.
- ▶ 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.**
- ▶ 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 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. Vous êtes intéressés?

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 F1™, mais rien ne nous empêche de faire quelques détours; déjà Yves a commencé en allongeant la présence de Mercedes™...

Bonne saison 1956 !



LE CALENDRIER 1956

SOIRÉE #	SEM. #	CHAMPIONNAT	HORS CHAMPIONNAT	FD2 (COURSES D'ESSAIS)	LANCERS RECHERCHE/DÉVELOPPEMENT
SOIRÉE PRÉPARATIONS SAISON 1956					
1	1	Grand Prix du Maroc (Ain-Diab)			4
	4	Grand Prix de Buenos Aires (Mendoza, Argentine)			
2	5	Grand Prix d'Argentine (Buenos Aires v.1954)			8
3	16	International Trophy (Silverstone, GB)			4
	17	Grand Prix de Syracuse (Italie)			
	18	Grand Prix de Naples (Posillipo, Italie)			
4	19	Grand Prix de Monaco (Monte-Carlo v.1950)			2
	20	Grand Prix de Pau (France)			
	21	Grand Prix de Caen (France)			
5	22	500 cases d'Indianapolis (États-Unis)			1
6	24	Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps v.1950)			3
7	28	Grand Prix de France (Rouen-Les-Essarts v.1952)			1
8	30	GP de Grande-Bretagne (Silverstone v.1950)			2
9	33	Grand Prix d'Italie (Monza avec ovale)			2
10	36	Grand Prix de Brands Hatch (États-Unis)			8
	38	Grand Prix de Reims (France)			
	39	Grand Prix de Modène (Italie)			
FINALISATIONS DONNÉES SAISON 1956					
11	41	Sussex Trophy (Goodwood, GB)			8
	44	Grand Prix des Frontières (Chimay, Belgique)			
	45	Grand Prix du Nürburgring (Allemagne)			
	46	Grand Prix de Bordeaux (France)			
	48	Grand Prix de Barcelone (Espagne)			
FORMULE DÉ 3 POUR PILOTES NON PARTICIPANTS	INTERNATIONAL FD3			BRITISH FD3	
	SEMAINE 12 - Glover Trophy (Goodwood, G.B.)			SEMAINE 14 - Earl of March Trophy (Goodwood, G.B.)	
	SEMAINE 18 - Helsinki (Finlande)			SEMAINE 16 - Sporting Record Trophy (Brands Hatch, G.B.)	
	SEMAINE 23 - Circuit de la Châtre (France)			SEMAINE 20 - Doll Express Trophy (Silverstone, G.B.)	
	SEMAINE 25 - Halle Salle Schleife (Allemagne)			SEMAINE 28 - Redsex Trophy (Crystal Palace, G.B.)	
	SEMAINE 27 - Vandall Trophy (Snetterton, G.B.)			SEMAINE 36 - Gold Cup (Oulton Park, G.B.)	
	SEMAINE 31 - Grand Prix de Pescara (Italie)				