

# CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE DÉ 1

**FDI**  
**EVOLUTION**

- 24 juin 2020 -

**LIGUE**  
**PROUT**

## SOIRÉE DES PRÉPARATIFS **5<sup>e</sup> SAISON - 1958**



La Ligue Prout présente

# L'ORDRE DU JOUR

De la 5<sup>e</sup> soirée des préparatifs  
du championnat FD1-évolution

PRÉAMBULE .....	2
INTRODUCTION .....	3
FONCTIONNEMENT DES VOTES .....	4
CHANGEMENTS DANS LES RÈGLES DU JEU .....	5
CHANGEMENTS DANS LES RÈGLES DU CHAMPIONNAT .....	7
MISE AU POINT AU SUJET DE CERTAINES RÈGLES .....	10
ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS POUR 1958 .....	11
L'ENTRE SAISONS .....	12
BUDGET PERSONNEL.....	13
CHOIX DE VOTRE VOITURE.....	14
CHOIX DE VOTRE MOTEUR .....	15
CHOIX DES PNEUMATIQUES .....	16
CHOIX DE VOTRE COMMANDITAIRE.....	17
CHOIX DE VOS PILOTES .....	18
COMMANDITE DE FÉDÉRATION.....	20
CHOIX DE VOS DIRECTEURS .....	21
RÈGLES SPÉCIALES POUR 1958.....	23
CRÉATION DES BOURSES DES GRANDS PRIX.....	24
Coup d'œil sur les trucs à venir !.....	26
LA BIÈRE À YVES ! .....	27
LE CALENDRIER 1958.....	28

« Le projet du championnat de la Ligue Prout FD1-évolution est un beau projet. Un peu long peut-être, mais ça nous permet d'être ensemble... mais c'est vrai que c'est un long projet! »

**LIGUE PROUT - FD1**  
**EVOLUTION**

## PRÉAMBULE



Cette semaine (27 juin), 15 semaines se sont écoulées depuis la dernière rencontre des membres de la Ligue

Prout, c'était lors de la soirée finale de la saison 1956, où nous avons faits des simulations de courses Formule Dé 2. C'était le 7 mars. On rajoute deux autres semaines pour la dernière course du championnat FD1-évolution, le Grand Prix de Brands Hatch, où nous avons vu le nouveau champion, Juan Manuel Radio, mourir. C'était le 22 février. 17 semaines sans se voir, c'est quelque chose! J'en suis certain, chacun de nous avait hâte de revoir le groupe, surtout la face de Jessy qui nous rappelle oh combien on est chanceux dans nos petits malheurs intimes. 😊

Le 21 mars, le ciel nous est tombé sur la tête, avec le programme de distanciation mis en place par le gouvernement Legault. Chacun préférerait demeurer à la maison, ne voulant pas prendre de risques et moi, seul dans le sous-sol, j'ai noyé ma peine avec quelques bouteilles... mais je ne vous en veux pas, j'ai compris... je n'oublierai pas! Mais je m'égare, continuons! Bref, nous nous sommes retrouvés dans une situation que jamais nous n'aurions cru possible au Québec. Mais ce n'est pas fini, il restera encore beaucoup de chemin à parcourir avant de revenir réellement à nos petites habitudes, bien tranquille, loin du danger. En attendant, continuons d'être prudents, que ce soit pour nous-mêmes ou pour les autres.

Nous revoici donc réunis, ce soir, entre amis... mais l'amitié est une chose, et le but véritable de cette soirée est de préparer et faire la mise en place de la 5<sup>e</sup> saison du championnat FD1-évolution, la saison 1958 (on applaudit et on retient Yves dans son élan d'allégresse).

Je laisse donc la place aux préparatifs de la saison 1958, et je lève mon verre à notre amitié, si souvent mise à l'épreuve, mais qui nous permet d'être ici, ce soir, tous réunis. Bonne saison à vous tous, et ça va bien aller... pour la saison 1958!



- Stéphane Renaud  
Président Ligue Prout.

# INTRODUCTION



Mes très chers amis, cette année sera une année décisive dans le développement du championnat mondial des

pilotes. La Formule Dé Un prendra un virage important, continuant de récompenser le meilleur pilote, mais si mon projet passe l'étape des votes, les constructeurs auront maintenant leur championnat bien à eux. Ce championnat des constructeurs prendra une importance certaine et, j'en suis sûr, attirera les plus grands constructeurs de l'automobile. De leur côté, les écuries chercheront à s'impliquer davantage, ce qui offrira un spectacle encore plus excitant, encore plus incroyable. Je vous le répète, la Formule Dé Un passe à une vitesse supérieure. Mais pour assurer l'avenir de la catégorie suprême de l'automobile, j'ai besoin de vos votes. Alors faites comme moi et foncez, tel un bolide en pleine puissance de ses chevaux.

Dans un autre ordre d'idée, il y a le championnat des constructeurs, c'est important ce que je vous dis, l'avenir de la Formule Dé Un se doit de passer par cette étape, c'est écrit dans l'histoire... ce sera écrit dans l'histoire! Depuis toujours, nous tentons de débattre sur l'importance du pilote, et du bolide. Mais maintenant, il sera question d'un seul championnat, récompensant à la fois le meilleur pilote et le meilleur constructeur. Je vous le répète, c'est important d'une importance capitale!

La Formule Dé Un est en bonne santé, je crois. Depuis la création du championnat, sa popularité ne cesse d'augmenter. J'en étais à ces réflexions quand, tout à coup, je me sens con. Assis par terre dans le salon, je ne fous rien, je suis un con. Heureusement que ma copine a soudain l'idée de génie, de me toucher le porte-avions. Vite fait, je lui sors mon canon. Ça va chauffer oui mon amour, mon bolide va exploser!

Merci et bonne saison 1958.

- Augustin Pantoute  
Président de la Commission  
Sportive Incompréhensible.



Augustin Perouse, 2<sup>e</sup> président de la CSI, de 1946 à 1961.



Pour tout dire, de ce bureau maussade et triste, ces longues journées, assis derrière ce bureau de paperasses à regarder par la petite fenêtre, d'où le soleil pénètre avec tant de mal, me laissant de froid, toujours derrière ce bureau qui semble m'empêcher de me lever, me retenant prisonnier, dans ce local grisâtre, sinistre, horrible et pas beau. Voilà ma triste réalité, voilà ce à quoi je semble être condamné. Voilà près de 22 ans que cette situation perdure. Je suis fatigué et j'ai envie de jouer avec ma femme.

Aujourd'hui, après tant d'année à diriger la Fédération Incompétente de l'Automobile, tout en menant à bien le Bagnole Club de France, je me dois d'écouter ma conscience et de vous annoncer que cette année sera la dernière de ma présidence. Ma conscience me dit aussi «merde» et c'est pourquoi, à l'aube de cette cinquième saison de Formule Dé Un, j'ajouterai ceci: je n'en ai rien à foutre, avec un gros «merde», dans le sens de crottin!

Voilà donc en quoi consistera mon discours cette année, la course automobile peut aller se faire voir ailleurs, n'ayant rien à en branler, chose que, j'espère, ma femme saura exécuter avec un meilleur succès.

À l'automne de cette année 1958, je tirerai ma révérence, laissant ainsi ma place à un homme qui saura mener à bien cette fédération qui, aujourd'hui, me soulève le cœur à un niveau encore jamais atteint.

À la fin de ce mandat, je ne demanderai qu'une faveur: y aura-t-il un psychologue dans la salle?

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



Le vicomte Jehan de Rohan-Chabot, 3<sup>e</sup> président de la FIA, de 1936 à 1958. Il se retirera à la fin de 1958.

Durant sa présidence, il mettra en place la durée d'un mandat à trois ans (autrefois annuellement).

Il recevra le titre de président d'honneur et continuera à assister aux réunions jusqu'à sa mort en 1968.

Les encadrés de ce genre, sont des indicateurs de l'histoire de la Formule Un<sup>tm</sup>. À l'occasion, on y explique l'histoire derrière une évolution, un événement, etc.

Des ajouts figurent dans ce document; des résultats de vote, des commentaires, etc.

Ces ajouts apparaissent comme cette note, et ne figureraient pas dans le document original



## 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 concernant le championnat **FD1-évolution**.

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...



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! C'était une bonne chose!

**FDI et FDI-évolution:** La *FDI-évolution* est un championnat de la **Ligue Prout**, un championnat de **FDI** qui tient compte des évolutions de la *F1<sup>m</sup>* à travers l'histoire; rien à voir avec tout autre championnat de **FDI** ayant existé par le passé, ou qui pourrait revenir !

**VOTES COMMISSION FD1 :** Les votes sous cette appellation, concernent surtout les règles de championnat, des règles spécifiques à certaines époques de la Formule Un<sup>m</sup>, ou encore des règles sur les voitures, moteurs, etc. C'est dans cette section que seront votés des règlements historiques, où l'ensemble des joueurs pourra voter, ainsi qu'un certain nombre de votes d'autres instances, tel la FIA, la CSI, les promoteurs 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 l'ensemble des joueurs participants au 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:** La Fédération Incompétente de l'Automobile, par le sport automobile, ne pense qu'à remplir ses coffres tout en profitant du vestige que lui apporte ces événements sportifs. Son vote va donc dans l'intérêt du public et du spectacle.

**CSI:** La Commission Sportive Incompréhensible a comme mandat l'organisation des courses automobiles mises en place par la FIA. Sa préoccupation première est de faire du championnat de Formule Dé Un le plus gros événement sportif.

Les organisateurs des 7 Grands Prix de la saison 1958 (un sera éliminé, plus tard dans la soirée), comptant pour le championnat, sont divisés en quatre groupes:

L'Automobile Tango Club d'Argentine (ATCA) et le Bagnole Club de France (BCF) sont du côté de la FIA.

Le Nederlands Boot Club (NBC) est du côté de la CSI.

Le Belgique Moule Automobile Club (BigMAC), le British Royal Joke Automobile Club (BRJAC) et l'Italia Royal Papemobile Club (IRPC) se montrent neutres.

L'AutoCar de Monaco (ACM) désire à tout prix figurer dans le championnat, aussi accordera-t-il un montant de \$1000 à toutes les écuries apportant son soutien pour le vote des circuits, ainsi que son vote pour soutenir les choix des écuries.

# 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 !

## 1958-01: TRANSFERT DES POINTS DE RECHERCHE & DÉVELOPPEMENT

Il s'agit d'un ajustement concernant les points *de recherche & développement* d'usine. Durant une saison, ces points ne seront plus transférables entre la **saison en cours** et la **saison suivante** (*sur votre feuille de Recherche & Développement*). Les points R&D d'usine acquis en **saison en cours** ne pourront être utilisés que pour la saison en cours, et les points acquis dans la section **saison suivante** ne pourront être utilisés que pour la saison suivante. Les points de R&D acquis durant les courses continuent d'être disponibles pour la saison en cours et la saison suivante. Cette règle reflétera mieux le travail effectué en usine, puisqu'un point d'usine se résulte suite à une tentative manquée d'un lancer de dé pour R&D; le point ainsi acquis demeurera dans l'atelier où il fut gagné.

De plus, les points de recherche & développement non utilisés à la fin d'une saison se transféreront de la façon suivante aux données de la prochaine saison:

**Les points non utilisés dans la section 'saison en cours'**; 50% de ces points seront transférés à la nouvelle saison, dans la section **saison en cours** (arrondi au plus haut).

**Les points non utilisés dans la section saison suivante**; 100% de ces points seront transférés à la nouvelle saison, dans la section **saison en cours**.

Ce transfert se fait de manière logique, puisqu'au début d'une nouvelle saison, une écurie ne devrait pas avoir de points d'usine disponible pour la saison suivante.

Bizarrement, je me demande si je ne l'avais pas déjà annoncé! Je m'aperçois maintenant que j'avais déjà mis en place ce système dans mon fichier excel de développement...

RÉGLEMENTATION RELIÉE AU FONCTIONNEMENT DU DÉVELOPPEMENT → VOTE NON NÉCESSAIRE.

## 1958-02: LE COÛT D'UN ÉLÉMENT PRIVÉ

Un élément privé est un élément construit par une écurie. Un élément peut être, pour une voiture, le châssis, un effet aérodynamique, un élément spécial; la formation d'un mécano; les points et mécanos du stand; etc. Le coût total d'un élément privé est multiplié par le nombre d'échecs accumulés, lors des tentatives de recherche & développement. Ce nombre d'échecs devient un pourcentage, le surplus maximum étant 25%.

Les échecs accumulés sur des éléments d'un constructeur ne sont pas pris en compte.

RÉGLEMENTATION RELIÉE AU FONCTIONNEMENT DU DÉVELOPPEMENT → VOTE NON NÉCESSAIRE.

## 1958-03: LE SALAIRE D'UN PILOTE DÉCÉDÉ

Pour un pilote, sous contrat à longue durée, il sera possible à son écurie de ne pas payer le salaire complet de ce pilote, pour les saisons qui resteraient au contrat. Pour ce faire, l'écurie annonce, en pourcentage, le montant qu'elle désire payer, pour le total des saisons qui restent au contrat. Ce montant est final. Cependant, ne pas respecter un contrat peut entraîner une perte de points de popularité.

Le joueur lance un D20 et obtient comme résultat, sur le tableau **des pertes et gains popularité**, le nombre de points de popularité qu'il perd ou gagne. Au D20 lancé, il additionne le bonus selon le pourcentage qu'il donne à la famille du pilote décédé.

Par ce système, comme dans la réalité, une entreprise qui déciderait de ne pas respecter un contrat, cela lui apporterait une mauvaise image par rapport à la famille du défunt. De la même façon, une entreprise qui donnerait un montant, voire même supérieur, cela lui ferait une belle publicité.

La saison dans laquelle le pilote décède, son salaire est payé à 100% et l'écurie n'a pas à faire cette section.

ÉVALUATION DU BONUS		
% DU SALAIRE ACCORDÉ	BONUS	PERTE OU GAIN ASSURÉ
0%	-15	-2 (75%) ou -1 (25%)
5%	-14	-2 (70%) ou -1 (30%)
10%	-13	-2 (65%) ou -1 (35%)
15%	-12	-2 (60%) ou -1 (40%)
20%	-11	-2 (55%) ou -1 (45%)
25%	-10	-2 (50%) ou -1 (50%)
30%	-9	-2 (45%), -1 (50%) ou +0 (5%)
35%	-8	-2 (40%), -1 (50%) ou +0 (10%)
40%	-7	-2 (35%), -1 (50%) ou +0 (15%)
45%	-6	-2 (30%), -1 (50%) ou +0 (20%)
50%	-5	-2 (25%), -1 (50%) ou +0 (25%)
55%	-4	-2 (20%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (5%)
60%	-3	-2 (15%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (10%)
65%	-2	-2 (10%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (15%)
70%	-1	-2 (5%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (20%)
75%	+0	-1 (50%), +0 (25%) ou +1 (25%)
80%	+1	-1 (45%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (5%)
85%	+2	-1 (40%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (10%)
90%	+3	-1 (35%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (15%)
95%	+4	-1 (30%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (20%)
100%	+5	-1 (25%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (25%)
105%	+6	-1 (20%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (30%)
110%	+7	-1 (15%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (35%)
115%	+8	-1 (10%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (40%)
120%	+9	-1 (5%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (45%)
125%	+10	+0 (25%), +1 (25%) ou +2 (50%)

GAIN OU PERTE POPULARITÉ	
D20 + BONUS	RÉSULTAT POPULARITÉ
0 -	-2
1-10	-1
11-15	+0
16-20	+1
21 +	+2

### NOTE:

Si cette nouvelle règle est acceptée, les joueurs feront cette étape dans la 11<sup>e</sup> partie (choix des pilotes).

VOTE LIGUE PROUT 1958-03	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
note:				

*Le projet est refusé, mais accepté à 4 contre 0 selon les conditions suivantes:*

- 1) 2 écuries seulement peuvent s'unir pour payer ensemble jusqu'à 100% du salaire.
  - 3) à partir d'un salaire payé à 100%, aucune perte de popularité possible.
  - 4) Le tableau d'évaluation du bonus accepté jusqu'au début de la saison 1968.
- voir la règle finale à la fin de ce document.*



# 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. En résumé: les dés décident de l'avenir. Un vote historique qui ne passe pas, aura plus de chance de passer à chacune des saisons suivantes.

## 1958-04: LES CIRCUITS POUR LA SAISON 1958

Cette saison, le championnat des pilotes inclura 6 courses comptants pour le championnat et 4 courses hors championnat, contrairement à 5 pour la saison 1954. Pour le championnat des pilotes, les 4 meilleurs résultats seront retenus pour le classement. La Commission Sportive Incompréhensible (C.S!.) a retenu 7 circuits. Un circuit devra passer au vote afin d'être exclu du championnat et se retrouver dans les courses hors championnat.

Les circuits retenus sont: Buenos Aires (Argentine), Francorchamps (Belgique), Rouen-les-Essars (France), Silverstone (Grande-Bretagne), Monza (sans l'ovale, Italie), Monaco et Zandvoort (les deux sections, Pays-Bas).

Le circuit pour lequel la commission votera le rejet du championnat sera introduit dans le calendrier hors championnat pour totaliser 4 courses (identique à la saison 1954). Les circuits figurant dans le calendrier hors championnat sont: Indianapolis (500 cases), Silverstone (International Trophy) et Brands Hatch (Grande-Bretagne).



**1958: place aux constructeurs**

Trop souvent oublié, depuis la création du championnat de Formule Un™, les constructeurs ont maintenant droit à leur championnat. Le but de la Fédération Internationale de l'Automobile était de conserver et d'attirer de nouveaux constructeurs, à une époque où ils commençaient à bouder la plus importante discipline.

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. De plus, n'oubliez pas: Monaco offre \$1000 à chacune des écuries qui ne l'exclurent pas du championnat, en plus de voter comme le choix des écuries..

*Les écuries C.C.R., Nelson et Wolf soutiennent Monaco et reçoivent chacun \$1,000.*

Monaco: tableau à utiliser si les écuries ne votent pas son exclusion.

MONACO*
Arg = 1
Bel = 2
Fra = 3
GB = 4
Ita = 5
PB = 6
FIA = 7
CS! = 8
nul = 9-10
écuries = 11-20

COMMISSION FD1	ÉCURIES	FIA	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO*	PAYS-BAS
	Argentine	Écuries = 1-12	Écuries = 1-11	Bel = 1-2	Arg = 1-2	Arg = 1-2	Arg = 1-2	Arg = 1-2	Arg = 1-2	Arg = 1-2
Belgique	Arg = 13	Arg = 12	Fra = 3-4	Fra = 3-4	Bel = 3-4	Bel = 3-4	Bel = 3-4	Bel = 3-4	Bel = 3-4	Bel = 3-4
France	Bel = 14	Bel = 13	GB = 5-6	GB = 5-6	GB = 5-6	Fra = 5-6	Fra = 5-6	Fra = 5-6	Fra = 5-6	Fra = 5-6
GB	Fra = 15	Fra = 14	Ita = 7-8	Ita = 7-8	Ita = 7-8	Ita = 7-8	Ita = 7-8	GB = 7-8	GB = 7-8	GB = 7-8
Italie	GB = 16	GB = 15	Mon = 9-10	Mon = 9-10	Mon = 9-10	Mon = 9-10	Mon = 9-10	Mon = 9-10	Ita = 9-10	Ita = 9-10
Monaco	Ita = 17	Ita = 16	PB = 11-12	PB = 11-12	PB = 11-12	PB = 11-12	PB = 11-12	PB = 11-12	PB = 11-12	Mon = 11-12
Pays-Bas	Mon = 18	Mon = 17	FIA = 13-17	FIA = 13	FIA = 13-17	FIA = 13	FIA = 13	FIA = 13	FIA = 13-14	FIA = 13
	PB = 19	PB = 18	CS! = 18	CS! = 14	CS! = 18	CS! = 14	CS! = 14	CS! = 14	CS! = 15-16	CS! = 14-18
	nul = 20	nul = 19-20	nul = 19-20	nul = 15-20	nul = 19-20	nul = 15-20	nul = 15-20	nul = 15-20	nul = 17-20	nul = 19-20
	VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CS!	VOTE ORGANISATEURS						
	Pays-Bas	Pays-Bas	Pays-Bas	Pays-Bas						
1958-04	CIRCUIT REJETÉ ▶			Pays-Bas						

## 1958-05: LE MÉLANGE ALCOOL-ESSENCE INTERDIT

La Fédération Incompétente de l'Automobile (F!A) désire interdire l'utilisation de l'alcool mélangé à l'essence. Actuellement, il est possible d'obtenir deux éléments spéciaux avec ce type de mélange: élément #1 = +1 pts conso, et élément #2 = +1 pts conso et +1 pts puissance moteur.

N'oubliez pas: si votre écurie a voté pour ne pas exclure Monaco du championnat, ce dernier votera comme votre écurie, si plus d'une écurie, Monaco lance le dé pour chacune des écuries qui auront voté en sa faveur, le résultat revenant le plus souvent sera son choix. En votant **POUR**, vous votez pour l'interdiction; en votant **CONTRE**, vous votez contre l'interdiction.

Monaco: tableau à utiliser pour les écuries ne votant pas son exclusion.

**MONACO\***  
pour = 1  
contre = 2  
F!A = 3  
CS! = 4  
nul = 5-9  
écurie = 10-20

COMMISSION FD1	ÉCURIES	F!A	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO*	PAYS-BAS	
		pour contre	pour = 1-10 contre = 11-15 nul = 16-20	pour = 1-7 contre = 8-14 nul = 15-20	pour = 1-2 contre = 3-4 F!A = 5-16 CS! = 17-18 nul = 19-20	pour = 1-5 contre = 6-10 F!A = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-2 contre = 3-4 F!A = 5-16 CS! = 17-18 nul = 19-20	pour = 1-5 contre = 6-10 F!A = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-5 contre = 6-10 F!A = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-3 contre = 4-6 F!A = 7-9 CS! = 10-12 nul = 13-20	pour = 1-2 contre = 3-4 F!A = 5-6 CS! = 7-18 nul = 19-20
	VOTE ÉCURIES <b>POUR</b>	VOTE F!A <b>POUR</b>	VOTE CS! <b>NUL</b>	VOTE ORGANISATEURS <b>POUR</b>							
<b>1958-05</b>	VOTE REMPORTE			<b>POUR</b>							

## 1958-06: LE CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS

La Fédération Incompétente de l'Automobile (F!A) désire mettre en place un championnat pour les constructeurs. Un constructeur est la marque de la voiture et moteur utilisé par une écurie. Si l'écurie ne possède pas sa voiture, la marque de la voiture utilisée sera utilisée pour le championnat des constructeurs; si l'écurie possède sa propre voiture, sa marque sera utilisée pour le championnat des constructeurs.

**Exemple 1:** L'écurie T.M.O. remporte le championnat avec la voiture Torrari, Torrari est aussi utilisé par l'écurie Wolf. On retrouvera donc comme marque = Torrari (TMO), la marque Torrari avec l'écurie T.M.O. pour différencier de l'écurie Wolf.

**Exemple 2:** L'écurie Nelson remporte le championnat avec sa propre voiture, en utilisant un moteur Moisirati. On retrouvera donc comme marque = Nelson-Moisirati, la marque Nelson avec le moteur Moisirati.

**Exemple 3:** Il n'y en a pas!

Le championnat des constructeurs se fera parallèlement au championnat des pilotes. Pour chaque course, le constructeur retient le meilleur résultat (un seul) parmi tous les pilotes utilisant sa marque. Sur les 6 courses du championnat, le constructeur retient seulement les 4 meilleurs résultats (comme pour un pilote). Le nom de l'écurie obtenant le plus de meilleurs résultats avec le constructeur verra son nom inscrit entre parenthèses.

N'oubliez pas: si votre écurie a voté pour ne pas exclure Monaco du championnat, ce dernier votera comme votre écurie, si plus d'une écurie, Monaco lance le dé pour chacune des écuries qui auront voté en sa faveur, le résultat revenant le plus souvent sera son choix. En votant **POUR**, vous votez pour l'introduction; en votant **CONTRE**, vous votez contre l'introduction.

Monaco: tableau à utiliser pour les écuries ne votant pas son exclusion.

**MONACO\***  
pour = 1  
contre = 2  
F!A = 3  
CS! = 4  
nul = 5-9  
écurie = 10-20

COMMISSION FD1	ÉCURIES	F!A	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO*	PAYS-BAS
		pour contre	pour = 1-10 contre = 11-15 nul = 16-20	pour = 1-10 contre = 11-15 nul = 16-20	pour = 1-2 contre = 3-4 F!A = 5-16 CS! = 17-18 nul = 19-20	pour = 1-5 contre = 6-10 F!A = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-5 contre = 6 F!A = 7-16 CS! = 17-18 nul = 19-20	pour = 1-5 contre = 6-7 F!A = 8-9 CS! = 10-11 nul = 12-20	pour = 1-8 contre = 9-10 F!A = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-4 contre = 5-8 F!A = 9-12 CS! = 13-16 nul = 17-20
	VOTE ÉCURIES <b>POUR</b>	VOTE F!A <b>CONTRE</b>	VOTE CS! <b>CONTRE</b>	VOTE ORGANISATEURS <b>NUL</b>						
<b>1958-06</b>	VOTE REMPORTE			<b>CONTRE</b>						

## 1958-07: LE PARTAGE D'UNE VOITURE ENTRE 2 PILOTES

La Fédération Incompétente de l'Automobile (FIA) désire mettre fin au partage des points lorsque deux pilotes se partagent une même voiture durant une course. Il sera toujours permis de partager une voiture, mais les pilotes n'auront pas droit aux points acquis selon la position terminée. Cependant, les points seront accordés au constructeur.

En votant POUR, vous acceptez cette proposition, en votant CONTRE, vous refusez cette proposition.

<b>COMMISSION FDI</b>	<b>ÉCURIES</b>	<b>FIA</b>	<b>CS!</b>	<b>ARGENTINE</b>	<b>BELGIQUE</b>	<b>FRANCE</b>	<b>G-BRETAG.</b>	<b>ITALIE</b>	<b>MONACO</b>	<b>PAYS-BAS</b>
	pour contre	pour = 1-10 contre = 11-15 nul = 16-20	pour = 1-10 contre = 11-15 nul = 16-20	pour = 1-2 contre = 3-4 FIA = 5-16 CS! = 17-18 nul = 19-20	pour = 1-5 contre = 6-10 FIA = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-5 contre = 6 FIA = 7-16 CS! = 17-18 nul = 19-20	pour = 1-5 contre = 6-7 FIA = 8-9 CS! = 10-11 nul = 12-20	pour = 1-8 contre = 9-10 FIA = 11-12 CS! = 13-14 nul = 15-20	pour = 1-4 contre = 5-8 FIA = 9-12 CS! = 13-16 nul = 17-20	pour = 1-2 contre = 3-4 FIA = 5-6 CS! = 7-18 nul = 19-20
	VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CS!	VOTE ORGANISATEURS						
<b>1958-07</b>	<b>VOTE REMPORTE</b> ►			<i>Vote annulé sur demande des membres de la Ligue Prout après une discussion interminable!</i>						



# MISE AU POINT AU SUJET DE CERTAINES RÈGLES

Petits rappels concernant certaines règles du jeu et du championnat FD1-évolution, ainsi que les règles imposées durant la dernière saison...

## **1958-08: BOÎTE DE TRANSMISSION À 5 RAPPORTS**

**Aspiration:** L'aspiration est permise en 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> vitesse, peu importe le nombre de rapports utilisé, pourvu que la voiture qui profite d'une aspiration soit à une vitesse égale ou supérieure à la voiture qui lui donne l'aspiration.

**Casse moteur:** Avec le 4 rapports, les casses moteur se font en en 4<sup>e</sup> vitesse avec 20 comme résultat (le maximum). Avec le 5 rapports, les casses moteurs se font en 4<sup>e</sup> (15 comme maximum) et 5<sup>e</sup> vitesse (20 comme maximum).

**Puissance du moteur:** L'utilisation des bonus de puissance du moteur est autorisée seulement à partir de la 3<sup>e</sup> vitesse (peu importe le nombre de rapports), et un test de casse moteur pour l'utilisation des points maximum de la puissance à partir de la 3<sup>e</sup> vitesse, peu importe le nombre de rapports utilisé.

**Météo:** Lorsqu'un lancer donne comme résultat le maximum d'un dé qui occasionne un test de casse moteur (voir **casse moteur**, ci-haut), et que la météo a débuté avec un ciel variable, un test de météo est alors réalisé.

**Stand:** Peu importe le nombre de rapports, suite à un arrêt long (tentative d'arrêt court manquée ou réparation), une voiture repart en 2<sup>e</sup> vitesse.

**Choix de la boîte de vitesse utilisée:** Une écurie qui possède plus d'une boîte de vitesse, 4 rapports et 5 rapports, peut

décider d'utiliser la boîte qu'elle désire utiliser, selon le circuit. Le choix se fait au début de la séance de qualification et ne peut être changé pour la course; une écurie ne peut pas utiliser les deux types de boîtes dans une même course.

**Développement d'une boîte de vitesse:** Pour une nouvelle saison, l'écurie se doit de construire sa boîte de vitesse, c'est un élément essentiel à la voiture. Une écurie peut choisir de développer la boîte de vitesse qu'elle désire, tout comme elle peut développer deux boîtes différentes. Si une écurie ne construit pas sa boîte de vitesse, elle débutera alors avec la version de la boîte de vitesse la plus vieille disponible dans le championnat FD1-évolution, même si, par le passé, elle avait développé une boîte de vitesse plus récente. *Passé une certaine année, la ligue annoncera l'élimination de la boîte à 4 vitesses, afin d'exprimer le développement global du championnat.*

Tous ces points (excepté le dernier) furent discutés lors d'une soirée de la saison 1956 et furent tous acceptés par la majorité des membres. Si dans certains cas la boîte à 5 vitesses semble défavorisée, c'est normal et voulu, puisqu'il y a une 2<sup>e</sup> version du 5 rapports qui sera disponible plus tard.

## **1958-09: LE MINIMUM D'UN ÉLÉMENT POUR LES TESTS DE FIABILITÉS**

En début de course, lors des tests de fiabilité voiture et moteur, il n'y a aucune perte possible si l'élément testé ne possède qu'un seul point.

# ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS POUR 1958

Des études, des technologies et des bâtiments... Quoi faire et comment s'en sortir? Il n'y a pas de solution miracle, faut juste s'y mettre, étudier et construire! Pour vous aider, vous avez ce magnifique diagramme des évolutions de 1950 à 1974 que vous avez reçu par le passé, un beau document tout en couleur. Allez-y voir! Mais en attendant, voici les nouveautés pour la saison 1958...

## LES NOUVELLES ÉTUDES DISPONIBLES

**Pneumatiques niv.3:** Étude sur les pneus rainurés version 2 (disponible en 1960).

**Rappel de 1956:** Chimie (niv.2), et moteur atmosphérique (niv.2).

**Rappel de 1954:** Composite (niv.2), conception (niv.2) et pneumatiques (niv.2).

## LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DISPONIBLES

**Moteur arrière:** déplacement du moteur de l'avant à l'arrière du pilote. +1 pts configuration.

**Mélange d'essence:** +1 pts configuration et +1 pts puissance moteur (sans dépasser la limite permise par le type de moteur).

**Rappel de 1956:** 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).

## LES NOUVEAUX BÂTIMENTS DISPONIBLES

**Aucun nouveau bâtiment (désolé!).**

**Rappel de 1956:** 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.



## L'ENTRE SAISONS

Entre deux saisons, la vie continue, les activités de vos écuries aussi! Vous participez à différentes activités, fin 1956, début 1958 (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 1956.

Tremblay's Motorized Organisation (39 pts)	►	+5
Nelson Automobile Club (35 pts)	►	+2
Castle's Car and Racing (18 pts)	►	+0
Wolf Racing Team (12 pts)	►	-2
Nouvelle écurie	►	pas de lancer, puisqu'elle débute seulement en 1958.

**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. <b>Vous obtenez pour cette soirée seulement, 1 lancer du D20 en bonus, à n'importe quel moment.</b>
20 et +	+2	Incroyable, vous parvenez à passer aux actualités filmées qui sont présentées dans les théâtres. <b>Vous obtenez pour cette soirée seulement, 1 lancer du D20 en bonus, à n'importe quel moment.</b>

**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 championnat qui gagne en popularité. 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.

<i>D20 + POPULARITÉ</i>	<i>RÉSULTAT</i>
<b>1 -</b>	500 000 \$
<b>2</b>	525 000 \$
<b>3</b>	
<b>4</b>	550 000 \$
<b>5</b>	
<b>6</b>	575 000 \$
<b>7</b>	
<b>8</b>	600 000 \$
<b>9</b>	
<b>10</b>	625 000 \$
<b>11</b>	
<b>12</b>	650 000 \$
<b>13</b>	
<b>14</b>	675 000 \$
<b>15</b>	
<b>16</b>	700 000 \$
<b>17</b>	
<b>18</b>	725 000 \$
<b>19</b>	750 000 \$
<b>20 +</b>	850 000 \$

### FONCTIONNEMENT:

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. Trois écuries ont construit leurs voitures, que feront-elles? 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 (10%)

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 1960. 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; ce contrat se terminera à la fin de la saison 1958.

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.

Une écurie qui possède sa propre voiture peut vendre sa voiture à une autre écurie (pas plus), au prix qu'il décide, et la durée de contrat qu'il décide, en négociant avec l'acheteur.

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.	Spéciale	MÉCANO	COÛT	CLIENTS 1956	2 ANS	3 ANS
<b>Mortades</b>	1	W198	AL	multitubulaire (+)	3 <sub>(+1)</sub>	13 <sub>(-1)</sub>	8	v.inclinée +1 aile.	1	53 070 \$	<b>CCR (1954-58)</b>	+2	-3
<b>Torrari</b> <sup>1</sup>	1	246	IT	multitubulaire	2	15	8	-	4	39 415 \$		+10	+8
<b>Casper</b>	1	T45	GB	tubulaire	2	14	8	m.arrière +1 confi.	4	38 230 \$		+5	+3
<b>Vandall</b>	1	VW5	GB	tubulaire	2	17	8	-	2	39 415 \$		+5	+0
<b>BRO*</b>	0	P25	GB	tubulaire	2	15	8	-	3	38 825 \$		+5	+3
<b>Moisirati</b>	1	250B	IT	multitubulaire	2	14	8	-	2	37 640 \$	<i>Nelson</i>	+5	+3
<b>Blocus</b>	1	16	GB	tubulaire	2	13	8	-	3	37 640 \$		+5	+5
<b>Connout</b>	0	B	GB	tubulaire	2	13	8	-	2	37 050 \$		+10	+8
<b>Bosche</b>	1	RSK	AL	tubulaire	1	17	8	-	3	25 920 \$		+3	+0
<b>OSCAR</b>	0	FD2	GB	tubulaire	1	17	8	-	1	24 735 \$		+3	+0
<i>VOITURES PRIVÉS (le coût des voitures sont pour comparer leurs valeurs avec celles des constructeurs; le coût réel est indiqué sous le coût comparatif)</i>													
<b>Wolf</b>	0	?	?	multitubulaire	3	13	8	v.inclinée +1 aile.	0	52 450 \$ 47 205 \$	<i>Wolf+charly</i>	-	-
<b>TMO</b>	1	?	?	multitubulaire	3	11	8	v.inclinée +1 aile.	0	51 205 \$ 46 085 \$	<i>TMO</i>	-	-
<b>Nelson</b>	1	?	?	multitubulaire	2	8	8	-	0	32 905 \$ 34 944 \$		-	-

\* BRO = British Racing Outsider

## RÈGLE SPÉCIALE:

- 1 Les voitures Torrari utilisent seulement les moteurs Torrari.

Les couleurs des voitures sont de couleurs nationaux: rouge (Italie), vert (Grande-Bretagne) et argent (Allemagne). Les écuries pourront choisir une couleur qui sera fixée sur le contour du radiateur, à l'avant de la voiture (voir la charte des couleurs nationales, dans le document **méthodologie...**).

## CHOIX DE VOTRE MOTEUR

Un modèle de moteur n'est disponible que pour un seul client (écurie). **Exception:** *Torrari, Moisirati et Timax 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<sup>e</sup> 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.

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 + type d'architecture. L'ordre des architectures pour 1958 est: **Atmosphérique:** L4, L6, L8, F4, 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; ensuite selon les points de popularité, le plus élevé choisissant le premier, et ainsi de suite; si égalité, le plus haut D20.

**MASERATI QUITTE LA F1**

Incredible! La marque Maserati quitte la F1 en 1958, suite à des problèmes financiers. Depuis 1957, la marque italienne avait commencé à construire des voitures de route sportive de luxe, sur quoi elle décidait de se concentrer. Maserati continuera de construire des voitures F1 pour les écuries privées, jusqu'aux années 1960.

MOTORISTE	USINE	MODÈLE	PTS MO.	PUISS.	TURBO	FIAB.	LONGIVIT É (KM)	MÉCANOS	COÛT	CLIENT 1956	2 ANS	3 ANS
<b>ATMOSPHÉRIQUE</b>												
<b>Torrari</b> <sup>1</sup>	1	143/V6	3	3	-	14	15	4	11 775 \$	<i>Charly</i>	+10	+8
<b>Vandall</b> <sup>2</sup>	1	254/L4	3	2	-	16	20	2	11 650 \$	<i>Nelson</i>	+5	+0
<b>Timax</b> <sup>3</sup>	1	FPF/L4	2	2	-	13	15	5	11 280 \$		+5	+3
<b>BRO</b> <sup>4+GB</sup>	0	P25/L4	2	1	-	15	15	3	10 535 \$		+5	+3
<b>Moisirati</b> <sup>5</sup>	1	250FD1/L6	3	2	-	13	15	3	10 535 \$		+5	+3
<b>Timax</b> <sup>3</sup>	1	PFK/L4	2	1	-	15	20	1	10 535 \$		N/A	N/A
<b>OSCAR</b> <sup>6+GB</sup>	0	372/L4	2	1	-	14	20	1	9 545 \$		+3	+0
<b>Mortades</b> <sup>7</sup>	1	M197b/L8	3	3	-	14	10	1	9 295 \$	<i>CCR</i>	+0	+0
<b>Bosche</b> <sup>8</sup>	1	547/Flat-4	2	1	-	10	20	3	9 295 \$		+3	+1
<b>Altela</b> <sup>9+GB</sup>	0	GP/L4	2	1	-	14	10	2	8 925 \$		+5	+3
<b>Torrari</b> <sup>1</sup>	1	143/V12	3	5	-	11	5	0	7 435 \$	<i>TMO - 3 ans</i>	+5	+3
<b>Mortades</b> <sup>7</sup>	1	M198/L6	3	0	-	10	5	0	5 825 \$		+0	+0
<b>TURBO COMPRESSEUR</b>												
<b>Torrari</b> <sup>1</sup>	1	125/V12 turbo	4	-	6	13	15	1	10 105 \$	<i>wolf</i>	N/A	N/A
<b>Timax</b> <sup>3</sup>	1	FPF/L6 turbo	3	-	3	17	10	1	10 075 \$		+3	+0

### RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Si un moteur Torrari est relié à une voiture Torrari ► - 1 000 \$ au coût du moteur +3 fiabilité moteur.
- 2 Si un moteur Vandall est relié à une voiture Vandall ► - 1 000 \$ au coût du moteur.
- 3 Si un moteur Timax est relié à une voiture Casper ou Blocus ► - 1 000 \$ au coût du moteur +2 fiabilité moteur.
- 4 Si un moteur BRO est relié à une voiture BRO ► - 500 \$ au coût du moteur.
- 5 Si un moteur Moisirati est relié à une voiture Moisirati ► - 1 000 \$ au coût du moteur +2 fiabilité moteur.
- 6 Si un moteur OSCAR est relié à une voiture OSCAR ► - 500 \$ au coût du moteur.
- 7 Le client voiture Mortades a le premier choix du moteur Mortades ► - 500 \$ au coût du moteur +2 fiabilité moteur.
- 8 Si un moteur Bosche est relié à une voiture Bosche ► - 300 \$ au coût du moteur + 2 fiabilité.
- 9 Si le moteur Altela est relié à une voiture Connout ► - 300 \$ au coût du moteur.
- GB Si le moteur est relié à une voiture britannique ► - 300 \$ au coût du moteur.

**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, excepté pour les moteurs conçus suite à un changement d'architecture.

## 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<sup>e</sup> 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			TECHNICIENS	COÛT	CLIENT 1956 (bonus saisons)	FIDÉLITÉ
			DUR	PLUIE	TENDRE	SUPER	PNEUS	TENDRE	SUPER				
<b>Donut<sup>1</sup></b>	1	Gr-Bretagne	11 <sub>(-3)</sub>	-	-	-	5	-	-	3 <sub>(-2)</sub>	285 \$	<i>Wolf</i>	+4
<b>Pizzetta<sup>2</sup></b>	1	Italie	14 <sub>(-1)</sub>	-	-	-	5 <sub>(+1)</sub>	-	-	2 <sub>(-1)</sub>	245 \$	<i>TMO CCR</i>	+4
<b>Englemort<sup>3</sup></b>	0	Belgique	13	-	-	-	4	-	-	3	225 \$	<i>Nelson Charly</i>	+2
<b>Constimental<sup>4</sup></b>	0	Allemagne	12	-	-	-	3	-	-	2	185 \$		N/A

### RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Le fabricant Donut offre un rabais de 50 \$ (235\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est de Grande-Bretagne.
- 2 Le fabricant Pizzetta offre un rabais de 35 \$ (210\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Moisirati, ou Italien.
- 3 Le fabricant Englemort offre un rabais de 25 \$ (200\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Torrari.
- 4 Le fabricant Constimental offre un bonus de pneus +1 et fiabilité +3 si le constructeur (voiture) est Mortades (des pneus spécialement conçus pour Mortades).

RABAIS ACCORDÉ POUR FIDÉLITÉ	
D20 + POPULARITÉ + FIDÉLITÉ + BONUS 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 \$
<b>LES BONUS DES ÉCURIES POUR NOMBRE DE SAISONS</b> <i>seulement si l'écurie demeure avec le même pneumatique</i>	

À INSCRIRE SUR VOTRE FEUILLE, LE  
FRABRIQUANT PNEUMATIQUES.

## CHOIX DE VOTRE COMMANDITAIRE

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

### 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.

**NOTE:** Aucun changement dans les montants.

COMMANDITAIRE	CATÉGORIE	PAYS	RÈGLES SPÉCIALES
<b>Doll Express</b>	journal	Gr-Bretagne	Commandite seulement les voitures britanniques; +5 au D20.
<b>Donut</b>	pneus	Gr-Bretagne	Commandite seulement les voitures avec pneus Donut; +7 au D20.
<b>Unload Batteries</b>	pièces auto	Gr-Bretagne	-
<b>l'Éclopé</b>	journal	France	Commandite seulement les voitures françaises; +3 au D20.
<b>Girlpower</b>	pièces auto	Gr-Bretagne	-
<b>Pizzetta</b>	pneus	Italie	Commandite seulement les voitures avec pneus Pizzetta; +5 au D20.
<b>Bocal</b>	huiles	France	+5 au D20.
<b>Peedal</b>	huiles	U.S.A.	+3 au D20.
<b>Englemort</b>	pneus	Belgique	Commandite seulement les voitures avec pneus Englemort; +5 au D20.
<b>Skull<sup>NEW</sup></b>	huiles	Pays-Bas et Gr-Bretagne	+5
<b>Castrel</b>	huiles	Gr-Bretagne	+3
<b>GP*</b> (Gentlemen's Petroleum)	huiles	Gr-Bretagne	+2

\* nouveau

D20	RÉSULTAT
<b>1 -</b>	525 000 \$
<b>2</b>	550 000 \$
<b>3</b>	
<b>4</b>	575 000 \$
<b>5</b>	
<b>6</b>	600 000 \$
<b>7</b>	
<b>8</b>	625 000 \$
<b>9</b>	
<b>10</b>	650 000 \$
<b>11</b>	
<b>12</b>	675 000 \$
<b>13</b>	
<b>14</b>	700 000 \$
<b>15</b>	
<b>16</b>	725 000 \$
<b>17</b>	
<b>18</b>	750 000 \$
<b>19</b>	
<b>20</b>	775 000 \$
<b>21</b>	800 000 \$
<b>22 +</b>	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 FDI-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). 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 (= 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.

Par la suite, 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 TMO	+4
écurie Nelson	+2
écurie CCR	+4
meilleure offre (salaire)	+3
pilote sous contrat 1956	+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 (Formule Dé 2).

**Grand Prix comptant pour le championnat:** des courses de 3 tours, 1 à 3 pilotes par course (pilotes #1, #2 et #3); maximum 10 pilotes et minimum 2 pilotes assurés par écurie. 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.

## NOTE:

Si la règle du **salaires d'un pilote décédé** est acceptée, c'est le temps, après l'étape des décès.

## LISTE DES PILOTES DISPONIBLES POUR 1958

TMO et CCR s'unissent pour payer chacun 50% du salaire de Radio. Ils font chacun un gain de +0,5 popularité.

BONUS UTILISABLE: MINIMUM = 0 / MAXIMUM = 3

PILOTE FD1	PAYS	DÉCÈS ?	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS		VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
					COURSE	DÉVELOP.			ÉCURIE (1956)	SALAIRE	ANNÉE(S)
DECARI, Alberto	ITA	10+	40	-2	4,0	1,0	127 600	75 000 \$	BLESSÉ		
McLURON, Bruce	NZ	20	21	5	1,0	1,0	50 600	50 000 \$	CCR	51.000	1958-62
DRILL, Graham	GB	20	29	4	1,0	0,0	39 600	39 000 \$	TMO	39.000	1958-60
SPHINCTER, Richie	USA	20	28	3	1,0	0,0	37 400	37 000 \$	TMO	40.000	1958-62
GROTRIP, Wolfgang	ALL	18+	30	3	0,5	1,0	30 800	30 500 \$	CCR	34.000	1958-60
SOUFFERT, Jo	SUI	NEW	22	5	0,5	0,5	30 800	30 500 \$	TMO	35.000	1958-62
BANDPETI, Lorenzo	ITA	NEW	23	3	0,5	0,5	26 400	26 000 \$	Charly	15,600	1958
BAGS, Tony	AFR	NEW	21	3	0,5	0,0	22 000	21 500 \$	Wolf	21.500	1958
CARTELROTTI, E.	ITA	7+	28	2	0,5	0,0	19 800	19 500 \$	MORT		
SAVAHIRI, Roy	GB	20	36	0	0,5	0,5	19 800	19 500 \$	Charly	11,700	1958
GENDEBINNE, Olivier	BEL	20	34	0	0,5	0,5	19 800	19 500 \$	Charly	11m700	1958
FRIGORIFY, Masten	USA	20	26	0	0,5	0,0	15 400	15 000 \$			
STARBLOTTI, Ludovico	ITA	NEW	25	2	0,5	(0,5)	15 400	15 000 \$	Nelson	15.000	1958
BITLAND, Innes	GB	20	28	1	0,0	0,5	6 600	6 500 \$	Wolf	6.500	1958
FRÈRO, Paul	BEL	20	41	0	0,0	0,5	4 400	6 400 \$	Charly	3,840	1958
SAUTILLANT, Maurice	FRA	20	41	-1	0,0	0,5	2 200	6 400 \$			
BONNET, Joakim	SUE	20	28	0	0,0	0,0	0	6 400 \$			
MANGEON, Robert	FRA	20	41	-4	0,0	0,5	(4 400)	6 400 \$			
SPAGHETTI, Giancarlo	ITA	20	24	1	(0,5)	0,5	(8 800)	6 400 \$			
CONEHEAD, Peter	GB	6+	44	-6	(0,5)	1,0	(19 800)	6 400 \$	MORT		
CLASSE, Johnny *	BEL	20	42	-8	(1,0)	(0,5)	(52 800)	6 400 \$			
FUCKHEART, Ron	ECO	19+	35	-4	(1,0)	(2,0)	(57 200)	6 400 \$			
PARCIEL, Reg	GB	20	47	-6	(1,5)	0,0	(59 400)	6 400 \$			
CHIGNON, Louis	MON	20	59	-7	(1,5)	0,0	(61 600)	6 400 \$			
MAITRESSE, Guy	FRA	10+	48	-6	(1,0)	(2,5)	(66 000)	6 400 \$			
FRET, Joe	GB	13+	43	-5	(2,0)	0,5	(68 200)	6 400 \$	BLESSÉ		
PITCH, paul	ALL	20	47	-7	(2,0)	0,0	(77 000)	6 400 \$			
EAT, John *	GB	20	44	-5	(2,0)	(1,5)	(85 800)	6 400 \$			
UNCLESTONE, Bornie *	GB	NEW	28	-5	(2,0)	(2,5)	(94 600)	6 400 \$			
CROSSLA, Geoff	GB	20	37	-7	(2,5)	(1,5)	(105 600)	6 400 \$			
SABOU, Eugène	FRA	20	51	-8	(3,0)	0,0	(110 000)	6 400 \$			
PILOTES QUI ÉTAIENT SOUS CONTRATS EN 1956											
FIVEROSA, Giuseppe	ITA	20	52	-2	2	3,5	83.600	75.000 \$	TMO	105.000	1958
GUNHALLER, J.F.	ARG	20	36	-2	2,5	0	80.600	80.000 \$	TMO	80.000	1958
MOUSE, Stirling	GB	20	29	2	2	1	70.000	65.000 \$	CCR	65.000	1958-60
BEERMANN, Hans	ALL	20	30	-1	1,5	1,5	41.800	39.000 \$	CCR	10 000 \$	1956-58
BOOKS, Tony	GB	20	26	1	1,5	1,5	61.000	60.000 \$	Nelson	65.000	1958-62
SASUFFI, Piero	ITA	20	52	-3	0,5	1,5	26.400	26.000 \$	Wolf	26.000	1958
DRILL, Phil	USA	20	31	3	0,5	0,5	26.400	26.000 \$	Nelson	27.000	1958
BRAINHAM, Jack	AUS	20	32	4	1,5	0,5	55.000	51.000 \$	NELSON	30 000 \$	1956-60
BISTO, prince	THA	20	44	-4	0,5	1,5	19.800	19.000 \$	Nelson	19.000	1958
VILLEROSI, Luigi	ITA	20	49	-3	-0,5	0	17.600	17.000 \$			
KLEAN, Karl	ALL	20	48	0	0	1	8.800	8.500 \$	Wolf	8.500	1958
GARDLENEY, Dan	USA	20	27	3	-0,5	0,5	11.000	10.500 \$			
SKULL, Harry	USA	19+	37	1	0	0	2.200	6.400 \$			
BÉRET, Jean	FRA	19+	37	-2	-1	1,5	-22.000	6.400 \$	Wolf	6.400	1958
FISTER, Rudi *	SUI	20	46	-4	-0,5	-1,5	-11.000	6.400 \$			
ZIZI, Charles	FRA	20	49	-7	0	0	-15.400	6.400 \$	BLESSÉ		

\* aussi directeur d'écurie

## 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
Automobil Tango Argentina	ATA	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
United States Wagon Club*	USWC	États-Unis	+1

\* nouveau

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

Dans le championnat FDI-évolution, le joueur est le grand propriétaire de son écurie, le président. Pour mener à bien les opérations de son écurie, le joueur a besoin des directeurs, autant pour diriger les opérations de son écurie et pour concevoir sa voiture. En résumé, c'est bien l'fun !

**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'aérodynamique ainsi que les différents éléments qui la composaient. Ce dernier, avait alors la charge de coordonner les travaux des différents designers et des concepteurs.

## 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'une 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.

TABLEAU DES NÉGOCIATIONS	
réussite = ≤ POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS SPÉCIAUX	BONUS SPÉCIAUX
écurie CCR	+4
écurie Nelson	+2
écurie TMO	+4
meilleure offre	+3
directeur sous contrat 1956	+3

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.

Et voici maintenant les directeurs...

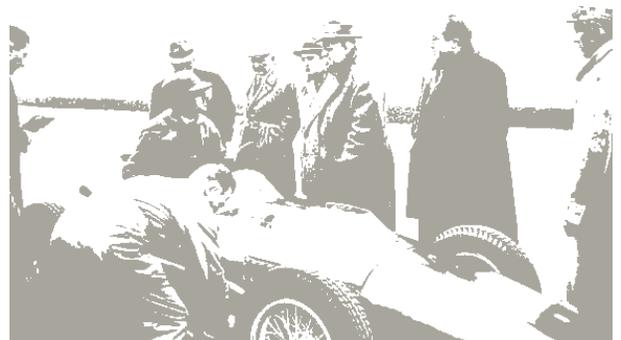
## LISTE DES DIRECTEURS D'OPÉRATION DISPONIBLES POUR 1958

DIRECTEUR FD1	PAYS	CONTRAINTE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
								ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
CHEAPMAN, Colin	GB	voiture britannique	30	6	1,0	121 242	75 000 \$	Nelson	75.000	1958
CASPER, John	GB	voiture Cooper	35	3	1,5	108 900	75 000 \$			
VANDALL, Tony	GB	voiture Vandall	60	2	1,0	72 600	70 000 \$			
UNCLESTONE, B. *	GB	voiture britannique	28	5	0,0	60 803	60 000 \$	Charly	36,000	1958
IMFREE, Cook	GB	-	48	-3	1,5	35 937	35 500 \$			
EAT, John *	GB	-	44	-2	1,0	23 958	23 500 \$			
DRINKER, Rob	GB	voiture britannique	41	1	0,0	12 161	12 000 \$			
BANDINI, Amédée	ITA	-	59	-1	0,5	11 979	11 750 \$			
MEURAY, David	GB	voiture britannique	49	-1	0,0	(12 161)	3 000 \$			
McALSPEED, K.	GB	voiture Connaugt	38	-1	(0,5)	(36 300)	3 000 \$			
VON FAKSANHUNSEN, A.	ALL	-	53	-4	(0,5)	(72 782)	3 000 \$			
RUGGERRY, Arialdo	ITA	voiture Maserati	58	-4	(1,0)	(96 921)	3 000 \$			
PLATT, Enrico	ITA	voiture italienne	49	-4	(1,0)	(96 921)	3 000 \$			
CLASSE, Johnny *	BEL	voiture française	42	-3	(1,5)	(108 900)	3 000 \$			
ASTEUR, Bill	GB	voiture britannique	58	-5	(1,5)	(133 221)	3 000 \$			
SMATERS, Jacques	BEL	-	32	-4	(2,5)	(169 340)	3 000 \$			
<b>DIRECTEURS SOUS CONTRAT EN 1956</b>										
MESS, Raymond	GB	voiture britannique	59	4	2	145.200	75.000 \$	Wolf	75.000	1958
TORRARI, Enzo	ITA	voiture Ferrari	60	1	2	108.719	75.000 \$	TMO	61 000 \$	1956-58
CIBOERR, Alfred	ALL	voiture allemande	67	-1	2,5	108.537	75.000 \$	CCR	75.000	1958
FISTER, RUDI *	SUI	-	46	-1	1	36.119	35.000 \$			

\* = Pilote; peut être directeur d'une écurie seulement si, comme pilote, il est avec la même écurie ou aucune.

## LISTE DES DIRECTEURS TECHNIQUES DISPONIBLES POUR 1958

DIRECTEUR TECHNIQUE	PAYS	CONTRAINTE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
								ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
CHEAPMAN, Colin	GB	voiture Blocus	30	7	1,0	133 403	75 000 \$			
CRAZYDOCK, Owen	GB	voiture Casper	33	4	1,0	96 921	75 000 \$	Nelson	75.000	1958
CHICHI, Carlo	ITA	voiture italienne	34	4	0,5	72 782	60 000 \$			
FERRY, Len	GB	-	34	1	0,5	36 300	30 000 \$	Wolf	30.000	1958
BUTTING, Ted	GB	voiture britannique	32	1	0,0	12 161	10 250 \$			
<b>DIRECTEURS TECHNIQUES SOUS CONTRAT EN 1956</b>										
GROLOTTO, Valerio	ITA	-	33	1	0,5	36.300	30.000 \$			
CASPER, John	GB	-	35	1	1	36.300	30.000 \$	CCR	30.617	1958-62
PLASTIN, Frank	GB	-	38	1	0	12.161	10.000 \$			
PLACEBO, Gioacchino	ITA	voiture italienne	55	0	1	48.279	40.000 \$	TMO	42.000	1958



# RÈGLES SPÉCIALES POUR 1958

Chaque époque, chaque saison apporte son lot de règles spéciales afin de simuler au maximum l'histoire de la Formule 1<sup>™</sup>. Parfois, certaines de ces règles rendent le jeu plus difficile, tout comme c'était le cas dans les années 1950 et 1960. C'est la responsabilité des écuries de trouver leur parade et de réussir à passer ces années troublantes...

- 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 temporaire). +1 (1 à 4) sous une pluie abondante.
- 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 6 courses pour le championnat des pilotes, seuls les 4 meilleurs résultats de chaque pilote seront retenus.
- 4) Si applicable, pour le classement de la coupe des constructeurs, pour chaque course, le constructeur retient le meilleur résultat de sa voiture; et sur les 6 courses, seulement les 4 meilleurs résultats seront comptabilisés.
- 5) Une course Championnat sera de 3 tours, une course hors championnat sera de 2 tours, excepté le Indy 500 (4 tours).
- 6) Une course Championnat, chaque écurie peut mettre en piste 3 voitures, jusqu'à un maximum de 10 sur la grille de départ, tout en assurant au minimum 2 voitures pour chacune des écuries. Une écurie peut choisir de mettre en piste seulement une voiture si elle le veut.
- 7) Une course hors championnat, chaque écurie peut mettre en piste 3 voitures, sans aucun maximum sur la grille de départ.
- 8) Une course Formule Dé 2 (essais), aucune obligation, de 0 à 5 pilotes.
- 9) 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. **NOTE:** Si la nouvelle règle **1958-07** est appliquée, les pilotes qui se partagent une même voiture n'auront pas droits aux points acquis selon la position finale de cette voiture. Cependant, cette voiture pourra être comptabilisée pour la coupe des constructeurs (si la règle **1958-06** est acceptée).
- 10) En 1958, il n'y a toujours pas de ligne des puits, les stands sont directement sur un 4<sup>e</sup> 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.). De plus, ce 4<sup>e</sup> couloir peut être utilisé comme section de piste et y effectuer des dépassements.
- 11) 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.
- 12) Les écuries peuvent demander des essais privés; la liste des circuits et les locations vous sont présentées dans **l'aide de jeu**.
- 13) Les courses de Formule Dé 2 sont utilisées comme des courses d'essais; à cette époque, il y avait très peu d'essais privés, les constructeurs s'en remettaient à des courses réelles. Les courses de FD2 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 de FD1 et FD2, ce qui leur permettra de s'améliorer quand même... ou pas!
- 14) Les tests de tenue de route (TdR) sont de 1 à 6 pour la période des années 1950. Elle passera de 1 à 5 pour les années 1960. Je demande confirmation...

Toujours 1 à 4.



# 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 1958.

## 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.

**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			HISTORIQUE
GRAND PRIX	BONUS	# TYPE	
<b>COURSE CHAMPIONNAT</b>			
	min = 5 max = ∞		
Argentine	+6	D20	1,4
Monaco	+6	D20	1
Pays-Bas	+5	D20	-
Belgique	+10	3 à 8	3,7,8
France	+10	1 à 5	2,2,3
Grande-Bretagne	+11	D20	1,5,6
Italie	+9	D20	3,5,8
<b>COURSES HORS CHAMPIONNAT</b>			
	min = 5 max = ∞		
International Trophy	+8	3 à 5	3,4,4
Indianapolis 500	+10	3 à 8	3,7,8
Brands Hatch	+6	D20	3
<b>COURSES FD2</b>			
	min = -15 max = 0		
Syracuse	-9		
Pau	-6		
Nürburgring	-5		
Portugal	-10		
Caen	-4		
Sussex Trophy	-10		
Maroc	-10		
Frontières	-7		
Barcelone	-10		

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 <sup>er</sup> , consolation pour les autres	6
15-17	Priorité au 1 <sup>er</sup> , moyen pour le milieu, consolation pour les autres	7
18-20	Partagé, le 1 <sup>er</sup> ayant le plus gros montant, au dernier le plus petit	8

## BOURSE DES GRANDS PRIX

COURSE	BOURSE	TYPE DE PARTAGE
<b>CHAMPIONNAT</b>		
GP Argentine	100.000 \$	8
GP Monaco	170.000 \$	5
GP Pays-Bas	110.000 \$	3
GP Belgique	105.000 \$	4
GP France	105.000 \$	5
GP Grande-Bretagne	200.000 \$	8
GP Italie	160.000 \$	3
<b>HORS CHAMPIONNAT</b>		
Inernational Trophy	140.000 \$	5
Indianapolis 500	160.000 \$	8
GP Brands Hatch	120.000 \$	2
<b>FORMULE DÉ 2</b>		
GP Syracuse (Italie)	70.000 \$	N/A
GP Pau (France)	50.000 \$	N/A
GP Nürburgring (Allemagne)	120.000 \$	N/A
GP Portugal	50.000 \$	N/A
GP Caen (France)	100.000 \$	N/A
Sussex Trophy (Gr-Bretagne)	50.000 \$	N/A
GP Maroc (Ain-Diab)	50.000 \$	N/A
GP des Frontières (Belgique)	85.000 \$	N/A
GP Barcelone (Espagne)	70.000 \$	N/A

## Coup d'oeil sur les trucs à venir !

La soirée des préparatifs 1958 arrive à sa fin, bientôt; pas tout de suite mais là, tantôt, sûrement! Mais avant d'en finir avec cette longue soirée, voici un petit coup d'oeil sur ce qui viendra dans les prochaines saisons... histoire de vous mettre l'eau à la bouche... ou une bière!

- ▶ La saison numéro 6, ce sera en 1960.
- ▶ On avait annoncé un nouveau président de la FIA pour 1958: Harlequin de Liedekchose Beaugros, mais ce sera pour la saison 1960. Le nouveau président n'est arrivé qu'à la fin de 1958, alors on perdra pas notre temps sur ce détail!
- ▶ En 1960, une cinquième course hors championnat se rajoutera à la saison, et les courses du championnat demeureront à six.
- ▶ Dans les saisons à venir, 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. En résumé, les organisateurs d'une course tentaient d'attirer les meilleures voitures pour offrir un meilleur spectacle; ils en avaient rien à foutre des autres!
- ▶ Un 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. En fait, c'est un drôle de vote, puisque les motoristes ont déjà abandonné ce type de moteur trop coûteux à produire... On était encore loin de l'importance de l'image!
- ▶ Un projet sur les pneus: l'introduction de pneus extrêmes, avec de plus grandes rainures à utiliser sous la pluie. *Projet refusé par les joueurs.* 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. Deuxième fois que la Ligue Prout amène ce sujet, alors vous êtes intéressés? C'est une bonne idée? Où est ma bière?
- ▶ Un changement de pointage sera voté pour la saison 1960. Dans l'ordre, les points accordés seront: 8, 6, 4, 3, 2 et 1 pour la 6<sup>e</sup> place. Le point pour la pole, en qualification, est abandonné pour être attribué à la sixième place.
- ▶ Un autre changement de pointage pour la saison 1962. Décidément, on s'amuse ferme à cette époque! 9, 6, 4, 3, 2 et 1. Le gagnant remporte 9 points à la place de 8. Et un autre vote.
- ▶ Une interdiction sur le mélange d'essence s'annoncera en 1962. On votera là-dessus.

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; comme preuve le décès de Juan Manuel Fangio (Radio dans la FD1-évolution), ce qui l'empêchera d'aller chercher ses 5 championnats... déjà qu'il venait tout juste de remporter son premier titre en 1956... quelle tristesse... honte à toi Herman!

# Bonne saison 1958 !

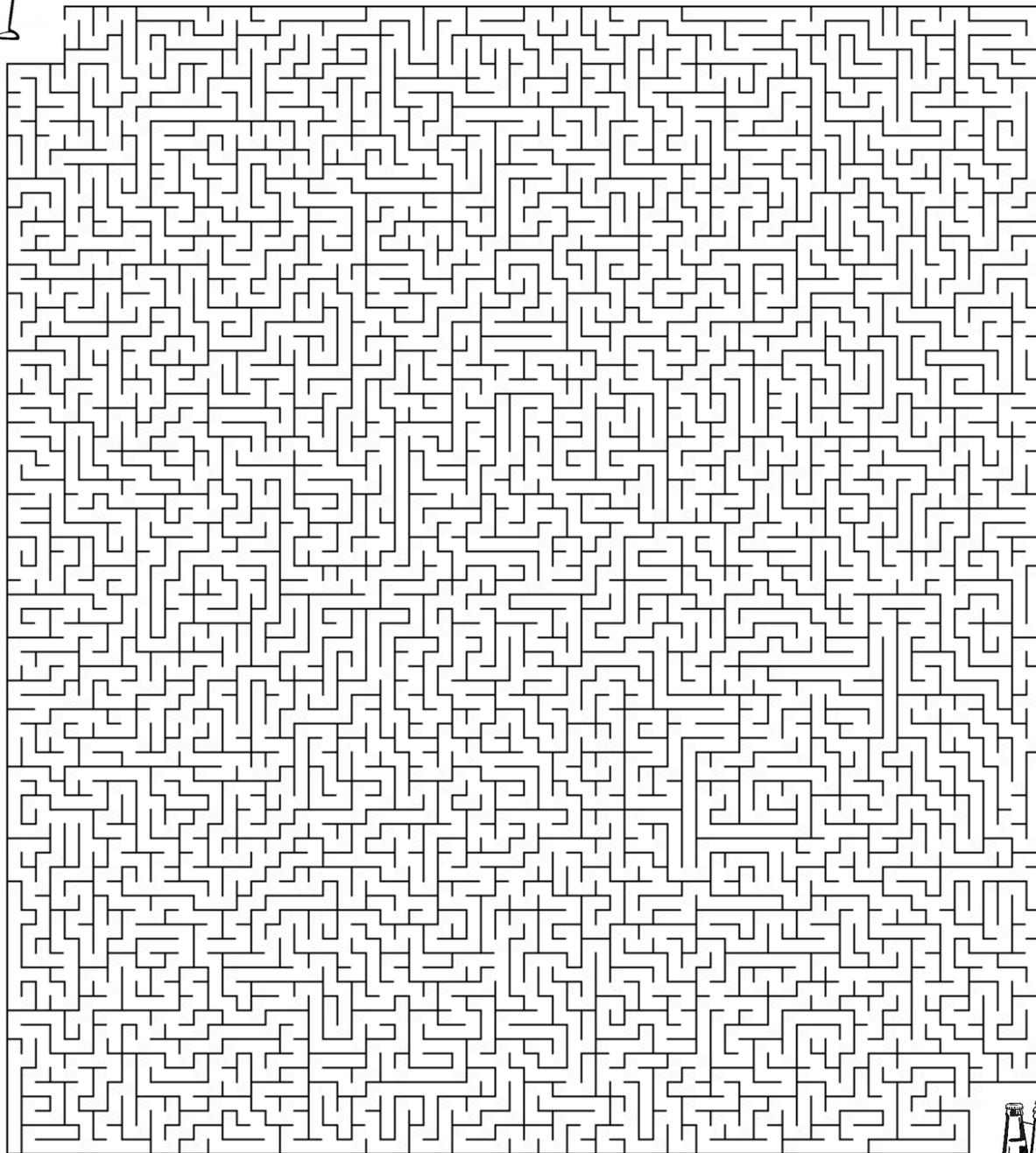


– détente –

# LA BIÈRE À YVES !



Jeu: Aide Yves à retrouver sa bière favorite... Pour un défi plus élevé, prend un chronomètre et trouve ton chemin en 30 secondes.



# LE CALENDRIER 1958

SOIRÉE #	SEM. #	CHAMPIONNAT	HORS CHAMPIONNAT	FD2 (COURSES D'ESSAIS)	LANCERS R&D	
1	0	<b>SOIRÉE PRÉPARATIONS SAISON 1958</b>				
2	3	<b>Grand Prix d'Argentine</b> (Buenos Aires v.1954)				7
3	17	<b>International Trophy</b> (Silverstone v.1950, G.B.)				7
	18	<b>Grand Prix de Syracuse</b> (Italie)				
	19	<b>Grand Prix de Pau</b> (France)				
4	20	<b>Grand Prix de Monaco</b> (Monte Carlo v.1950)				2
5	21	<b>Grand Prix des Pays Bas</b> (Zandvoort 1+2)				
6	23	<b>Indianapolis 500</b> (États-Unis)				2
7	25	<b>Grand Prix de Belgique</b> (Francorchamps v.1950)				2
8	28	<b>Grand Prix de France</b> (Rouen-Les-Essars v.1952)				2
9	30	<b>Grand Prix de Grande-Bretagne</b> (Silverstone v.1950)				5
10	36	<b>Grand Prix d'Italie</b> (Monza v.1950 sans ovale)				2
11	37	<b>Grand Prix de Brands Hatch</b> (Grande-Bretagne)				6
	38	<b>Grand Prix du Nürburgring</b> (Allemagne)				
	39	<b>Grand Prix du Portugal</b> (Porto)				
<b>FINALISATION DES DONNÉES SAISON 1958</b>						
12	40	<b>Grand Prix de Caen</b> (France)				7
	41	<b>Sussex Trophy</b> (Goodwood, G.B.)				
	42	<b>Grand Prix du Maroc</b> (Ain-Diab)				
	44	<b>Grand Prix des Frontières</b> (Chimay, Belgique)				
	48	<b>Grand Prix de Barcelone</b> (Espagne)				
<b>FORMULE DÉ 3</b> POUR PILOTES ET CONSTRUCTEURS NON PARTICIPANTS	<b>FD3 EUROPÉEN</b>			<b>FD3 BRITANNIQUE</b>		
	<b>SEMAINE 15</b> - Glover Trophy (Goodwood, G.B.)			<b>SEMAINE 14</b> - Spring Trophy (Snetterton, G.B.)		
	<b>SEMAINE 19</b> - Grand Prix de Naples (Italie)			<b>SEMAINE 16</b> - Earl of March Trophy (Goodwood, G.B.)		
	<b>SEMAINE 28</b> - Grand Prix de Reims (France)			<b>SEMAINE 19</b> - Doll Express Trophy (Silverstone, G.B.)		
	<b>SEMAINE 30</b> - Grand Prix d'Aintree (G.B.)			<b>SEMAINE 29</b> - Redsex Trophy (Crystal Palace, G.B.)		
	<b>SEMAINE 31</b> - Vandall Trophy (Snetterton, G.B.)			<b>SEMAINE 32</b> - World Sports Trophy (Brands Hatch, G.B.)		
	<b>SEMAINE 33</b> - Grand Prix d'Avus (Allemagne)			<b>SEMAINE 39</b> - Gold Cup (Oulton Park, G.B.)		
	<b>SEMAINE 40</b> - Grand Prix de Bordeaux (France)					

# CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE DÉ 1

- 11 juillet 2020 -



Soirée des préparatifs de la 5<sup>e</sup> saison (1958)

**- CORRECTIONS -**



## 1958-03: LE SALAIRE D'UN PILOTE DÉCÉDÉ (CORRIGÉ)

Tel que discuté lors de la soirée du 27 juin dernier, voici les correctifs apportés à la règle du **salair e d'un pilote décédé**.

Suite au décès d'un pilote sous contrat pour plus d'une saison, l'écurie - avec laquelle le pilote était sous contrat - peut décider d'honorer le contrat et de payer le plein salaire (des saisons à jouer) à la famille du défunt. L'écurie peut aussi décider de ne pas payer le plein salaire. Dans tous les cas, l'écurie doit lancer un D20 après avoir pris sa décision.

1) Pour commencer, l'écurie annonce le pourcentage du salaire qu'elle désire verser à la famille, en tenant compte du salaire selon le nombre de saisons à jouer suite au décès du pilote. **Exemple:** le pilote décède dans la première saison d'un contrat de 3 saisons, il reste donc 2 saisons à jouer, le salaire versé = montant du salaire x 2 saisons.

2) Dans le tableau **évaluation du bonus**, l'écurie obtient un bonus selon le pourcentage qu'elle désire verser, ce sera son bonus à additionner au D20 lancé. Dans la dernière colonne de ce tableau, vous trouverez en pourcentage les gains ou pertes possibles.

3) L'écurie lance le D20 en y additionnant son bonus. Dans le tableau **gain ou perte popularité**, l'écurie obtient son gain de popularité, dans la colonne de droite, selon le résultat du lancer (+ bonus) obtenu dans la colonne de gauche.

4) Une ancienne écurie peut se joindre à cette opération, en se jumelant avec l'écurie principale, pour offrir ensemble un meilleur pourcentage; dans ce cas, peu importe l'entente entre les deux écuries, le résultat en popularité sera partagé à 50% pour chacune des écuries. Seulement 2 écuries peuvent se jumeler; si plus de 2 écuries désirent participer, seulement la principale et la seconde écurie la plus récente à avoir mis le pilote sous contrat pourront participer. Si l'écurie principale offre 100% du salaire ou plus, aucune autre écurie ne pourra participer à cette étape.

5) Cette étape ne peut se faire qu'une seule fois suite au décès d'un pilote.

6) Lors de l'entente entre les membres de la Ligue Prout, à la présentation de cette règle, il est entendu que le tableau de l'évaluation du bonus sera revu lors de la soirée des préparatifs de la saison 1968. Il s'agit donc d'une entente de 5 saisons.

7) Le résultat du vote envers la présentation de l'ajustement présenté dans ce document - le 27 juin - était de 4 votes en faveur contre 0. Sauf si de nouvelles discussions se présentent, la Ligue Prout considèrera le même résultat pour cette règle ajustée ce soir.

ÉVALUATION DU BONUS		
% DU SALAIRE ACCORDÉ	BONUS	PERTE OU GAIN ASSURÉ
0%	-15	-2 (75%) ou -1 (25%)
5%	-14	-2 (70%) ou -1 (30%)
10%	-13	-2 (65%) ou -1 (35%)
15%	-12	-2 (60%) ou -1 (40%)
20%	-11	-2 (55%) ou -1 (45%)
25%	-10	-2 (50%) ou -1 (50%)
30%	-9	-2 (45%), -1 (50%) ou +0 (5%)
35%	-8	-2 (40%), -1 (50%) ou +0 (10%)
40%	-7	-2 (35%), -1 (50%) ou +0 (15%)
45%	-6	-2 (30%), -1 (50%) ou +0 (20%)
50%	-5	-2 (25%), -1 (50%) ou +0 (25%)
55%	-4	-2 (20%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (5%)
60%	-3	-2 (15%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (10%)
65%	-2	-2 (10%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (15%)
70%	-1	-2 (5%), -1 (50%), +0 (25%) ou +1 (20%)
75%	+0	-1 (50%), +0 (25%) ou +1 (25%)
80%	+1	-1 (45%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (5%)
85%	+2	-1 (40%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (10%)
90%	+3	-1 (35%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (15%)
95%	+4	-1 (30%), +0 (25%), +1 (25%) ou +2 (20%)
100%	+5	+0 (50%), +1 (25%) ou +2 (25%)
105%	+6	+0 (45%), +1 (25%) ou +2 (30%)
110%	+7	+0 (40%), +1 (25%) ou +2 (35%)
115%	+8	+0 (35%), +1 (25%) ou +2 (40%)
120%	+9	+0 (30%), +1 (25%) ou +2 (45%)
125%	+10	+0 (25%), +1 (25%) ou +2 (50%)

GAIN OU PERTE POPULARITÉ	
D20 + BONUS	RÉSULTAT POPULARITÉ
0 -	-2
1-5	-1
6-15	+0
16-20	+1
21 +	+2

### NOTE:

Si cette nouvelle règle est acceptée, les joueurs feront cette étape dans la 11<sup>e</sup> partie (choix des pilotes).



# Liste des couleurs nationales dans les courses automobiles

En construisant sa propre voiture, l'écurie a la lourde décision de choisir un pays pour obtenir une couleur sur sa voiture.

Actuellement, dans le championnat **FD1-évolution**, le choix d'un pays n'a pas d'impact sur le jeu. Cependant, dans les années à venir, certaines conséquences pourront venir troubler le budget d'une écurie, selon l'emplacement de son pays: le déplacement à une course, la force (ou faiblesse) de la monnaie du pays, capacité de construction rapide (comme au Royaume-Uni, la « silicon valley » de l'automobile de course, etc.

Changer de pays, en cours de route = construire de nouveaux bâtiments. Pays de l'automobile, dans les années 1950: France, Italie, Allemagne, Grande-Bretagne et États-Unis.

Du début du XXe siècle jusqu'à la fin des années 1960, des couleurs nationales sont adoptées pour les courses automobiles. Les véhicules doivent arborer leur livrée nationale respectives (voir le tableau) pour les différents types de compétitions internationales.

L'origine de ces couleurs viendrait de la Coupe automobile Gordon Bennett, qui se déroule pendant la période 1900-1905 et où se confrontent des équipes nationales auxquelles on attribue des couleurs pour les distinguer. Elles deviennent définitives pendant les années 1920 et 1930 quand le bleu Bugatti et le rouge Alfa Romeo s'imposent dans de nombreuses courses (à l'origine, la couleur rouge était attribuée aux États-Unis). En 1934, Mercedes ponce jusqu'à la toile nue ses voitures W25 de leur peinture blanche pour pouvoir atteindre le poids maximum autorisé, en excès d'un petit kilogramme. Ainsi naissent les « Flèches d'Argent ».

Ce n'est qu'en 1968 que la FIA, consciente des coûts de plus en plus élevés de la compétition, autorisera les équipes à avoir recours aux commanditaires et d'arborer les couleurs.

Pays	Code	Couleur principale	Illustration
Afrique du Sud	AFS	Or et vert (capot)	
Allemagne	ALL	Argent (ou gris métallique)	
Argentine	ARG	Bleu et jaune (capot)	
Australie	AUS	Vert et or (capot)	
Autriche	AUT	Bleu	
Belgique	BEL	Jaune	
Brésil	BRE	Jaune pâle	
Bulgarie	BUL	Vert et blanc (capot)	
Canada	CDN	Avant 1965: blanc et bandes vertes parallèles À partir de 1965: Rouge et bandes blanches	
Espagne	ESP	Rouge et jaune (capot)	
États-Unis	USA	Blanc, avec des rayures longitudinales bleues (Cunningham Racing Stripes)	
France	FR	Bleu (Bleu de France)	

Pays	Code	Couleur principale	Illustration
Hongrie	HON	Avant : blanc Arrière : vert capot : rouge	
Irlande	IRL	Vert et bande horizontale de couleur orange tout autour	
Italie	ITA	Rouge (Rosso Corsa)	
Japon	JAP	Blanc ivoire avec un « soleil » rouge	
Monaco	MON	Blanc et rouge à bandes latérales autour de la voiture	
Pays-Bas	PB	Orange	
Pologne	POL	Blanc et rouge	
Portugal	POR	Rouge et blanc	
République tchèque	RTC	Blanc et bleu (capot)	
Royaume-Uni	GB	Vert (British Racing Green)	
Suisse	SUI	Rouge et blanc (capot)	



Ne sont représenté sur cette page que les principaux pays qui ont été impliqué dans la course automobile des années 1950 et 1960.