

CHAMPIONNAT DE LA LIGUE PROUT

FD1-évolution 1956

Mise à jour: 30 mai 2019



AIDE DE JEU - SAISON 4

Les points de popularité.....	2
Les technologies disponibles.....	3
Les bâtiments	4
R&D et transferts	5
La Formule 1 tm dans les années 1950.....	6
Règles spéciales pour 1952	8
Trucs et conseils pour 1952.....	9
Les types de pneus	10
Les circuits d'essais 1952.....	11
Calendrier	12
Tableau des conséquences pour accident	12



Chrysler | 1956



LES POINTS DE POPULARITÉ

À la fin de chacune des soirées de jeu, suite à une course comptant pour le championnat ou hors championnat, toutes les écuries participantes lancent un D20 pour déterminer les gains ou pertes de leurs points de popularité.

D20 + BONUS = RÉSULTAT.

BONUS:	Pôle	+2
	Victoire	+3
	Double	+1
	Podium	+1
	Abandon	-2
	Incident	-1
	Meneur coups	+1

D20 + BONUS	RÉSULTAT
1 -	-2
2 - 6	-1
7 - 14	0
15 - 19	+1
20 +	+2

LES TECHNOLOGIES DISPONIBLES

Afin de mieux visualiser les différentes technologies qui sont disponibles dans les années 1950, je vous invite à utiliser le **diagramme des évolutions de 1950 à 1974**, un document grand format en couleur; ou **l'annexe 2** de la saison 1956 - **les évolutions technologiques**. Ci-dessous, une liste des développements possibles ainsi que leurs avantages...

CHÂSSIS TUBULAIRE

Études: conception 1 + composite 1
Disponibilité: 1950
Coût: 0%
Permet un maximum de 8 points de configuration + maximum de 2 points carrosserie

CHÂSSIS MULTITUBULAIRE

Études: conception 2 + composite 2
Disponibilité: 1956
Coût: 0%
Permet un maximum de 8 points de configuration + maximum de 3 points carrosserie

ESSENCE ET ALCOOL 1a

Études: chimie 1
Disponibilité: 1950
Coût: 0%
Avantage: +1 pts configuration

ESSENCE ET ALCOOL 1b

Études: chimie 2 + mécanique 1
Disponibilité: 1954
Coût: 0%
Avantages: +1 pts puissance (2 pts turbo) et +1 pts configuration.

PNEUS RAINURÉS 1a

Études: pneumatiques 1
Disponibilité: 1950
Coût: 0%
Avantage: +1 pts configuration.

PNEUS RAINURÉS 1b

Études: pneumatiques 2
Disponibilité: 1956
Coût: 0%
Avantage: +1 pts configuration.

MOTEUR ATMOSPHÉRIQUE 2

Études: mécanique 1 + atmosphérique 2
Disponibilité: 1958
Coût: 0%
Permet d'améliorer un moteur en cours d'une saison, si partenaire avec le motoriste. (remplace le **moteur atmosphérique 1**)

MOTEUR TURBO-COMPRESSEUR 1

Études: mécanique 1 + turbo 1
Disponibilité: 1950
Coût: 0%
Permet d'améliorer un moteur en cours d'une saison, si partenaire avec le motoriste.

VOITURE INCLINÉE

Études: conception 1 + composite 1
Disponibilité: 1950
Coût: 0%
Permet un maximum de 8 points de configuration + 2 points carrosserie

MOTEUR SEMI-PORTEUR

Études: conception 1 + mécanique 1
Disponibilité: 1954
Coût: 5%
Avantage: +1 pts configuration.

MOTEUR ARRIÈRE

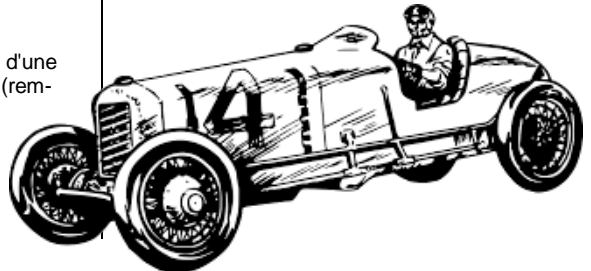
Études: conception 2 + mécanique 1
Disponibilité: 1958
Coût: 5%
Avantage: +1 pts configuration.

TRANSMISSION À 5 RAPPORTS 1

Études: transmission 1
Disponibilité: 1954
Coût: 5%
Permet l'utilisation d'une boîte de vitesse à 5 rapports, première génération.

Généralement, les bonus sont cumulatifs, d'où l'importance de la gestion des technologies.

La technologie moteur atmosphérique niveau 1 laisse la place au 2^e niveau; la technologie des moteurs ayant changé depuis 1950.



LES BÂTIMENTS

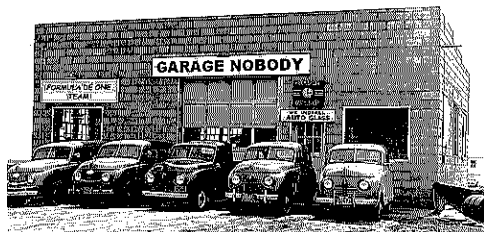
Pour davantage de détails, concernant les bâtiments, vous pouvez consulter l'**annexe 1 - les usines**, que vous avez reçu lors de la dernière soirée, en préparation de la saison 1956...

L'USINE

Disponibilité: un niveau au début de chaque décennie.

Avantages: bonus pour les lancers de R&D (bonus = niveau), nombre de mécanos (niveau + 1 = nombre maximum incluant tous les mécanos des départements), nombre de bâtiments pouvant être inclus (niveau x3 = espace disponible, total des niveaux des autres bâtiments), bonus de lancers de R&D (+10 par niveau).

L'usine est le bâtiment principal d'une écurie, les autres bâtiments venant donner un coup de main.



Usine de niveau 0.

L'ATELIER DE MOTORISATION

Disponibilité: aucune limite dans le temps, les niveaux étant limité à 5 pour l'instant.

Avantages: permet un nombre de mécano pour travailler sur le moteur et la transmission, bonus pour les lancers de R&D (le niveau = bonus).

Une écurie peut avoir ses propres mécaniciens pour aider au développement du moteur (à condition d'être partenaire avec le motoriste). Ces mécaniciens sont utiles pour le développements des technologies du moteur et le développement des boîtes de transmission.

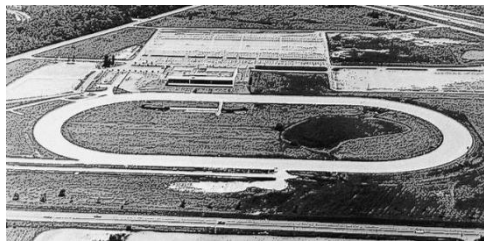
PISTE D'ESSAIS

Disponibilité: à partir de 1956, limite de 5 niveaux, aucune limite dans le temps.

Avantages: bonus pour les lancers de R&D (bonus = niveau) pour tous les départements.

Une écurie peut louer son circuit maison. De plus, dans le futur, un circuit maison pourra être utilisé

pour les courses de FD1, apportant ainsi un montant d'argent supplémentaire à son écurie. (une liste de circuits sera offerte, permettant à une écurie de choisir son circuit)



Piste d'essais de niveau 1.

Frais d'entretien: Un montant détermine un coût de base, multiplié par le nombre total des niveaux des bâtiments, inclus dans votre usine (l'usine représente 50% de son niveau, multiplié par le montant de base). Ce montant est calculé seulement en début d'une nouvelle saison, ne tenant pas compte des nouveaux bâtiments, en cours de saison.

Coûts de construction: Pour construire un bâtiment, ou un nouveau niveau, l'écurie doit débours le montant total de cette construction au moment de l'annonce. Si l'écurie a un manque d'argent, à un moment quelconque, la construction sera arrêtée et l'écurie pourra recevoir le reste du montant non utilisé dans la construction (**exemple: 35% de construit = remise en argent de 65% du montant investi**). Par la suite, l'écurie pourra continuer la construction, en redonnant le % manquant, selon les coûts réels du moment (selon l'époque et les années, les montants changent).



R&D ET TRANSFERTS

R&D (Recherche & Développement)

1 semaine de jeu = 1 lancer de R&D pour chaque domaine (voiture, moteur, stand), excepté lors d'une semaine de course (hors championnat et championnat); durant une semaine de course, le personnel est occupé à l'entretien des voitures.

Lancer du D20 doit être < ou = au nombre de R&D. Le nombre de R&D, selon les départements, comprend les bonus suivants: développement des pilotes (total des pilotes), bonus du directeur d'écurie, bonus du directeur technique (voiture), bâtiments, expérience en course, expérience en usine, nombre de mécanos, etc.

Expérience en course: suite à une course, l'écurie obtient 1 point pour chacun des départements (voiture, moteur, stand et pneus), pour chaque voiture terminant la course en passant la ligne d'arrivée. L'expérience en course se gagne lors d'une course du championnat, hors championnat ou course d'essais (FD2). Lors d'un lancer de R&D, l'écurie peut ajouter à son bonus un certain nombre de ses points d'expérience en course afin d'améliorer ses chances de réussites, pour n'importe quel élément d'un département.

Expérience en usine: un échec lors d'un lancer de R&D, dans un département, devient 1 point d'expérience en usine. Lors d'un lancer de R&D, l'écurie peut ajouter à son bonus un certain nombre de ses points d'expérience en usine afin d'améliorer ses chances de réussites, pour n'importe quel élément d'un domaine. Cependant, le nombre d'échec aura une influence sur le prix de l'élément.

Essais privés: une écurie peut annoncer vouloir faire des essais privés afin d'obtenir des points d'expérience supplémentaires. Un tour coûte un montant selon le département visé, aucune limite de tours, les trois départements pouvant être utilisés dans les mêmes tours. Un coût de location du circuit s'ajoute, partagé entre les écuries participantes. Un essai privé, se fait comme une course d'essais (FD2), cependant, l'écurie doit annoncer et payer les coûts pour le département visé, contrairement à une course où chaque département reçoit 1 pts de R&D.

Les points de configurations et transferts (1956)

Voiture:

- ✓ 8 pts de configuration (pneu + freins + consommation + TdR)
- ✓ 2 pts configuration = 1 pts carrosserie*
- ✓ 1 pts configuration = 1 pts stand
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 19 400.

Moteur:

- ✓ 1 pts turbo = 1 pts stand
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 38 700.
- ✓ 2 pts puissance = 1 pts moteur

Stand:

- ✓ 1 pts stand = 1 pts configuration
- ✓ 1 pts stand = 1 pts turbo
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 19 400.

Pneus:

- ✓ 1 lancer d'essais = N/A
- ✓ Aucune évolution durant une saison

Pilote:

- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 9 700.

Lors d'un transfert, on peut excéder les limites d'un élément.
Les transferts sont permis dans les deux sens.

Les points de développement:

VOITURE	
éléments	pts
CARROSSERIE	4
FIABILITÉ	3
MÉCANO	5
AÉRO.	*
ÉLÉM. SPÉCIAUX	*
RÉPARATION	\$5.500
COÛT 1 LANCER =	\$19.400
* selon les éléments	

MOTEUR	
éléments	pts
PTS MOTEUR	4
FIABILITÉ	3
PTS PUISSANCE	3
PTS TURBO	3
MÉCANO	5
BOÎTE DE VITESSE	5
RÉPARATION	\$2.750
COÛT 1 LANCER =	\$38.700

STAND	
éléments	pts
PTS STAND	5
RAVITAILLEMENT	5
MÉCANO	5
COÛT 1 LANCER =	\$19.400

PNEUS	
éléments	pts
BONUS PNEUS	5
BONUS TENDRE	N/A
FIABILITÉ DUR	3
FIABILITÉ TENDRE	N/A
FIABILITÉ PLUIE	N/A
TECHNICIEN	5

PREMIÈRE UTILISATION D'UNE NOUVELLE ÉVOLUTION:

Double test de fiabilité (durant une course), ou testé lors d'une séance d'essai (minimum 3 tours) **sans effectuer de recherche/développement**, avant une course (championnat, hors championnat ou course d'essais) ou une séance d'essais privés.

LA FORMULE 1tm DANS LES ANNÉES 1950

Le championnat **FD1-Évolution** se veut un reflet de l'histoire de la Formule 1tm ainsi que sa technologie innovante qui est apparue à travers les années et qui fera évoluer nos voitures dans un nouveau style de jeu, adapté du célèbre jeu **Formula D**. Vous le devinez donc, aux joueurs de faire leur recherche afin de déterminer ce qu'ils auront de mieux à faire pour connaître du succès dans ce nouveau championnat de la Ligue Prout.

Pour vous aider, je vous présente ici la troisième partie du premier chapitre de l'histoire de la Formule 1tm.

CHAPITRE 1: les débuts (1950-1957) 3^e partie

Retour à la réglementation Formule 1 (1954-57) - 2^e partie

saison 1956

1956 voit une toute nouvelle redistribution des cartes après les départs de Mercedes et de la Scuderia Lancia (après la faillite de la maison mère). Les avoirs de la Scuderia Lancia sont cédés à la Scuderia Ferrari, FIAT s'engageant pour sa part à soutenir financièrement Ferrari pendant cinq ans. Ferrari, dans le creux de la vague depuis le début de la saison 1954, voit enfin son avenir s'éclaircir, l'ex-Lancia, malgré de gros soucis de fiabilité, va permettre à Juan-Manuel Fangio de remporter sa quatrième couronne mondiale dans une ambiance délétère.

Dès Monaco, second Grand Prix de la saison, Fangio décroche la pole position mais connaît des problèmes mécaniques et abandonne. Son coéquipier Collins est en mesure de lutter pour la victoire avec la Maserati de Stirling Moss mais le directeur de course de Ferrari décide de le faire rentrer afin qu'il cède sa monoplace à Fangio qui échouera à la deuxième place, Moss conservant la place acquise dès le premier passage sur la ligne pour sept secondes sous le drapeau à damiers. L'ambiance entre les deux pilotes se refroidit rapidement. Après de nombreuses déconvenues et de multiples abandons, Fangio est persuadé que son écurie ne le traite pas à son juste niveau et lui fournit des monoplaces moins performants qu'à ses coéquipiers. Il exige qu'un mécanicien lui soit exclusivement affecté et qu'il soit officiellement promu chef de file de l'écurie. Ce



Peter Collins, Grand Prix de Belgique 1956.

comportement provoque les foudres d'Enzo Ferrari pourtant obligé d'accepter la requête de l'Argentin et ne fait qu'accroître les tensions entre Fangio et ses coéquipiers.

La fin de saison voit toutefois le sport reprendre le dessus

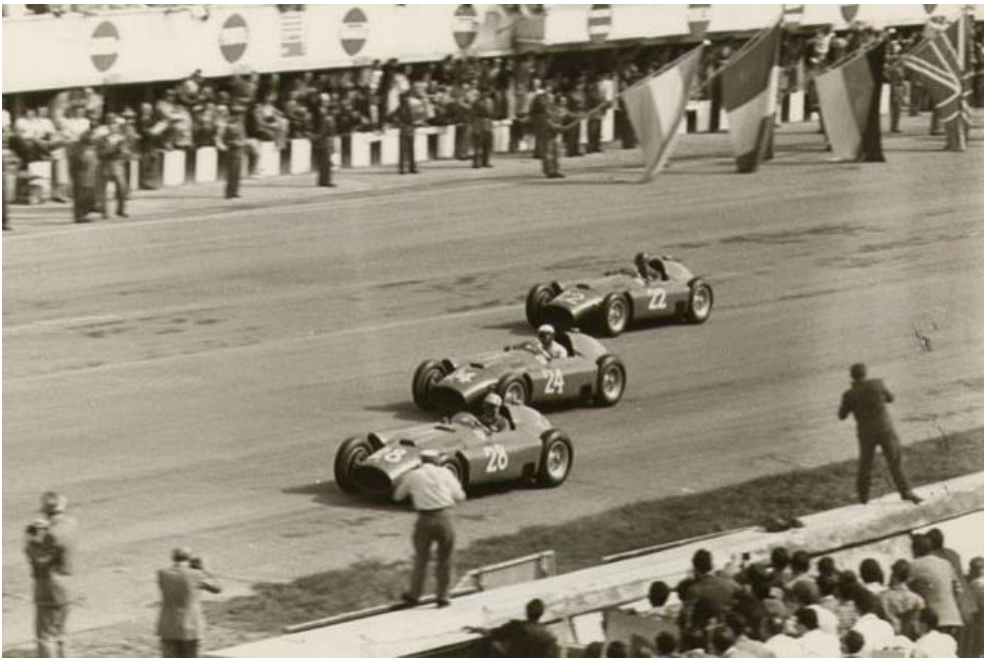


Peter Collins, Grand Prix de Belgique 1956.

sur les polémiques à l'occasion des deux dernières épreuves. Au Nürburgring, Fangio en pole position, se porte en tête dès le départ et bat à plusieurs reprises le record du tour détenu par Hermann Lang depuis 1939. Il le pulvérise au quatorzième passage en tournant en 9 min 41 s, réalise un grand chelem (pole position, toute la course en tête, meilleur tour en course et victoire) et signe sa vingtième victoire en championnat du monde. À Monza, Fangio a toutes les cartes en main pour être sacré: une arrivée dans les points lui suffit, mais Collins et Jean Behra peuvent également être titrés. Alors que l'Argentin abandonne et que Behra est décroché, Collins est en mesure de devenir champion du monde. Lorsqu'il rentre pour changer ses pneus, il offre néanmoins volontairement sa monoplace à Fangio, renonçant du même coup à ses chances de décrocher le titre, et ce malgré les froides relations qu'entretiennent les deux pilotes.

saison 1957

À cause de ses rapports conflictuels avec Enzo Ferrari tout au long de la saison 1956, Fangio rejoint Maserati en 1957. Stirling Moss par patriotisme s'engage avec Vanwall. Au Grand Prix d'ouverture argentin, les Maserati 250F monopolisent les quatre premières places (Fangio-Behra-Menditeguy-Schell) et se positionnent d'emblée au-dessus des Ferrari 801, qui ne sont en fait que l'ultime évolution du modèle Lancia D50 conçu en 1953. En Angleterre, les Maserati chutent et laissent le champ libre à la Vanwall de Tony Brooks, pilotée par Stirling Moss qui l'a relayé à la suite des ennuis de moteur de sa propre voiture. Cette victoire à domicile de Moss et Brooks est la première d'une voiture britan-



J.M. Fangio, E. Castellotti et Luigi Musso, Grand Prix d'Italie 1956.

nique en championnat du monde. Si Moss et les Vanwall finissent la saison en fanfare avec deux autres victoires, ils n'empêchent pas Fangio de glaner un cinquième titre, son quatrième consécutif. Il faudra attendre Michael Schumacher pour qu'un tel record soit égalé puis battu. Autant l'Argentin a bénéficié du concours de ses coéquipiers en 1956 (avec trois résultats partagés), il ne doit sa nouvelle couronne qu'à lui-même en remportant quatre Grands Prix. Deux courses symbolisent sa domination, le Grand Prix de France à Rouen où, par dix fois, il établit le meilleur tour en course et remporte l'épreuve et le mémorable Grand Prix d'Allemagne. Derrière Fangio en pole position, les Ferrari d'Hawthorn, second, et de Collins, quatrième, prennent place en première ligne et ravissent le commandement dès le départ. Fangio, après un problème de ravitaillement, est relégué à près de cinquante secondes des Ferrari qui entrevoient enfin la possibilité de remporter leur première victoire de la saison. Elles tombent alors dans un piège tendu par Maserati: Fangio effectue deux tours à un rythme modéré, faisant la grimace et des signes à l'attention de son stand pour laisser penser que sa voiture est endommagée. Les Ferrari réduisent alors l'allure tandis que Fangio sort enfin le grand jeu et établit un nouveau record de la piste en pulvérisant de près de treize secondes le temps qu'il a réalisé l'année précédente. Il poursuit sur sa lancée et signe, dans l'avant-dernière boucle, un tour en 9 min 17 s à 147,3

km/h. Revenu sur les talons des Ferrari, Fangio double Collins puis Hawthorn quelques centaines de mètres plus loin pour s'assurer de son cinquième titre mondial. En proie à des difficultés financières, Maserati se retire de la Formule 1 en fin de saison, mais continuera d'offrir ses voitures aux participants, en tant que client. Fangio décide alors de prendre sa retraite après une tournée d'adieux: en 1958, il ne participe qu'à son Grand Prix national, aux 500 miles d'Indianapolis et au Grand Prix de France et tire définitivement sa révérence.



Stirling Moss, Grand Prix d'Italie 1957

Dans le prochain Aide de Jeu de la quatrième saison du championnat FD1-Évolution: le début d'un nouveau chapitre, **les « Garagistes »**

Découvrez l'intégrale de ce texte sur Wikipédia.

RÈGLES SPÉCIALES POUR 1956

Qualification:

- 1) Lors des qualifications, les puissances du moteur ainsi que l'avantage des turbos ne sont pas utilisées.
- 2) Utilisation des points de popularité pour monter ou descendre un pilote dans l'ordre de participation des qualifications (nouvelle règle).

Pneus et météo:

- 3) Seulement les pneus durs sont utilisés. Sous la pluie, le pneu dur est pénalisé d'une glissade d'une case, 2 sous une pluie abondante. Le pneu des années 1950 est très rainuré, conçu à la fois pour le sec et la pluie.

Course:

- 4) Généralement, la ligne de départ sera constituée de deux voitures sur la première ligne, ainsi que sur toutes les autres lignes, côte à côte, chacune d'un côté de la piste, chaque ligne séparée d'un espace égal.
- 5) Il est interdit d'utiliser les puissances moteurs en 1^{ère} et 2^e vitesse, les moteurs turbo sont utilisables à toutes les vitesses.
- 6) Seulement le maximum de la 4^e vitesse (20) peut forcer des tests moteurs et les tests de météo.
- 7) L'aspiration se fait à partir de la 3^e et 4^e vitesse, la voiture qui profite de l'aspiration doit être à la même vitesse ou supérieure de la voiture qui lui donne l'aspiration.
- 8) Une course ne peut pas débiter sous une pluie abondante, elle est remise (mais la course se fait quand même le même soir); c'était à l'époque trop dangereux. Cependant, une pluie abondante peut survenir durant une course entamée, dans ce cas, bonne chance!
- 9) Classement des pilotes. Course de championnat, un pilote doit avoir effectué, au moins, 2 tours et demi; une course hors championnat, 1 tour et demi.
- 10) Un pilote qui abandonne, suite à un incident quelconque, peut prendre la voiture d'un coéquipier lors d'un arrêt aux puits après l'incident. Les points attribués à cette voiture, à la fin d'une course, seront partagés entre les deux pilotes.
- 11) Les bourses sont attribuées aux pilotes, à a seule condition d'avoir complété la course, sans abandon.

Technique:

- 12) La boîte de vitesse est constituée de 4 rapports, le maximum étant 20 en 4^e vitesse. En cours de saison, la boîte de vitesse à 5 rapports pourrait faire son apparition, prévoir alors un début de soirée pour discuter des différentes règles!

Championnat:

- 13) Il n'y a pas de championnat des constructeurs, il n'y a pas de championnat des écuries.
- 14) Le championnat des pilotes est constitué de 5 courses, et seulement les trois meilleurs résultats de chaque pilote sont pris en compte.

C'est la vie:

- 15) Le tableau des conséquences pour accident est augmenté à 5 au lieu de 2, pour les saisons 1950 à 1958 (voir le tableau dans ce livret).

Nombre de voitures:

- 16) Dans une course de championnat, 10 voitures autorisées (si 4 écuries), aucune limite pour le nombre de participant aux qualifications, les 10 meilleurs pilotes sont autorisé pour la course, en assurant, tout de même, 2 pilotes au minimum pour chacune des écuries participantes. Si 3 écuries, 3 pilotes par écurie pourront prendre le départ d'une course.
- 17) Un moteur peut être réparé. Il récupère +5 km de vie, mais conserve ses pénalités de fiabilité et n'est pas éligible pour la fin de vie.
- 18) L'attribution des stands se fait après les qualifications, selon l'ordre des pilotes.

TRUCS ET CONSEILS POUR 1956

Voiture:

- ✓ Depuis 1950, les écuries achètent des voitures, moins de dépense, construite soi-même une voiture coûtant plus cher. Ce n'est qu'en 1958 que le championnat des constructeurs sera ouvert; ce championnat sera ouvert qu'aux constructeurs seulement, une écurie qui remportera le championnat verra le nom du constructeur de sa voiture inscrite dans les registres. Alors la question est: est-il vraiment nécessaire de construire sa propre voiture? ou vaut-il mieux mettre l'importance sur un autre point de notre écurie... comme les bâtiments par exemple?
- ✓ Il est possible à une écurie de s'associer à long terme avec une marque (contrat jusqu'à trois saisons); dans ce cas, l'écurie devient partenaire avec cette marque, le temps du contrat, et peut donc considérer sa construction comme la construction de sa propre voiture, même pour la voiture utilisée durant la saison en cours... et ça coûte toujours moins cher que de développer sa propre voiture.
- ✓ N'oubliez pas que les évolutions techniques peuvent être développées par votre écurie, même si vous ne construisez pas votre propre voiture.

Moteur:

- ✓ Le moteur turbo n'est presque plus présent dans le championnat de la F1^m, le moteur atmosphérique règne. Bientôt la FIA interdira le turbo. Alors faites attention, le choix d'un moteur turbo peut vous amener des ennuis, puisque son développement se voit très ralenti; le moteur turbo n'évoluera plus avant les années 1970. Cependant, l'histoire pourrait changer...
- ✓ N'oubliez pas que la construction de la transmission est sous la responsabilité de votre écurie, le motoriste n'a rien à voir dans ce domaine.

Pneus:

- ✓ Avec un seul type de pneus, aucune stratégie de ce côté, autant sur le sec que sous la pluie. Cependant, vous pouvez obtenir certaines connaissances intéressantes avec les études.

Les Pilotes:

- ✓ Certains pilotes coûtent cher. Est-il vraiment nécessaire d'avoir un tel pilote? La question est de savoir ce que vous avez besoin: un pilote pour vous aider dans le développement, ou un pilote pour vous aider à gagner des courses.
- ✓ Il peut être intéressant d'avoir le maximum de pilotes, surtout pour les courses d'essais: les voitures qui terminent ces courses obtiennent des points de développement sans avoir besoin d'avoir des pilotes dispendieux.
- ✓ Avant de choisir un pilote, informez-vous de son futur. En effet, il serait fâcheux de s'orienter avec un bon pilote qui risque de disparaître entre deux saisons! La Ligue Prout tiendra compte du futur des pilotes entre deux saisons, afin de déterminer leurs forces actuelles... ou même leurs décès!

Les études:

- ✓ Cette saison vous commencerez le développement de certaines technologies pour améliorer votre voiture, vos études auront servi! De plus, avec votre première usine, et le championnat des constructeurs dans deux saisons, ça commence à devenir intéressant pour construire sa propre voiture, sans doute le but ultime dans le championnat FD1-évolution.

Monétaire:

- ✓ La Ligue Prout demeurera très sévère envers le fonctionnement monétaire. Bien qu'une écurie peut se retrouver avec un compte négatif, ce sera parce que le montant sera très minime. De plus, un compte négatif empêchera tout achat et, même, verra la participation du nombre de voitures réduit lors des courses.
- ✓ Un prêt sera accordé seulement si la Ligue Prout considère l'importance de ce prêt qui, en règle générale, sera accordé suite à un ajustement des règles. Alors, ne comptez pas sur ce point pour aider votre écurie. Dans le pire des cas, votre écurie fera banqueroute et vous recommencerez avec une nouvelle écurie... avec la honte derrière vous!

LES TYPES DE PNEUS

TYPES DE PNEUS:

TABLEAUX DES BONUS ET DES PÉNALITÉS

PNEUS DURS			COURSE		
			1 ^{er} tour	2 ^e tour	3 ^e tour
SOLEIL	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1
VARIABLE	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1
PLUIE	glissade	virages	+1	+1	+1
		lignes droites	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1

QUALIFICATIONS:

Les données équivalent au 1^{er} tour de chaque type de pneu.

BARÈMES DES PÉNALITÉS MÉTÉO

SOUS LE SOLEIL ET VARIABLE:

- 1) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1 ou 2 au D20
- 2) **Casse Moteur** – selon la météo et la température, de 1-3 à 1-6.
- 3) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 4 au D20

SOUS LA PLUIE:

- 4) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1, 2 ou 3 au D20
- 5) **Casse Moteur** – diminué de 1 (*Ex : si casse = 1 à 4, sous la pluie = 1 à 3, etc.*)
- 6) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 5 au D20

SOUS LA PLUIE ABONDANTE:

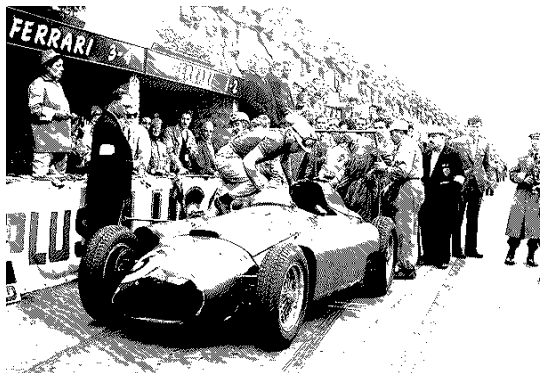
- 7) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1, 2, 3 ou 4 au D20
- 8) **Casse Moteur** – diminué de 2 (*Ex : si casse = 1 à 4, sous la pluie = 1 à 2, etc.*), *minimum = 1 à 2*
- 9) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 6 au D20
- 10) **Ailerons** – perte de l'avantage des ailerons ou des technologies donnant l'avantage des ailerons

11) Tous les Pneus en ligne droite – "-3" lors d'un arrêt en ligne droite (sauf lors d'un arrêt en sortie de virage d'un dernier arrêt) – **la pénalité est soustraite à partir de la 3^e vitesse seulement.**

SOUS LA CANICULE:

- 12) **Température** – augmentation de 5°C (peut changer le casse moteur)
- 13) **Casse Moteur** – augmenté de 1 (exemple: si casse = 1 à 4, sous la canicule devient 1 à 5; etc...)
- 14) **Pneus Durs** – pénalité en sortie de virage de x2

NOTE : Dans tous les cas, les pénalités pour casse moteur s'accroissent (température + météo).



LES CIRCUITS D'ESSAIS 1956

CIRCUIT		KM/tour	VO	MO	COÛT	NIV.
Ain-Diab	MA	7,618	-	-	4 000 \$	0
Avus	AL	19,573	-	+3	23 000 \$	+1
Bari	IT	4,050	-	-	3 000 \$	0
Bordeaux	FR	2,457	-	+1	8 000 \$	+1
Brands Hatch	GB	?	-	-	4 000 \$	0
Bremgarten	SU	7,280	-	-	3 000 \$	+1
Buenos Aires ¹⁹⁵⁴	AR	6,615	+1	+1	16 000 \$	+2
Caen	FR	3,530	-	-	3 000 \$	0
Chimay	BE	10,450	-	+1	8 000 \$	+2
Goodwood	GB	3,809	-	+1	9 000 \$	+1
*Indianapolis	US	4,620	+1	+5	45 000 \$	+3
Marseille	FR	2,670	-	-	3 000 \$	0
Mendoza	AR	3,500	-	-	5 000 \$	0
Modène	IT	2,366	-	-	3 000 \$	0
*Monte-Carlo ¹⁹⁵⁰	MO	5,495	-	-	3 000 \$	+2

CIRCUIT		KM/tour	VO	MO	COÛT	NIV.
Monthéry	FR	3,405	-	-	3 000 \$	0
Monza ¹⁹⁵⁰	IT	4,690	-	+1	8 000 \$	+1
Monza ^{ovale}	IT	8,330	+3	+5	53 000 \$	+3
Nürburgring	AL	22,810	+2	+5	48 000 \$	+4
Naples	IT	2,450	-	+1	8 000 \$	+1
Pau	FR	2,760	-	-	3 000 \$	0
Pedralbes	ES	6,316	-	-	3 000 \$	0
Pescara	IT	25,800	+2	+1	23 000 \$	+2
Rio de Janeiro	BR	10,780	+1	+1	16 000 \$	+1
Reims-Gueux	FR	7,816	-	+1	8 000 \$	+1
R.-les-Essarts ⁵²	FR	5,215	-	+1	8 000 \$	0
Silverstone ¹⁹⁵⁰	GB	4,725	-	+3	24 000 \$	+1
Spa-Franc. ¹⁹⁵⁰	BE	6,195	+1	+3	28 000 \$	+2
Syracuse	IT	5,598	-	-	3 000 \$	0
Zandvoort ¹⁹⁵⁰	PB	11,235	+1	+1	13 000 \$	+1

* non disponible pour des essais privés.

Certains circuits ont des bonus de développement, voiture et moteur. Ces bonus sont utilisés pour les essais privés sur circuit. Voir le fonctionnement ci-dessous.

3 façons de remporter des points développements

Grand Prix (course championnat et hors championnat): Une voiture qui complète la course au complet, sans abandon, remporte 1 point développement pour chacun des domaines (voiture, moteur, stand, pneus). Programmé par la FIA.

Formule Dé 2 (Course d'Essais): identique à une course Grand Prix, mais la course se fait virtuellement, comme des essais privés, 1 point par département, par voiture qui complète la course au complet. Programmé par la FIA.

Essais privés: Sur demande des écuries, ces dernières se partagent les coûts de location du circuit. L'écurie choisit le nombre de tours, en achetant des tours pour un, quelques-uns ou tous les départements (voiture, moteur, stand). Au contraire d'une course, une voiture obtient des points développements pour chacun des tours complétés, suite à un test de D20 pour chacun des tours.

Fonctionnement des essais privés (et essais avant course)

- 1) Les écuries choisissent un circuit et se partagent les coûts de location.
- 2) Lors des essais, l'écurie choisit le nombre de pilotes qui participeront, chaque pilote ayant sa voiture, moteur, etc. L'écurie achète des tours de développement pour un département en particulier, ou pour plusieurs à la fois, selon ses désirs, partagés entre ses pilotes.
- 3) Pour chaque tour de développement, le joueur lance un D20. Un résultat de 11 ou + lui accorde le point de développement. Dans un même tour, il peut y avoir plus d'un lancer de développement, un pour chaque département engagé.
- 4) Le lancer du D20 pour développement = D20 + bonus voiture/moteur + bonus développement pilote + bonus vitesse.
- 5) Pour chaque tour, le pilote lance le D12, comme dans une course d'essais. Si aucun incident, il lance le D20 pour le développement. Lors du lancer du D12, si le pilote utilise son bonus de course (pour aller plus vite), il pourra utiliser ce bonus lors du lancer de développement.
- 6) Des essais privés se déroulent comme une course d'essais (FD2).

Tableau des risques d'incidents

Pour chaque risque d'incident, lancez un D20, du résultat obtenu, vous soustrayez les deux bonus du pilote (développement et course).

D20	résultat
10 -	aucun incident, le point est accordé
11-12	tête-à-queue*
13-14	sortie de piste*
15	bris mécanique*
16	casse moteur*
17 +	accident**

Un résultat de 13 et +, le point développement n'est pas accordé.

* Incident durant le tour, la voiture entre aux puits pour des réparations et retourne en piste, le joueur perd 1 tour sur les tours achetés

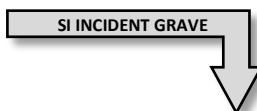
** Un accident, que le pilote soit blessé ou non, met fin à la séance d'essais de ce pilote.

CALENDRIER FD1-ÉVOLUTION 1956

soirée	semaine	course	circuit	type	bourses (répartition)	lancers R&D
2	1	GP du Maroc	Ain-Diab	FD2	N/A	8
	4	GP de Buenos Aires (Argentine)	Mendoza	FD2	N/A	
	5	GP d'Argentine	Buenos Aires v.1954	C	\$90.000 / 1	
3	16	International Trophy (GB)	Silverstone v.1950	HC	\$170.000 / 3	8
	17	GP de Syracuse (Italie)	Syracuse	FD2	N/A	
	18	GP de Naples (Italie)	Naples	FD2	N/A	
4	19	GP de Monaco	Monte-Carlo v.1950	HC	\$110.000 / 1	2
	20	GP de Pau (France)	Pau	FD2	N/A	
	21	GP de Caen (France)	Caen	FD2	N/A	
5	22	500 cases d'Indianapolis (États-Unis)	Indianapolis	HC	\$160.000 / 3	1
6	24	GP de Belgique	Francorchamps v.1950	C	\$190.000 / 3	3
7	28	GP de France	Rouen-Les-Essarts v.1952	C	\$105.000 / 2	1
8	30	GP de Grande-Bretagne	Silverstone v.1950	C	\$200.000 / 5	2
9	33	GP d'Italie	Monza v.1950+ovale	C	\$200.000 / 5	2
10	36	GP de Brands Hatch (GB)	Brands Hatch v.?	HC	\$110.000 / 3	8
	38	GP de Reims (France)	Reims	FD2	N/A	
	39	GP de Modène (Italie)	Modène	FD2	N/A	
11	41	Sussex Trophy (GB)	Goodwood	FD2	N/A	8
	44	GP des Frontières (Belgique)	Chimay	FD2	N/A	
	45	GP du Nürburgring (Allemagne)	Nürburgring	FD2	N/A	
	46	GP de Bordeaux (France)	Bordeaux	FD2	N/A	
	48	GP de Barcelone (Espagne)	Barcelone	FD2	N/A	

LE TABLEAU DES CONSÉQUENCES POUR ACCIDENT

ÉTAPE 1: évaluation si incident grave	
cause de l'incident	modificateur
SORTIE DE PISTE	+2
ACCIDENT	+3
ACCIDENT SUR BLOCAGE	+4
météo	modificateur
PLUIE	+2
PLUIE ABONDANTE	+3
pilote	modificateur
BONUS CONFIGURATION	-(BONUS)
D20 > 5 + MODIFICATEUR = AUCUN INCIDENT (MINIMUM = 1)	
SI INCIDENT GRAVE = 1 SEMAINE HOSPITALISATION + ÉTAPE 2	



ÉTAPE 2: évaluation de la gravité	
PREMIER LANCER	
D20	cause
1	MORT
2 à 5	+1 SEMAINE
DEUXIÈME LANCER ET SUIVANT	
D20	hospitalisation
1 à 5	+1 SEMAINE
LE JOUEUR RELANCE LE D20 JUSQU'À CE QU'IL OBTIENNE UN RÉSULTAT SUPÉRIEUR À 5	