

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE DÉ 1

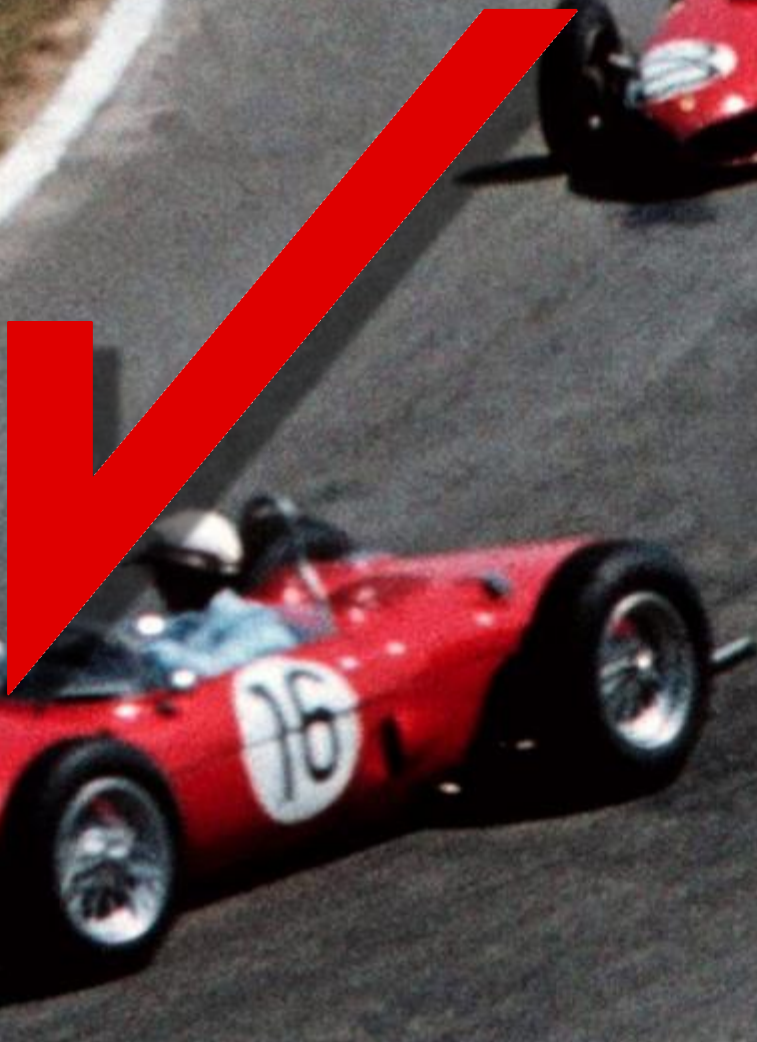
LIGUE PROUT - FD1
EVOLUTION

- 19 octobre 2022 -



SOIRÉE DES PRÉPARATIFS
6^e saison - 1960

EN ROUTE VERS UNE NOUVELLE
DÉCENNIE



Des Torrari au Grand Prix de France 1961, sur le circuit de Reims.

LIGUE
PROUT
www.ligue-prout.com

La Ligue Prout présente

L'ORDRE DU JOUR

De la 6^e 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	6
MISE AU POINT AU SUJET DE CERTAINES RÈGLES	9
ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS 1960.....	10
L'ENTRE SAISONS	11
BUDGET PERSONNEL	12
CHOIX DE VOTRE VOITURE	13
CHOIX DE VOTRE MOTEUR	14
CHOIX DES PNEUMATIQUES	15
CHOIX DE VOTRE COMMANDITAIRE.....	16
CHOIX DE VOS PILOTES.....	17
COMMANDITE DE FÉDÉRATION	20
CHOIX DE VOS DIRECTEURS.....	21
RÈGLES SPÉCIALES POUR 1960	23
CRÉATION DES BOURSES DES GRANDS PRIX	24
Coup d'œil sur les trucs à venir !	26
LE JEU DES 12 ERREURS !	27
LE CALENDRIER 1960	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

Ceci est un beau document préparé spécialement par Stéphane Renaud pour la Ligue Prout et ça concerne les préparatifs de la 6^e saison du championnat FD1-évolution. Préparé dans la période d'avril et mai 2022. © mai 2022 / Websteffe productions et Ligue Prout.

www.ligue-prout.com/FD1evolution

PRÉAMBULE



Comment améliorer le système actuel de **FD1-évolution**? Que se soit par la course et ses

règles, ou par le mécanisme de construction! Comment améliorer la facilité et la visibilité du système mis en place depuis la première saison du championnat **FD1-évolution**? Je l'avoue, le jeu est bon, il est beau et il est intéressant. Que pourrais-je faire de plus, à moins de réussir de réduire le temps de jeu qui, malheureusement demeure le grand problème de nos soirées. Mais comment mettre en place un système qui permettrait à chacun de jouer son tour équitablement, sans tenir compte des enjeux et des résultats! De ce côté, je ne peux que demander la participation de tous, et vos efforts afin d'améliorer, par vous-mêmes, ce détail. De mon côté, je propose de donner des coups de pieds, sous la table, à Jessy, pour augmenter sa cadence!

À mes questions, par lesquelles je commençais ce préambule, vous avez été nombreux à me répondre que tout était parfait et qu'il n'y avait rien à faire de mieux. Je vous ai écouté, je vous ai compris, mais j'ai quand même fait à ma tête! En vous proposant, pour cette nouvelle saison, des utilités pour vos points de popularité et, aussi, l'introduction de cartes **bonus** pour cette soirée... Ainsi, je fais de ce système un jeu complet, avec des dés, des cartes et, bien entendu, de la bière! Quoi de mieux pour nous sortir de nos petites routines quotidiennes!

Ainsi commence la 6^e soirée des préparatifs de la 6^e saison du championnat **FD1-évolution**, la saison 1960, une nouvelle décennie qui amènera nos écuries vers des nouveautés encore insoupçonné! Démarrons cette soirée, avec cette nouvelle décennie qui s'ouvre à la **FD1-évolution**, en espérant que vous continuerez de vous amuser. Bonne soirée et, surtout, bonne 6^e saison à vous tous.

IT'S TIME FOR FIRST



SHOOTER!

- Stéphane Renaud
Président Ligue Prout.

INTRODUCTION



Sur ma table de travail, là et là, se trouvent des dossiers, de beaux dossiers, des dossiers complexes, plusieurs dossiers, et tous me sont très à cœur. J'aime

ce beau sport de gentilhommes qui, sur plusieurs circuits, s'affrontent au risque de leurs vies. J'aime la Formule Dé Un, le plus beau des sports automobiles. Mais qui suis-je, moi, parmi ces gentilhommes, moi qui n'ai pas le courage de rouler à la vitesse de l'éclair sur un de ces circuits! Je suis le président de la Commission Sportive Incompréhensible, et j'ai des devoirs à faire, d'où ces dossiers que je désire mener à termes. J'ai espoir de réussir, mais j'ai besoin de votre aide, vous membres distingués. Mon cœur me dicte comment diriger cette belle famille du monde de Formule Dé Un, mais ma tête n'y est plus! Je vous l'annonce, bien malgré moi, le cœur triste et les bijoux de familles alourdis par ces nombreuses années qui me sont passés dessus, à la fin de cette nouvelle saison, je laisserai ma place à un successeur qui, je le souhaite, sera digne de me remplacer. Je me fais vieux et, je dois l'avouer, il y a en moi un démon qui désire profiter du temps qu'il me reste afin de couler des jours paisibles, au bord de cette belle méditerranée, cocktail à une main, et l'arrière-train de ma douce épouse sous l'autre main.

En tant que responsable de la course automobile pour la Fédération Incompétente de l'Automobile, je pense avant tout à la sécurité des conducteurs. Cette année, nous avons vécu la perte de grands pilotes, Jack Brainham qui ne vivait que pour l'automobile; il ne pourra voir son rêve se réaliser, et il en est bien déçu! Il y a eu aussi José Froilan Gunhaller, cette mort, il ne l'avait pas prévue! Et que dire de Sphincter, qu'il l'aura vraiment eu dans le fessier! La Formule Dé Un devient de plus en plus rapide, et c'est pourquoi je propose une baisse des cylindres afin de réduire la puissance des moteurs. Du coup, je propose aussi l'interdiction du moteur turbocompressé, afin d'empêcher une rivalité avec les moteurs atmosphériques. Ce sont les pilotes qui se doivent de rivaliser, et non les machines. De plus, le moteur turbocompresseur est une technologie beaucoup trop coûteuse à mon goût.

Un autre dossier qui est là, devant mes yeux, sur mon bureau, la candidature de l'Allemagne pour son Grand Prix dans le championnat. La France, l'Italie et la Grande-Bretagne sont les pays qui ont contribué à l'histoire de l'automobile. L'Allemagne aussi a grandement façonné cette histoire, et il est temps aujourd'hui de mettre de côté nos différends et de permettre à l'Allemagne, en tant que grands constructeurs de l'automobile, d'avoir son Grand Prix dans le championnat de Formule Dé Un. Arrêtons de bouder cette grande puissance maintenant réduite à néant! Soyons gentil, car un jour, je le crois, l'Allemagne deviendra la grande puissance économique de l'Europe... bref de plaisanterie, demeurons humble!

Pour que le championnat de Formule Dé Un puisse devenir une référence dans la course automobile,

j'ai besoin de votre appui. Les enveloppes brunes me sont, aujourd'hui, inutiles, mes poches sont pleines! Voter pour mes recommandations, afin que le championnat de Formule Dé Un soit plus grand que les championnats de nos rivaux, c'est-à-dire les Américains et leur championnat de voiture monotype de style bonbon!

Merci pour tout ce merveilleux bonheur que vous m'offrez avec ces belles voitures de Formule Dé Un... quel spectacle! Et bonne saison 1960.

- **Augustin Pantoute**
Président de la Commission Sportive Incompréhensible.



Mon prédécesseur, le vicomte Jehan de Rochan, a fait un bon travail pour la Fédération Incompétente de l'Automobile. Je lui lève bien haut mon chapeau, au risque de laisser apparaître ma calvitie plus qu'évidente. Grâce à lui, le panneau de signalisation «ARRÊT» a la même forme dans plusieurs pays et les conducteurs du dimanche roulent tous sur leur droite; excepté les Britanniques qui n'ont encore rien compris.

Comme vient de vous expliquer mon confrère de la Commission Sportive Incompréhensible, la course automobile est son affaire, et je n'ai rien à y faire; chacun ses responsabilités. À moi les enveloppes brunes! C'est à Augustin Pantoute, de faire en sorte que le championnat de Formule Dé Un fonctionne, ou qu'il roule, si l'on peut dire... Ohohohoh! Un petit impair de mon cru, que je suis drôle!

En tant que président, j'ai tout de même trois points importants à souligner. L'Allemagne doit avoir son Grand Prix. Je n'ai pas que ça à faire, de répondre tous les jours à cette demande; ils sont vraiment alourdissant, ces allemands, à toujours revenir avec cette histoire. Des faiseurs de troubles, je vous dis. Regardez la période 1939-1944! Et le deuxième point, la création d'une coupe des constructeurs afin d'attirer les constructeurs de tous les horizons; là aussi, il m'est pénible d'entendre la sonnerie de mon téléphone, tous les jours, résonner dans mon bureau. C'est bien simple, ma secrétaire est au bord d'un épuisement professionnel, et ce n'est pas pour mes nombreuses tentatives de séduction; de plus, je réclame le droit de boire mon pinard dans la tranquillité!

Et mon troisième point : Payez vos dus, faites rouler l'économie et attirer des spectateurs. La Fédération ne pourra que vous en remercier.

Messieurs, et madame, bien le bonjour!

- **Hadelin de Lieudekelkepar Beaulaid**
Président de la Fédération Incompétente de l'Automobile.

Les encadrés de ce genre, sont des indicateurs de l'histoire de la Formule Untm. À l'occasion, on y explique l'histoire derrière une évolution, un événement, etc.

Les notes et résultats des votes sont inscrits en lettrage bleu, comme cet exemple.



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



Né en 1887 d'origine franco-belge, le comte Hadelin de Liedekerke Beaufort est élu président de la FIA à la fin de 1958.

Il occupait, à la fois, la présidence de l'ACF, et de la FIA. Il a été le dernier président de la fédération à le faire.

Durant sa présidence, il a dû faire face à une période incertaine de finances tendues et de déséquilibre entre les activités sportives et de tourisme automobile. Aussi, il a été le premier président de la FIA à faire face aux difficultés présentées par l'admission de clubs nationaux d'Europe de l'Est, des états communistes, dans la Fédération.

En 1963, à l'âge de 76 ans, il démissionne de son poste de président de la FIA. Comme son prédécesseur, il est nommé président d'honneur de la Fédération. Il a continué son rôle de président de l'Automobile Club de France jusqu'en 1971.

Le comte de Liedekerke est décédé en 1974.

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 *FDI-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...



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™** 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™, 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), le Bagnole Club de France (BCF) et le Allgemeiner Deutscher Otomobil Klub (ADOK) 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.

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 !

1960-01: LA VENTE DE VOITURES À UNE AUTRE ÉCURIE

Une écurie peut vendre sa voiture à une autre écurie, en respectant la règle suivante : avoir une usine de niveau selon les décennies. De plus, une écurie pourra vendre des voitures qu'à une seule écurie.

Années 1950 = usine niveau 1
Années 1960 = usine niveau 2
Années 1970 = usine niveau 3
Années 1980 = usine niveau 4
Années 1990 = usine niveau 5

Cette règle reflétera la capacité d'une écurie à construire des voitures pour une autre écurie. Le niveau représente la complexité de construction d'une voiture, et c'est pourquoi le niveau minimal change selon les décennies. Comme dans la réalité, il serait incompréhensible, à une écurie, de pouvoir construire des voitures pour une autre écurie avec une usine de niveau 0 (*le niveau 0 représentant un simple garage avec une capacité de 2 voitures; on voudrait nous faire croire qu'on pourrait y construire des voitures à un nombre illimité?*).

Par cette règle, je veux empêcher une écurie de s'enrichir exagérément par la vente de ses voitures et, ainsi, empêcher une perte de contrôle qui ne refléterait pas la réalité de la F1tm.

VOTE LIGUE PROUT 1960-01	POUR	CONTRE	NUL	LIGUE PROUT (si égalité)
	3	2	0	
note:	POUR			

1960-02: LES POINTS DE POPULARITÉ

Les points de popularité sont obtenus à la fin d'une course, selon les résultats des pilotes et des incidents. À partir de maintenant, les points de popularité d'une écurie pourront être utilisés afin d'augmenter les chances de succès lors de différents événements : **négociations** avec les commanditaires, motoristes, pilotes, directeurs, etc.

Pour vous aider, à tout moment de la soirée, il vous sera indiqué si vous pouvez utiliser vos points de popularité ou non, ou si une limite est fixée. Mais à moins du contraire, de façon générale, les points de popularité sont utilisés lors des négociations; ½ popularité = 1 pts bonus au D20. Cependant, le maximum autorisé est 19 (lors d'un test réussi avec, comme résultat, 19 ou moins); ou un minimum de 1 (lors d'un test réussi de 2 ou plus). Dans certains cas, l'écurie pourra ajouter des points bonus au D20 pour l'obtention d'un gros montant comme commandite. De plus, une écurie pourra utiliser ses pts popularité, en autant qu'elle ne soit pas plus bas que -3.

Règlementation mise en place pour le système de jeu. Aucun vote nécessaire.

PTS POPULARITÉ = Utilisation des points popularité interdit.

PTS POPULARITÉ = Un maximum de 5 points bonus est autorisé (5 pts bonus = 2,5 pts popularité). Le chiffre indique la limite du bonus autorisée.

PTS POPULARITÉ = Aucune limite au nombre de points bonus (1 pts bonus = ½ point popularité).

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.

1960-03: L'ADHÉSION DU GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

Suite à la recommandation de la F.I.A. et de la C.S.!, la commission de Formule Dé Un doit se prononcer sur l'acceptation d'un Grand Prix d'Allemagne. Le circuit utilisé serait le Hockenheimring.

	ÉCURIES	FIA	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO	ALLEMAGNE
COMMISSION FD1	Pour =	Pour = 1-12	Pour = 1-10	FIA = 1-5	Pour = 1-5	FIA = 7-8	Pour = 1-5	Pour = 1-5	FIA = 1-4	Ne vote pas
	Contre =	Nul = 13-19 Contre = 20	Nul = 13-18 Contre = 19-20	Pour = 6-10 Nul = 11-15 Contre = 16-20	Nul = 6-15 Contre = 16-20	Pour = 9-10 Nul = 11-18 Contre = 19-20	Nul = 6-15 Contre = 16-20	Nul = 6-15 Contre = 16-20	CS! = 5-8 Pour = 9-12 Nul = 13-16 Contre = 17-20	
	VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CS!	VOTE ORGANISATEURS						
	POUR	POUR	NUL	NUL						
1960-03	DÉCISION POUR GP ALLEMAGNE ►			POUR						

1960-04: LES CIRCUITS POUR LA SAISON 1960

Cette saison, le championnat des pilotes inclura 6 courses comptants pour le championnat et 5 courses hors championnat. Pour le championnat des pilotes, les 4 meilleurs résultats seront retenus pour le classement. La Commission Sportive Incompréhensible (C.S.!) a retenu 6 circuits. Si l'adhésion de l'Allemagne est acceptée (voir résultat du vote 1960-02), il y aura alors 7 circuits potentiels; 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 **Hockenheim** (Allemagne, si accepté).

Le circuit pour lequel la commission votera le rejet du championnat sera introduit dans le calendrier hors championnat pour totaliser 5 courses. Les circuits figurant dans le calendrier hors championnat sont: **Silverstone** (International Trophy), **Brands Hatch** (Grande-Bretagne), **Watkins Glenn** (États-Unis) et **Zandvoort 1-2** (Pays-Bas).

Hockenheim et **Indianapolis 500** : Si le Grand Prix d'Allemagne est rejeté, Indianapolis 500 figurera dans le calendrier hors championnat.

Comme l'indique le tableau le vote de 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'excluront pas du championnat.

À NOTER : Les Pays-Bas sont automatiquement rejetés du calendrier régulier du championnat. C'est une décision de la C.S.! non négociable.

Aucun vote à faire si le vote de l'Allemagne (vote 1960-02) est rejeté.

COMMISSION FD1	ÉCURIES	FIA	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO	ALLEMAGNE
	ALL ARG BEL FR GB IT MON	TEAMS = 1-10 ALL = 11 ARG = 12 BEL = 13-14 FR = 15 GB = 16-17 IT = 18-19 MON = 20	TEAMS = 1-5 ALL = 6-7 ARG = 8-10 BEL = 11-12 FR = 13-14 GB = 15-16 IT = 17-18 MON = 19-20	FIA = 1-9 ALL = 10 ARG = 11 BEL = 12-13 FR = 14 GB = 15-16 IT = 17-18 MON = 19-20	FIA = 1-5 ALL = 6-8 BEL = 9 FR = 10-11 GB = 12-14 IT = 15-17 MON = 18-20	FIA = 1-9 ALL = 10-11 ARG = 12-13 BEL = 14 FR = 15 GB = 16-17 IT = 18-19 MON = 20	FIA = 1-2 ALL = 1-4 ARG = 5-7 BEL = 8-10 FR = 11-13 GB = 14 IT = 15-17 MON = 18-20	FIA = 1-3 ALL = 1-4 ARG = 5-7 BEL = 8-10 FR = 11-13 GB = 14-16 IT = 17 MON = 18-20	FIA = 1-3 ALL = 7-9 ARG = 10-11 BEL = 12-13 FR = 14-15 GB = 16-17 IT = 18-19 MON = 20	FIA = 1-13 ALL = 14 ARG = 15 BEL = 16 FR = 17 GB = 18 IT = 19 MON = 20
VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CS!	VOTE ORGANISATEURS							
MON	MON	FRA	MONACO							
1960-04	CIRCUIT REJETÉ ▶		MONACO							

1960-05: LE CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS - 2^e vote

La Fédération Incompétente de l'Automobile (FIA) 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.

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.

COMMISSION FD1	ÉCURIES	FIA	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO	ALLEMAGNE
	Pour = Contre =	Pour = 1-13 Nul = 14-17 Contre = 18-20	Pour = 1-13 Nul = 14-17 Contre = 18-20	FIA = 1-5 CS! = 6-7 Pour = 8-11 Nul = 12-18 Contre = 19-20	FIA = 1-2 CS! = 3-4 Pour = 5-12 Nul = 13-18 Contre = 19-20	FIA = 1-5 CS! = 6-7 Pour = 8-13 Nul = 14-18 Contre = 19-20	FIA = 1-2 CS! = 3-4 Pour = 5-12 Nul = 13-18 Contre = 19-20	FIA = 1-3 CS! = 4-6 Pour = 7-16 Nul = 17-18 Contre = 19-20	FIA = 1-4 CS! = 5-8 Pour = 9-14 Nul = 15-18 Contre = 19-20	FIA = 1-5 CS! = 6-10 Pour = 11-15 Nul = 16-18 Contre = 19-20
VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CS!	VOTE ORGANISATEURS							
POUR	POUR	POUR	POUR							
1960-05	VOTE REMPORTE ▶		POUR							

1960-06: LE PARTAGE D'UNE VOITURE ENTRE 2 PILOTES - 2^e vote

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.

COMMISSION	ÉCURIES	FIA	CS!	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO	ALLEMAGNE
	Pour = Contre =	Pour = 1-12 Nul = 13-17 Contre = 18-20	Pour = 1-12 Nul = 13-17 Contre = 18-20	FIA = 1-10 Pour = 11-13 Nul = 14-18 Contre = 19-20	Pour = 1-8 Nul = 9-16 Contre = 17-20	FIA = 1-10 Pour = 11-15 Nul = 16-19 Contre = 20	Pour = 1-8 Nul = 9-19 Contre = 20	Pour = 1-10 Nul = 11-19 Contre = 20	Pour = 1-7 Nul = 8-17 Contre = 18-20	FIA = 1-8 Pour = 9-12 Nul = 13-16 Contre = 17-20
VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CS!	VOTE ORGANISATEURS							
POUR	NUL	POUR	POUR							
1960-06	VOTE REMPORTE ▶		POUR							
Interdiction complète										

1960-07: INTERDICTION D'UTILISER UN MOTEUR TURBO

Les constructeurs déplorent le coût élevé pour mettre au point un moteur turbocompressé. De plus, l'utilisation de ce type de moteur devient plus rare. C'est pourquoi, la C.S.I. demande l'interdiction d'utilisation du moteur turbo.

COMMISSION	ÉCURIES	FIA	CSI	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO	ALLEMAGNE
	Pour = Contre =	Pour = 1-5 Nul = 6-15 Contre = 16-20	Pour = 1-10 Nul = 11-17 Contre = 18-20	Pour = 1-4 Nul = 5-16 Contre = 17-20	Pour = 1-3 Nul = 4-17 Contre = 18-20	Pour = 1-4 Nul = 5-16 Contre = 17-20	Pour = 1-2 Nul = 3-18 Contre = 19-20	Pour = 1-3 Nul = 4-17 Contre = 18-20	Pour = 1-7 Nul = 8-13 Contre = 14-20	FIA = 1-10 Pour = 11-13 Nul = 14-17 Contre = 18-20
VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CSI	VOTE ORGANISATEURS							
CONTRE	NUL	POUR	POUR							
1960-07	VOTE REMPORTÉ ►		POUR							

1960-08: DIMINUTION DE LA PUISSANCE DES MOTEURS ATMOSPHÉRIQUE

La C.S.I. demande une réduction de la puissance des moteurs atmosphérique, passant de 2,5L à 1,5L. La conséquence de ce vote, les points de puissance (maximum utilisable) des moteurs atmosphériques seront réduit à 4 pts (applicable selon l'architecture de certains moteurs). Cette réglementation sera revu en 1964.

COMMISSION	ÉCURIES	FIA	CSI	ARGENTINE	BELGIQUE	FRANCE	G-BRETAG.	ITALIE	MONACO	ALLEMAGNE
	Pour = Contre =	Pour = 1-10 Nul = 11-16 Contre = 17-20	Pour = 1-12 Nul = 13-17 Contre = 18-20	FIA = 1-11 Pour = 12-14 Nul = 15-17 Contre = 18-20	Pour = 1-5 Nul = 6-15 Contre = 16-20	FIA = 1-11 Pour = 12-14 Nul = 15-17 Contre = 18-20	Pour = 1-4 Nul = 5-17 Contre = 18-20	Pour = 1-6 Nul = 7-15 Contre = 16-20	CSI = 1-11 Pour = 12-14 Nul = 15-17 Contre = 18-20	FIA = 1-11 Pour = 12-14 Nul = 15-17 Contre = 18-20
VOTE ÉCURIES	VOTE FIA	VOTE CSI	VOTE ORGANISATEURS							
CONTRE	NUL	POUR	NUL							
1960-08	VOTE REMPORTÉ ►		POUR (2 ^e vote)							

1960-09: L'ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT

La C.S.I. change l'attribution des points dans le classement d'une course. Le point qui était accordé au pilote qui obtenait la pole en qualification, est retiré pour être attribué au pilote qui termine en 6^e place, à la fin d'une course. L'attribution des points se fera de la façon suivante : 8 pts (1^e), 6 pts (2^e), 4 pts (3^e), 3 pts (4^e), 2 pts (5^e) et 1 pts (6^e).

DÉCISION CSI, AUCUN VOTE NÉCESSAIRE.



ÉCOUTEZ LES PAROLES DE LA LIGUE PROUT...

1960-13 : l'ordre des pilotes en qualifications, inverse de la course précédente. 5 POUR, 0 CONTRE

1960-14 : Tour de jeu chronométré, 5 minutes pour jouer son tour. 4 POUR, 1 CONTRE.

Après 3 minutes = perte d'un pneu

Après 4 minutes = perte d'un carburant

Après 5 minutes = perte d'un moteur

MISE AU POINT AU SUJET DE CERTAINES RÈGLES

Petits rappels concernant certaines règles, ou pour vous rappeler comment utiliser certaines autres règles, comme le rapport à 5 vitesses. On y résume aussi certains points soulevés lors de la dernière saison, histoire de donner raison à la Ligue Prout!

1960-10: BOÎTE DE TRANSMISSION À 5 RAPPORTS

Aspiration: L'aspiration est permise en 3^e, 4^e et 5^e 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^e vitesse avec 20 comme résultat (le maximum). Avec le 5 rapports, les casses moteurs se font en 4^e (15 comme maximum) et 5^e vitesse (20 comme maximum).

Puissance du moteur: L'utilisation des bonus de puissance du moteur est autorisée seulement à partir de la 3^e 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^e 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^e 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^e version du 5 rapports qui sera disponible plus tard.

1960-11: 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.

1960-12: CHANGEMENT DE VOIE LORS D'UN DÉPLACEMENT

Une voiture, lors d'un même déplacement, ne peut utiliser une voie plus d'une fois. Lorsqu'une voie est utilisée, la voiture ne peut revenir sur cette voie.

Lors d'un dépassement, la voiture peut revenir sur une voie déjà utilisée, mais doit terminer son mouvement sur la même voie d'où elle a commencé son déplacement, ou sur la voie la plus près. *(la voiture dépasse une autre voiture pour revenir ensuite sur la voie de départ)*

Pour prendre une aspiration sur une autre voiture, la voiture doit respecter la règle des changements de voies : **une voiture ne peut pas revenir sur une voie déjà utilisée pour prendre une aspiration.** Cependant, le fait de prendre une aspiration est considéré comme un nouveau coup, par conséquent, en réalisant le mouvement, suite à une aspiration, la voiture peut utiliser une voie déjà utilisée avant l'aspiration. Durant une même aspiration, la voiture ne peut utiliser une même voie qu'une seule fois, à moins de revenir sur la voie de départ.

ÉTUDES, TECHNOLOGIES, BÂTIMENTS: NOUVEAUTÉS POUR 1960

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

Composite niv.3 } Étude sur les mélanges de métaux
et conception de voiture, pour
Conception niv.3 } construire une monocoque en
aluminium, disponible en 1962.

Transmission niv.2 : Étude sur le fonctionnement des rapports de vitesse pour l'arrivée de la boîte de transmission à 5 vitesses (version 2) pour 1962.

Rappel de 1958 : Pneumatiques (niv.3).

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DISPONIBLES

Pneus rainurés version 2 : Amélioration du pneu dur rainuré, plus large que le précédent (+1 pts pneu)

Rappel de 1958 : Moteur arrière (+1 pts configuration). Mélange d'essence (+1 pts configuration et +1 pts puissance moteur sans dépasser la limite permise par le type de moteur).

LES NOUVEAUX BÂTIMENTS DISPONIBLES

Usine de voiture de série : Cette usine permet à une écurie d'accroître ses finances (par la vente de voitures) et d'augmenter sa popularité (prestige de la marque). Le niveau de l'usine de voiture de série augmente les chances de gains (monétaire et popularité). Voir la nouvelle fiche sur les bâtiments (#4).

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.

DEMANDEZ VOTRE NOUVELLE FICHE;
TOUT BEAU, TOUT NOUVEAU!



LA SAISON 1960... ÇA
COMMENCE MAINTENANT!
(Yesssssssssssss!)

L'ENTRE SAISONS

Entre deux saisons, la vie continue, les activités de vos écuries aussi! Vous participez à différentes activités, fin 1958, début 1960 (les années impairs n'existent pas dans le championnat FDI-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 1958.

- Tremblay's Motorized Organisation (57 pts) ► +4
- Castle's Car and Racing (38 pts) ► +2
- Wolf Racing Team (29 pts) ► +0
- Nelson Automobile Club (11 pts) ► -2
- Charly's Cars (9 pts) ► -2

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.

PTS POPULARITÉ =

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! Vous faites pitié! La FIA vous donne +1 pts popularité, utilisable seulement pour cette soirée.
6 à 9	+1	Vous faites la tournée des centres commerciaux, vous parvenez à attirer la curiosité des gens. Vous obtenez de la FIA, pour votre participation pour faire connaître la Fédération, +1 pts popularité, utilisable seulement pour cette soirée.
10 à 13	+1	On vous voit à la télévision, nouvelle technologie qui commence à apparaître dans les foyers. Vous obtenez de la FIA, pour votre intérêt dans une nouvelle technologie, +1 pts bonus popularité, utilisable seulement pour cette soirée.
14 à 19	+1	À travers différents événements, vous rassemblez les gens autour de votre écurie, vous parvenez même de passer à la radio. Vous obtenez pour cette soirée seulement, 1 lancer du D20 en bonus, à n'importe quel moment.
20 et +	+2	Incredible, vous parvenez à passer aux actualités filmées qui sont présentées dans les théâtres. Vous obtenez pour cette soirée seulement, 1 lancer du D20 en bonus, à n'importe quel moment.

Popularité temporaire: Vous pouvez obtenir des points de popularité temporaires, c'est-à-dire utilisable seulement pour cette soirée; ces points ne peuvent pas être ajoutés à votre popularité, à la fin de la soirée.

Les points popularité, dans la colonne **RÉSULTAT** vous sont acquis.

Les cartes BONUS: Les pts popularité et les lancers bonus sont maintenant représentés par des cartes. Vous ne les marquez plus sur votre feuille d'écurie.

NOUVEAU



NOUVEAU

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.

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; $-\frac{1}{2}$ pts popularité par lancer bonus (c'est comme si vous faites mauvaise figure à trop insister). **CHANGEMENT** : Il vous est maintenant possible d'utiliser un lancer bonus, même si votre popularité est négative, il vous en coûtera $\frac{1}{2}$ point de popularité par lancer bonus utilisé; ce sera, tout simplement, plus difficile d'avoir une popularité positive par la suite.

PTS POPULARITÉ =

D20 + POPULARITÉ <small>(maximum +5 pop)</small>	RÉSULTAT
1 -	525 000 \$
2	550 000 \$
3	
4	575 000 \$
5	
6	600 000 \$
7	
8	625 000 \$
9	
10	650 000 \$
11	
12	675 000 \$
13	
14	700 000 \$
15	
16	725 000 \$
17	
18	750 000 \$
19	775 000 \$
20 +	850 000 \$

Votre popularité de départ est indiqué sur votre feuille de **MISE-EN-PLACE** (feuille verte), 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 (jusqu'au maximum de +5 pts bonus, ou -5), 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.

Une décimale dans la popularité est arrondie au plus bas. *Exemple* : 2,5 = 2; -0,5 = -1.

NOTE: Les montants sont augmentés de + 25 000\$, excepté pour le 20+ (inchangé).

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



CHOIX DE VOTRE VOITURE

Avec les écuries qui construisent maintenant leurs voitures, une nouvelle règle est ajoutée :

► Une écurie peut annoncer vouloir utiliser sa voiture de la saison précédente. Dans ce cas, un test devra être fait pour évaluer les pertes possibles de la vieille voiture : FIABILITÉ, -5 (D20 1 à 5), -3 (D20 6 à 10), -2 (D20 11 à 18), -1 (D20 19 ou 20). Une écurie peut revenir sur une voiture précédente à n'importe quel moment de la saison. L'écurie doit être constructeur.

► Une voiture achetée coûtera toujours plus cher qu'une voiture construite (différence de 10%)

Les constructeurs peuvent vendre des voitures à une seule écurie.

Exception : les constructeurs qui ont une usine de niveau 2, peuvent vendre à 2 écuries, maximum, peu importe les modèles. 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.

Le constructeur **Mortades** désire se retirer depuis la fin de la saison 1954, cependant un contrat avec l'écurie **Castle Car and Racing** le retenait dans le championnat. Ce contrat est maintenant terminé. Mortades se retire du championnat.

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 (si nouvelle règle adoptée), au prix qu'elle décide, et la durée de contrat qu'elle 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.

PTS POPULARITÉ =

CONSTRUCTEUR	USINE	MODÈLE	PAYS	CHÂSSIS	CARRO.	FIAB.	CONFIG.	Spéciale	MÉCANO	COÛT	CLIENTS 1958	2 ANS	3 ANS
Casper	2	T53	GB	multitubulaire	3	16	8	m.arrière +1 config	3	61 000 \$	Nelson	+8	+5
Wolf*	0	?	GB	multitubulaire	3	12	8	v.inclinée +1 aile.	0	57 118 \$ 51 406 \$	Wolf	-	-
TMO*	1	?	IT	multitubulaire	3	9	8	v.inclinée +1 aile.	0	55 328 \$ 49 795 \$	MAFIA	-	-
Nelson*	1	?	GB	multitubulaire	3	8	8	m.arrière +1 config	0	55 290 \$ 49 761 \$		-	-
Castle*	1	?	?	multitubulaire	3	11	8	-	0	55 161 \$ 49 645 \$	Castle	-	-
Torrari ¹	2	156	IT	tubulaire	2	18	8	m.arrière +1 config	5	49 230 \$	Charly	+10	+8
Blocus	2	18/21	GB	tubulaire	2	15	8	m.arrière +1 config	4	46 000 \$		+8	+5
BRO* ²	1	P48/57	GB	tubulaire	2	13	8	m.arrière +1 config	4	44 700 \$		+5	+3
Torrari ¹	2	D246	IT	multitubulaire	2	18	8	-	3	44 500 \$		+10	+8
Bosche	1	718	AL	tubulaire	2	16	8	-	4	44 450 \$		+3	+0
Casper	2	T58	GB	multitubulaire	2	14	8	m.arrière +1 confi.	3	44 100 \$	(Nelson)	+8	+5
Casper	2	T51	GB	multitubulaire	2	15	8	m.arrière +1 confi.	1	42 270 \$		+8	+5
Moisirati	2	250F	IT	multitubulaire	2	12	8	-	1	38 380 \$		+3	+2
Charly*	0	?	?	multitubulaire	1	8	8	-	0	20 840 \$ 18 756 \$		-	-

* BRO = British Racing Outsider

RÈGLE SPÉCIALE:

- 1 Les voitures Torrari utilisent seulement les moteurs Torrari.
- 2 Les voitures BRO utilisent seulement les moteurs BRO.
- * Voiture propriété d'une écurie.

Prix des constructeurs/écuries
Le prix en gris et petit, représente la valeur par rapport aux autres constructeurs. Le prix réel est le prix en gros (-10%).

CHOIX DE VOTRE MOTEUR

Un modèle de moteur n'est disponible que pour un seul client (écurie). **Exception:** les motoristes qui ont une usine de niveau 2, peuvent fournir deux écuries, maximum, peu importe les modèles.

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.

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 1/2 pts popularité.

L'ordre des choix, selon les points de popularité, le plus haut choisit le premier. Un D20 détermine les popularités égaux. 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.



PTS POPULARITÉ =

MOTORISTE	USINE	MODÈLE	PTS MO.	PUISS.	TURBO	FIAB.	LONGIVIT É (KM)	MÉCANOS	COÛT	CLIENT 1958	2 ANS	3 ANS
ATMOSPHÉRIQUE												
Timax ¹	2	FWMV/V8	3	3	-	16	20	5	17 700 \$	Nelson+Castle	+8	+5
Timax ¹	2	FPF/L4	3	2	-	19	20	4	17 435 \$		+8	+5
Torrari ²	2	178/V6	3	2	-	17	20	3	15 460 \$	Charly	+10	+8
BRO ^{3+GB}	1	P25/L4	2	1	-	14	15	5	15 325 \$		+5	+3
Bosche ⁴	1	547-3/Flat-4	3	2	-	13	25	3	14 675 \$		+2	+0
Moisirati ⁵	2	250S/L6	3	2	-	15	20	2	13 485 \$		+5	+2
Moisirati ⁵	2	Tipo6/L4	3	2	-	13	25	1	12 300 \$		+5	+2
Beta Romeo	1	Giulietta/L4	2	1	-	13	15	2	11 135 \$		+1	+0
Torrari ²	2	155/V6	2(-1)	2	-	12(-3)	10(-10)	2(-2)	10 800 \$		+10	+8
Mortades ⁶	0	M197b/L8	3	2(-1)	-	12(-2)	5(-5)	0	7 000 \$		N/A	N/A
Torrari ⁷	2	WTMO/V12	3	0	-	10	5	0	6 635 \$		+10	+8
		VERSION AMÉLIORÉE	3	+2	-	14	10	0	9 680 \$	MAFIA+Wolf		
TURBO COMPRESSEUR (interdit si nouvelle règle acceptée)												
Torrari ²	2		4	-	5	15	15	1	13 475 \$	(Wolf)	N/A	N/A
Timax ¹	2	L6 turbo	3	-	3	15	10	1	11 385 \$		N/A	N/A

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Si un moteur Timax est relié à une voiture Casper ou Blocus ► - 1.500 \$ au coût du moteur.
- 2 Si un moteur Torrari est relié à une voiture Torrari ► - 1.000 \$ au coût du moteur et +2 fiabilité moteur.
- 3 Si un moteur BRO est relié à une voiture BRO ► - 500 \$ au coût du moteur +2 fiabilité moteur.
- 4 Si un moteur Bosche est relié à une voiture Bosche ► - 300 \$ au coût du moteur + 2 fiabilité moteur.
- 5 Si un moteur Moisirati est relié à une voiture Moisirati ► - 1 000 \$ au coût du moteur +2 fiabilité moteur.
- 6 Le moteur Mortades n'est disponible que pour l'écurie CCR.
- 7 Le moteur Torrari V12 n'est disponible que pour TMO et Wolf seulement, à condition de respecter les règles en annexe 2.
- GB Si le moteur BRO est relié à une voiture britannique ► - 500 \$ 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.

CHOIX DES PNEUMATIQUES

Les écuries choisissent chacun leur tour, selon l'ordre des points de popularité, en commençant par le plus élevé, et terminant avec le plus bas. Si égalité, le plus haut D20.

Les contrats sont d'une durée d'un an seulement. Cependant, un rabais est accordé, déduit du coût, pour les écuries continuant pour une 2^e saison ou plus avec le même pneumatique. Le montant pour la fidélité est maintenant établi selon le tableau, au bas de cette page.

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

En 1960, les fabricants de pneumatiques se retiraient du championnat F1™; il ne restait que Pirelli. Ce fait n'était dû qu'à un manque de combativité de la part des autres, et Pirelli demeurant le meilleur pneu à cette époque.

Pour rendre le jeu plus intéressant, **FD1-évolution** garde en jeu, pour l'instant, tous les fabricants.

PTS POPULARITÉ = 

FABRIQUANT	USINE	PAYS	FIABILITÉ				BONUS			TECHNICIENS	COÛT	CLIENT 1958 (bonus saisons)	FIDÉLITÉ
			DUR	PLUIE	TENDRE	SUPER	PNEUS	TENDRE	SUPER				
Pizzetta¹	1	Italie	14	-	-	-	3 ₍₋₁₎	-	-	5 ₍₊₂₎	270 \$	CCR (+2) TMO (+5)	+2
Donut²	2	Gr-Bretagne	14 ₍₋₂₎	-	-	-	4 ₍₋₁₎	-	-	3 ₍₋₂₎	250 \$	Wolf (+3)	+4
Englemort³	0	Belgique	12 ₍₋₃₎	-	-	-	2 ₍₋₂₎	-	-	2	180 \$	Charly (+1) Nelson (+2)	+0

RÈGLES SPÉCIALES:

- 1 Le fabricant Pizzetta peut fournir un maximum de 2 écuries; il offre un rabais de 25 \$ (245\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Italien.
- 2 Le fabricant Donut peut fournir toutes les écuries; il offre un rabais de 20 \$ (230\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est de Grande-Bretagne.
- 3 Le fabricant Englemort peut fournir seulement 1 écurie; il offre un rabais de 20 \$ (160\$) par pneus vendus si le constructeur (voiture) est Torriani.

À INSCRIRE SUR VOTRE FEUILLE, LE
FRABRIQUANT PNEUMATIQUES.

RABAIS ACCORDÉ POUR FIDÉLITÉ	
D20 + 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 \$

LES BONUS DES ÉCURIES POUR NOMBRE DE SAISONS
seulement si l'écurie demeure avec le même pneumatique



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 bonus du commanditaire est ajouté au résultat du D20.

Vous pouvez augmenter vos chances, lors d'un lancer du D20, en dépensant des points de popularité; 1 bonus pour ½ pts popularité, jusqu'à une limite de +5 pts bonus au D20.

NOTE: Ajustement dans les montants, + 25 000; + 50 000 au résultat 21 et 22.

PTS POPULARITÉ = 5

COMMANDITAIRE	CATÉGORIE	PAYS	RÈGLES SPÉCIALES
Asso ^{NEW}	huiles	international	+3
Benevol ^{NEW}	huiles	Europe	-
Bocal	huiles	France	+3
Castrel	huiles	Gr-Bretagne	+4
Doll Express	journal	Gr-Bretagne	Commandite seulement les voitures britanniques; +2.
Donut	pneus	Gr-Bretagne	Commandite seulement les voitures avec pneus Donut; +5.
l'Éclopé	journal	France	Si voiture française, +2, sinon aucun bonus.
Enervol ^{NEW}	huiles	France	-
Englemort	pneus	Belgique	Commandite seulement les voitures avec pneus Englemort; +1 au D20.
Girllpower	pièces auto	Gr-Bretagne	-
GP (Gentlemen's Petroleum)	huiles	Gr-Bretagne	+3
Guts ^{NEW}	huiles	international	+2
Patogine ^{NEW}	huiles	Europe	-
Peedal	huiles	U.S.A.	-
Pizzetta	pneus	Italie	Commandite seulement les voitures avec pneus Pizzetta; +2.
Skull	huiles	Pays-Bas et Gr-Bretagne	+3
Tartini ^{NEW}	alcool	Europe	-
Unload Batteries	pièces auto	Gr-Bretagne	-

D20	RÉSULTAT
1 -	550 000 \$
2	575 000 \$
3	
4	600 000 \$
5	
6	625 000 \$
7	
8	650 000 \$
9	
10	675 000 \$
11	
12	700 000 \$
13	
14	725 000 \$
15	
16	750 000 \$
17	
18	775 000 \$
19	
20	800 000 \$
21	850 000 \$
22 +	900 000 \$

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.

RETRAITES ALÉATOIRE DES PILOTES:

Après l'étape des décès, vous devez effectuer les tests pour risque de retraite des pilotes désignés. Sur la liste des pilotes (page suivante), dans la colonne "retraite", pour chacun des pilotes vous trouverez un chiffre; ce chiffre représente le nombre, au D20, que le pilote doit obtenir pour prendre sa retraite (= ou >). Si le pilote retraité est sous contrat, un D20 est lancé : Un résultat de 1 à 10, le pilote prend sa retraite; un résultat de 11 à 20, le pilote fait une autre saison pour respecter son contrat. Dans la seconde étape, ajoutez +3 au résultat du D20 s'il reste encore 2 saisons à faire pour le pilote.

SALAIRE D'UN PILOTE DÉCÉDÉ :

Cette étape concerne les écuries qui ont eu un pilote décédé, soit durant la dernière saison, ou durant l'étape des décès aléatoires.

- 1) L'écurie annonce le pourcentage du salaire qu'elle désire verser à la famille du pilote;
- 2) L'écurie calcul le montant total auquel avait droit le pilote, en tenant compte de la saison en cours (moment du décès) et les saisons qui restaient à son contrat. Le salaire total à déboursé sera le montant total du contrat multiplié par le pourcentage qu'offre l'écurie (ce montant sera déduit du budget de l'écurie);
- 3) Une seconde écurie peut participer à cette opération, en partageant les coûts avec l'écurie principale. Pas plus de deux écuries peuvent participer ensemble, à condition que ce pilote a déjà été sous contrat avec la seconde écurie. Le résultat de perte ou de gain en popularité sera partagé à 50% entre les deux écuries;
- 4) Dans le tableau **ÉVALUATION DU BONUS AU D20**, l'écurie compare son pourcentage avec le bonus attribué;
- 5) L'écurie lance un D20 pour déterminer sa perte ou son gain en pts de popularité, le bonus précédent est ajouté au résultat du D20.

ÉVALUATION DU BONUS AU D20	
% DU SALAIRE ACCORDÉ	BONUS
0%	-15
5%	-14
10%	-13
15%	-12
20%	-11
25%	-10
30%	-9
35%	-8
40%	-7
45%	-6
50%	-5
55%	-4
60%	-3
65%	-2
70%	-1
75%	+0
80%	+1
85%	+2
90%	+3
95%	+4
100%	+5
105%	+6
110%	+7
115%	+8
120%	+9
125%	+10

PILOTES DÉCÉDÉS EN 1958

José Froilan **Gunhaller** (TMO)
dernière année de contrat

Jack **Brainham** (Nelson)
\$30.000 pour 1960

Richie **Sphincter** (TMO)
\$80.000 pour 1960-62

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

NOUVELLES DONNÉES DES PILOTES :

Sur la page 19, vous complétez les données des pilotes.

FONCTIONNEMENT DES CHOIX DES PILOTES:

- 1) Par choix secret, chaque joueur inscrit un pilote qu'il désire amener dans son écurie. Le joueur peut inscrire de 1 à 5 pilotes dans la même ronde; cependant, chaque pilote supplémentaire coûtera ½ point de popularité, seul le premier pilote ne coûte aucune popularité. Avec le choix de pilote, le joueur inscrit le montant du contrat, respectant le minimum demandé, aucune limite au maximum du montant.
- 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

(voir tableau des négociations); en aucun cas le test ne doit dépasser 19 ou moins pour réussir. Fin de la première ronde.

- 3) On commence une nouvelle ronde, autant de fois que les écuries auront besoin de pilotes.

DURÉE DU CONTRAT:

Vous pouvez signer un pilote pour plus d'une saison, vous devez faire un test de popularité :

Plus petit ou égal à la popularité + bonus + durée

Si le test pour 2 saisons est réussi, le joueur peut tenter pour une 3^e saison, en effectuant le même test.

Chaque test pour durée de contrat, coûte à l'écurie ½ point de popularité, qu'il soit réussi ou non.

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; 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, 1 à 3 pilotes par écurie, maximum de 10 pilotes et minimum 2 pilotes assurés par écurie.. Il y a des essais avant course, maximum de 2 pilotes (n'importe lesquels).

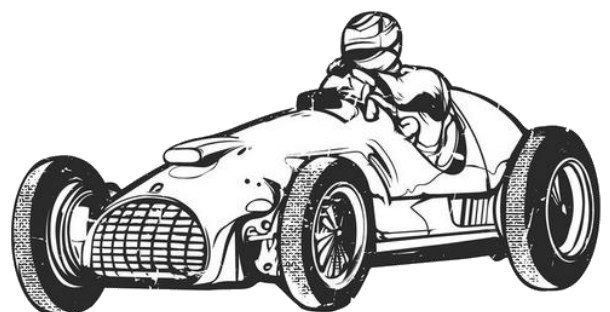
Grand Prix Formule Dé 2: des essais privés sur un circuit choisit par la FIA. Maximum de 5 pilotes. Un maximum de 3 tours par pilotes. Les résultats sont faits au D12 (dé blanc).

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.

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

PTS POPULARITÉ = 

TABLEAU DES NÉGOCIATIONS (lancer de popularité)	
réussite = ≤ POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS	BONUS
écurie TMO	+4
écurie CCR	+2
écurie Wolf	+1
meilleure offre (salaire)	+3
pilote sous contrat 1958	+3
contrat 2 ans	+2
contrat 3 ans	+3



LISTE DES PILOTES DISPONIBLES POUR 1960

BONUS DES PILOTES UTILISABLE: MINIMUM = 0 / MAXIMUM = 3

PILOTE FD1	PAYS	ÂGE	RETRAI.	DÉCÈS	NIVEAU ACTUEL	BONUS		VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
						COURSE	DÉVELOP.			ÉCURIE (1958)	SALAIRE	ANNÉE(S)
DECARI, Alberto	IT	42	12+	8+	-3	4,0	1,5	212 400	75 000 \$			
FRIGORIFY, M.	USA	28	N/A	20	-1	1,0	0,0	46 800	42 000 \$	CHARLY	42 000 \$	1 an
TURTLES, John	GB	26	N/A	20	3	0,5	0,5	43 200	40 000 \$	CCR	42 000 \$	2 ans
GARDLENEY, Dan	USA	29	N/A	20	2	0,5	0,5	39 600	37 500 \$	WOLF	37 500 \$	1 an
SKULL, Harry	USA	39	20	19+	0	0,5	0,5	32 400	30 000 \$			
TALEUR, Trevor	GB	24	NEW	NEW	3	0,0	0,0	10 800	10 800 \$	WOLF	10 800 \$	1 an
BONNET, Joakim	SU	30	N/A	20	-1	0,0	0,5	3 600	8 000 \$			
MANGEON, Robert	FR	43	12+	20	-5	0,0	1,0	(3 600)	7 500 \$	RETRAITÉ		
SAUTILLANT, M.	FR	43	N/A	20	-2	(1,0)	1,5	(36 000)	7 000 \$	WOLF	7 000 \$	1 an
BLANCHI, Lucien	BE	26	NEW	NEW	0	(1,0)	1,0	(36 000)	7 000 \$	NELSON	7 000 \$	1 an
SPAGHETTI, G.	IT	26	N/A	20	0	(1,0)	0,5	(43 200)	7 000 \$			
*FISTER, Rudi	SUI	48	6+	20	-5	(1,0)	1,0	(54 000)	7 000 \$	RETRAITÉ		
VILLEROSI, Luigi	IT	51	10+	20	-4	(1,0)	0,5	(57 600)	7 000 \$	RETRAITÉ		
ZIZI, Charles	FR	51	6+	20	-8	(1,0)	(1,0)	(93 600)	7 000 \$			
FUCKHEART, Ron	GB	37	N/A	20	-5	(1,0)	(2,0)	(97 200)	7 000 \$			
*CLASSE, Johnny	BE	44	N/A	18+	-9	(1,0)	(1,5)	(104 400)	7 000 \$			
MAITRESSE, Guy	FR	50	13+	8+	-7	(1,0)	(2,5)	(111 600)	7 000 \$			
PARCIEL, Reg	GB	49	15+	20	-7	(2,0)	0,5	(118 800)	7 000 \$	MORT		
*EAT, John	GB	46	17+	20	-6	(2,0)	(1,5)	(144 000)	7 000 \$			
CHIGNON, Louis	MO	61	10+	20	-8	(2,5)	0,0	(154 800)	7 000 \$	RETRAITÉ		
PITCH, paul	AL	49	15+	20	-8	(2,5)	0,0	(154 800)	7 000 \$			
*UNCLESTONE, B.	GB	30	10+	20	-6	(2,0)	(2,5)	(158 400)	7 000 \$	RETRAITÉ		
FRET, Joe	GB	45	15+	10+	-6	(3,0)	0,0	(172 800)	7 000 \$			
SABOU, Eugène	FR	53	12+	20	-9	(3,5)	(0,5)	(216 000)	7 000 \$			
CROSLA, Geoff	GB	39	N/A	20	-8	(3,0)	(2,5)	(216 000)	7 000 \$			

PILOTES SOUS CONTRATS EN 1958

FIVEROSA, G.	IT	54	15+	20	-3	1	4	140 400	140 000 \$	MAFIA	150 000 \$	3 ans
MOUSE, Stirling	GB	31	N/A	20	1	1,5	2	118 800	108 000 \$	CCR	65 000 \$	1958-60
BOOKS, Tony	GB	28	N/A	20	0	1,5	2,5	97 200	111 600 \$	NELSON	65 000 \$	1958-62
BEERMANN, Hans	AL	32	N/A	20	-2	1,5	0,5	90 000	75 000 \$	CCR	76 000 \$	3 ans
McLURON, Bruce	NZ	23	N/A	20	4	1	1,5	79 200	75 000 \$	CCR	51 000 \$	1958-62
DRILL, Graham	GB	31	N/A	20	3	2	0	61 200	75 000 \$	TMO	39 000 \$	1958-60
SOUFFERT, Jo	SUI	24	N/A	20	4	0,5	1	46 800	54 000 \$	TMO	35 000 \$	1958-62
GROTRIP, Wolfgang	AL	32	N/A	19+	2	0,5	1	46 800	46 000 \$	CCR	34 500 \$	1958-60
BANDPETI, Lorenzo	IT	25	N/A	20	2	0,5	1,5	39 600	39 600 \$	CHARLY	39 600 \$	1 an
DRILL, Phil	USA	33	N/A	20	2	0	1	39 600	21 600 \$	NELSON	31 600 \$	1 an
BAGS, Tony	AFS	23	N/A	20	2	1,5	0	32 400	7 500 \$	MAFIA	125 000 \$	2 ans
SASUFFI, Piero	IT	54	15+	20	-4	-	-	32 400	-	RETRAITÉ		
BISTO, prince	THA	46	16+	20	-5	-0,5	1,5	28 800	7 000 \$	WOLF	7 000 \$	1 an
GENDEBINNE, O.	BE	36	N/A	20	-1	0	-1,5	28 800	7 000 \$	(CHARLY)		
SAVAHIRI, Roy	GB	38	N/A	20	-1	0,5	0,5	28 800	28 000 \$	CHARLY	28 000 \$	1 an
STARBLOTTI, L.	IT	27	N/A	20	1	1	-0,5	21 600	46 800 \$	NELSON	15 000 \$	1958-62
KLEAN, Karl	AL	50	15+	20	-1	0	0,5	10 800	7 000 \$	MAFIA	7 000 \$	1 an
BITLAND, Innes	GB	30	N/A	20	0	0	0,5	7 200	7 200 \$	(WOLF)		
FRÈRO, Paul	BE	43	N/A	20	-1			3 600		MORT		
BÉRET, Jean	FR	39	N/A	18+	-3	-1	1	(39 600)	7 000 \$	WOLF	7 000 \$	1 an

PILOTES D'AVENIR NON DISPONIBLES POUR 1960

PENS, Mike	GB	24	NEW		5	0,5	0,0	43 200	40 000 \$	FD3/1964	Disponible pour 1964
HOLLYWOOD, M.	GB	20	NEW		5	0,5	0,0	43 200	40 000 \$	FD3/1964	Disponible pour 1964
ANDESSOU, Bob	GB	29	NEW		3	0,0	1,0	25 200	25 200 \$	FD3/1962	Disponible pour 1962
STIGWEARD, J.	GB	21	NEW		7	0,0	0,0	25 200	25 200 \$	FD3/1964	Disponible pour 1964
CAMIONN, Chris	NZ	17	NEW		5	0,0	0,0	18 000	18 000 \$	FD3/1964	Disponible pour 1964

* aussi directeur d'écurie

COMMANDITE DE FÉDÉRATION

Les fédérations sont encore là pour aider leurs participants, mais l'intérêt commence à baisser. C'est pourquoi les montants n'augmentent pas. Bientôt les écuries devront se trouver d'autres sources de revenus pour développer leurs voitures...

FONCTIONNEMENT:

Chaque écurie prend en compte la nationalité de ses pilotes et de ses voitures (on ne parle pas des moteurs). Si l'écurie construit ses propres voitures, elle calculera 2 pts pour sa nationalité et 1 pts par pilote de la même nationalité. L'écurie devra demander une commandite à la fédération représentant le plus grand nombre de points. 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 bonus qu'il lui reste.

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

Vous pouvez dépenser des points de popularité pour ajouter des bonus au D20 (avant de lancer), ½ popularité = 1 pts bonus; aucune limite.

L'utilisation d'un lancer bonus entraîne la perte de ½ point popularité.

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

PTS POPULARITÉ = 

FÉDÉRATION	PAYS	BONUS
A... Deutch Otomobil Klub <i>ADOK</i>	Allemagne	+0
Automobil Tango Argentino <i>ATA</i>	Argentine	+1
Moule Automobile Club <i>MAC</i>	Belgique	+0
Bagnole Club <i>BCF</i>	France	+4
Royal Joke Automobile Club <i>RJAC</i>	Gr-Bretagne	+4
Royal Papemobile Club <i>RPC</i>	Italie	+2
Autocar Club <i>ACM</i>	Monaco	+0
Meule Roulante Suisse <i>MRS</i>	Suisse	+0
United States Wagon Club <i>USWC</i>	États-Unis	+0

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

LES FÉDÉRATIONS
SONT POCHEES!

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.

NOUVEAU

Le bonus de course: le directeur d'écurie, en plus de son bonus de développement qui est utilisé dans la plupart des R&D de la voiture (et boîte de vitesse et stand), possède aussi un bonus de course. Ce bonus consiste à un surplus de points de configuration que chacune des voitures, en course, peuvent utiliser. Ce bonus de configuration ne peut pas être ajouté dans les puissance/turbo du moteur, pts moteur et carrosserie. Ces points sont ajoutés avant le départ de la course.

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.

DURÉE DU CONTRAT:

Vous pouvez signer un directeur pour un contrat de 2 saisons, le même test de négociation (voir l'étape précédente) est réalisé.

Plus petit ou égal à la popularité + bonus

Si le test pour 2 ans est réussi, vous pouvez tenter votre chance pour 3 saisons. Mais attention, son bonus peut augmenter d'une saison à une autre, mais il peut aussi diminuer, à vos risques! Chaque négociation pour la durée du contrat coûte ½ point de popularité.

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 risque d'être 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. Un test de contrainte coûte ½ point popularité.

La liste des directeurs d'écuries et techniques, sur la page suivante...

TABLEAU DES NÉGOCIATIONS	
réussite = ≤ POPULARITÉ ÉCURIE + BONUS SPÉCIAUX	BONUS SPÉCIAUX
écurie TMO	+4
écurie CCR	+2
écurie Wolf	+1
meilleure offre	+3
directeur sous contrat 1958	+3
contrat 2 ans	+2
contrat 3 ans	+3

LISTE DES DIRECTEURS D'OPÉRATION DISPONIBLES POUR 1960

DIRECTEUR FD1	PAYS	CONTRAINTE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS		VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT		
					DÉVELOP	COURSE			ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)
CASPER, John	GB	voiture Cooper	37	2	1,5	1,0	91 080	75 000 \$			
TREVILAIN, Stewart	GB		56	2	0,5	1,0	67 320	65 000 \$	CHARLY	65 000 \$	1 an
VANDALL, Tony	GB		62	1	1,5	0,5	63 360	60 000 \$			
SKELTER, Rob	GB	voiture britannique	43	0	0,5	1,0	47 520	46 000 \$	NELSON	50 000 \$	1 an
IMFREE, Cook	GB		50	-4	1,5	0,0	(3 960)	4 500 \$			
*EAT, John	GB		46	-3	1,0	0,0	(5 940)	4 500 \$			
BANDINI, Amédée	IT		61	-2	0,5	0,0	(7 920)	4 500 \$			
MEURAY, David	GB	voiture britannique	51	-2	0,0	0,0	(19 800)	4 000 \$			
McALSPEED, Kenneth	GB		40	-2	(0,5)	0,0	(31 680)	4 000 \$			
*FISTER, RUDI	SU		48	-2	0,0	(1,0)	(55 440)	3 500 \$			
*CLASSE, Johnny	BE		44	-4	(1,5)	0,0	(75 240)	3 500 \$			
VON FAKSANHUNSEN, A.	AL		55	-5	(1,0)	(0,5)	(91 080)	3 500 \$			
RUGGERRY, Arialdo	IT		60	-5	(1,5)	(0,5)	(102 960)	3 500 \$			
PLATT, Enrico*	IT	voiture italienne	51	-5	(2,0)	(1,0)	(132 660)	3 000 \$			
SMATERS, Jacques	BE		34	-5	(3,0)	(0,5)	(138 600)	3 000 \$			
ASTEUR, Bill	GB	voiture britannique	60	-6	(2,5)	(1,0)	(154 440)	3 000 \$			
DIRECTEURS D'OPÉRATION SOUS CONTRATS EN 1958											
MESS, Raymond	GB	voiture britannique	61	3	2	1	112 860		WOLF	75 000 \$	1 an
CHEAPMAN, Colin	GB	voiture britannique	32	5	1,5	1,5	108 900		(NELSON)		
TORRARI, Enzo	IT	voiture Ferrari	62	0	2	2	100 980		MAFIA	85 000 \$	1 an
CIBOERR, Alfred	AL	voiture allemande	69	-2	2,5	0	39 600		CCR	75 000 \$	1 an
*UNCLESTONE, Bornie	GB	voiture britannique	30	4	1,5	-1	15 840		(CHARLY)		

* = 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 1960

DIRECTEUR TECHNIQUE	PAYS	CONTRAINTE	ÂGE	NIVEAU ACTUEL	BONUS DÉVELOP	VALEUR	SALAIRE MINIMUM	CONTRAT			
								ÉCURIE	SALAIRE	ANNÉE(S)	
CHEAPMAN, Colin**	GB	Voiture Blocus	32	6	2,0	184 932	80 000 \$	WOLF	80 000 \$	1 an	
CHICHI, Carlo	IT	voiture italienne	36	3	1,0	92 466	75 000 \$	MAFIA	90 000 \$	3 ans	
GROLOTTO, Valerio	IT		35	0	1,5	79 002	65 000 \$	NELSON	71 000 \$	2 ans	
PIANO, Vittorio	IT		69	-3	1,5	39 204	35 000 \$	CHARLY	35 000 \$	1 an	
PLASTIN, Frank	GB		40	0	0,5	26 334	23 700 \$				
BUTTING, Ted	GB	voiture britannique	34	0	0,0	0	3 500 \$				
DIRECTEURS TECHNIQUES SOUS CONTRATS EN 1958											
CRAZYDOCK, Owen	GB	Voiture britannique	35	3	1	92 466		(NELSON)			
CASPER, John	GB	Voiture Casper	37	0	2	52 668		CCR	75 200 \$	1958-60-62	
PLACEBO, Gioacchino	IT	voiture italienne	57	-1	1,5	39 402		(TMO)			
FERRY, Len	GB		36	0	0,5	26 334		(WOLF)			

* = Directeur d'opération; ne peut pas occuper ses 2 fonctions dans deux écuries différentes; il peut occuper une seule fonction, ou les 2 dans une même écurie.

RÈGLES SPÉCIALES POUR 1960

Parce que, à chaque époque il y a des règles spéciales, comme pour chaque soirée, il y a des bières spéciales... et les amis spéciaux? - - - - - >

On en reparlera!



1) « Sur invitation » : la popularité de la Formule Dé Un augmente sans cesse. Les promoteurs de Grand Prix font des affaires en or, les spectateurs répondent à l'appel et la télévision commence d'arriver sur les circuits, avec des contrats de diffusion, directement négociés par les promoteurs.

Il s'agit de la première étape « **sur invitation** » qui consiste à donner un montant d'argent à une écurie pour s'assurer de sa participation lors d'une course. Avant une course, voici la procédure à suivre :

- A) Déterminer l'écurie avec le plus de points de popularité (si plus d'une, le D20 le plus élevé détermine l'écurie participante);
- B) Déterminer le taux d'intérêt du Grand Prix. Pour chaque course, un taux d'intérêt vous sera dévoilé, plus ce taux est élevé, davantage le promoteur est intéressé d'inviter la meilleure écurie;
- C) L'écurie participante lance un D20. Au résultat du D20 est additionné le taux d'intérêt du promoteur;
- D) Un résultat compris entre 1 et 10, l'écurie ne reçoit pas d'invitation. Un résultat de 11 et plus, l'écurie reçoit une invitation.
- E) À tous les lancers de D20 (pour déterminer si plus d'une écurie avec les mêmes popularités ou pour déterminer si l'écurie est invitée ou non), l'écurie peut utiliser des points de popularité pour augmenter le résultat du D20. $\frac{1}{2}$ popularité = +1 au D20;

Si l'écurie reçoit une invitation, le promoteur remboursera les prix d'inscriptions pour **une voiture** de cette écurie. L'inscription d'une deuxième et troisième voiture n'est pas remboursée. L'écurie a l'obligation de faire participer une voiture au minimum.

Cette règle spéciale s'applique à toutes les courses du championnat et hors championnat. Les courses de FD2 et FD3 ne participent pas à cette règle.

- 2) 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.
- 3) 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. 1 = pluie.
- 4) La saison comptera 6 courses pour le championnat des pilotes, seuls les 4 meilleurs résultats de chaque pilote seront retenus. Il y aura 5 courses hors championnat.

- 5) 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.
- 6) Une course Championnat sera de 3 tours, une course hors championnat sera de 2 tours, excepté le Indy 500 (4 tours).
- 7) 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.
- 8) Une course hors championnat, chaque écurie peut mettre en piste 3 voitures, **10 VOITURES MAXIMUM** la grille de départ, tout en assurant au minimum 2 voitures pour chacune des écuries.
- 9) Une course Formule Dé 2 (essais), aucune obligation, de 0 à 5 pilotes.
- 10) 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 **1960-06** 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.
- 11) En 1960, il n'y a toujours pas de ligne des puits, les stands sont directement sur un 4^e couloir sur la piste. La règle habituelle s'applique à l'entrée des puits (obligation d'effectuer un arrêt si la voiture sort d'un virage, etc.). De plus, ce 4^e couloir peut être utilisé comme section de piste et y effectuer des dépassements.
- 12) 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.
- 13) Les écuries peuvent demander des essais privés; la liste des circuits et les locations vous sont présentées dans l'**aide de jeu**.
- 14) Les courses de Formule Dé 2 sont utilisées comme des courses d'essais.
- 15) Une écurie peut permettre à un ou ses pilotes (aucune limite) de participer au championnat FD3 Européen (aucun frais supplémentaire), afin de leur permettre d'améliorer leur expérience.

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 1960.

FONCTIONNEMENT:

Sur la page suivante, vous trouverez la liste des courses de la saison 1960, 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	
COURSE CHAMPIONNAT min = 5 max = ∞			
Argentine	+4	D20	1,4,8
Allemagne (si accepté)	+6	D20	
Monaco	+8	D20	1,5
Belgique	+10	3 à 8	3,4,7,8
France	+10	1 à 6	2,2,3,5
Grande-Bretagne	+10	D20	1,5,6,8
Italie	+10	3 à 8	3,3,5,8
COURSES HORS CHAMPIONNAT min = 5 max = ∞			
International Trophy	+8	3 à 5	3,4,4,5
Indianapolis 500 (si Allemagne refusé)	+8	3 à 8	3,7,8,8
Pays-Bas	+3	D20	3
Brands Hatch	+6	1 à 5	2,3
Watkins Glen	+4	D20	
COURSES FD2 min = -15 max = 0			
Syracuse	-8		
Pau	-5		
Nürburgring	-3		
Portugal	-9		
Frontières	-6		
Crystal Palace Trophy	-10		
Copenhague	-10		
Lombank Trophy	-10		
Modène	-10		
Coupe du Salon	-10		
Ain-Diab	-13		
Barcelone	-10		
Bari	-12		
Berlin	-13		
Bordeaux	-7		
Caen	-4		
Maroc	-10		
Mendoza	-13		
Modène	-11		
Posillipo	-12		
Reims	-11		
Richmond Trophy	-8		
Suisse	-13		
Sussex Trophy	-11		

BOURSES	
D20 + BONUS	BOURSE
0 -	60 000 \$
1	65 000 \$
2	70 000 \$
3	75 000 \$
4	80 000 \$
5	85 000 \$
6	90 000 \$
7	95 000 \$
8	100 000 \$
9	105 000 \$
10	110 000 \$
11	115 000 \$
12	120 000 \$
13	125 000 \$
14	130 000 \$
15	135 000 \$
16	140 000 \$
17	145 000 \$
18	150 000 \$
19	160 000 \$
20	170 000 \$
21	180 000 \$
22	190 000 \$
23 +	200 000 \$

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

BOURSE DES GRANDS PRIX

COURSE	BOURSE	TYPE DE PARTAGE
CHAMPIONNAT		
GP Argentine	115 000 \$	4
GP Allemagne (si accepté)	200 000 \$	3
GP Monaco	115 000 \$	1
GP Belgique	200 000 \$	8
GP France	140 000 \$	1
GP Grande-Bretagne	145 000 \$	3
GP Italie	130 000 \$	8
HORS CHAMPIONNAT		
International Trophy	135 000 \$	4
Indianapolis 500 (si Allemagne refuse)		
GP Pays-Bas	105 000 \$	4
GP Brands Hatch	180 000 \$	2
Watkins Glen	200 000 \$	3
FORMULE DÉ 2		
GP Syracuse (Italie)	75 000 \$	N/A
GP Pau (France)	115 000 \$	N/A
GP Nürburgring (Allemagne)	80 000 \$	N/A
GP Portugal	80 000 \$	N/A
GP des Frontières (Belgique)	85 000 \$	N/A
Crystal Palace Trophy (GB)	60 000 \$	N/A
GP Copenhague (Danemark)	60 000 \$	N/A
Lombank Trophy (Gr-Bretagne)	60 000 \$	N/A
GP Modène (Italie)	60 000 \$	N/A
Coupe du Salon (France)	60 000 \$	N/A



Coup d'oeil sur les trucs à venir !

Cette 6^e soirée des préparatifs se termine bientôt. Aurons-nous le temps de faire de faire du développement avant de se quitter? Aurons-nous le temps de prendre, au moins, une dernière petite bière, histoire de nous remettre de nos émotions de cette soirée? Ou bien faudra-t-il prendre quelques instant pour digérer toute l'alcool de la soirée... en tout cas, ça tombe bien, voici un petit quelque chose à lire pour passer le temps...

- ▶ La saison 7, 1962, est la suivante!
- ▶ Il y aura un nouveau président de la Commission Sportive Incompréhensible. Est-ce vraiment une bonne chose à savoir?
- ▶ Le championnat devrait compter 7 courses et 6 courses hors championnat.
- ▶ Actuellement, les bourses des Grands Prix peuvent avoir de grands écarts, elles seront plus équilibrées dans les années 1960.
- ▶ À partir des années 1960, la meilleure écurie pourra profiter d'une inscription gratuite, pour une voiture. Ensuite, ce sera pour 2 voitures de la même écurie. 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. Et on parlera aussi d'un montant intéressant pour les courses 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! C'est ce qui amènera, au milieu des années 1970, la guerre entre les constructeurs et la F.I.S.A., le litige étant un meilleur partage de ces revenus.
- ▶ Des votes en 1962: interdiction des moteurs turbo (si nécessaire) et interdiction des mélanges d'essences. J'espère ne plus à revenir sur le vote de la Coupe des constructeurs!
- ▶ Un deuxième changement de pointage aura lieu en 1962. Cette fois pour rendre plus intéressant le pointage de la victoire, en l'augmentant à 9. Les points accordés seront: 9, 6, 4, 3, 2 et 1 pour la 6^e place.
- ▶ Des enveloppes brunes pourraient se retrouver chez certaines écuries, soit pour des votes, ou tout simplement pour s'assurer la participation de certaines écuries à des courses. Beaucoup de choses se passeront sous la table à partir du milieu des années 1960.
- ▶ Des cartes BONUS pourront être distribués durant les prochaines saisons, selon des faits réalisés en course ou pour souligner un développement important. De plus, les cartes BONUS pourraient être encore plus présentes lors des prochaines soirées préparatives, voire même l'ajout d'autres cartes aux caractéristiques différentes...

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^m, mais rien ne nous empêche de faire quelques détours...

Bonne saison 1960 !



– détente –



LE JEU DES 12 ERREURS !

Pauvre Yves! Il ne reconnaît plus ses amis! Aide-le à trouver les 12 erreurs sur l'image, au bas de la page. Dépêche-toi, il fait tellement pitié, il est tout perdu! DÉFI : trouves les erreurs après avoir pris 12 bières!



Solution du jeu : <http://www.ligue-prout.com/solution1960.jpg>



LE CALENDRIER 1960



SOIRÉE #	SEM. #	CHAMPIONNAT	HORS CHAMPIONNAT	FD2 COURSES D'ESSAIS	LANCERS R&D	
1	0	SOIRÉE PRÉPARATIONS SAISON 1960				
2	5	Grand Prix d'Argentine (Buenos Aires v.1954)			10	
3	17	International Trophy (Silverstone v.1950, GB)			7	
	18	Grand Prix de Syracuse (Italie)				
	19	Grand Prix de Pau (France)				
4	20	Grand Prix d'Allemagne (Hockenheim v.1960)			0	
5	21	Grand Prix de Monaco (Monte Carlo v.1950)			3	
-	22				0	
6	25	Grand Prix des Pays-Bas (Zandvoort 1+2)			0	
7	26	Grand Prix de Belgique (Francorchamps v.1950)			1	
8	28	Grand prix de France (Rouen-Les-Essars v.1952)			1	
9	30	Grand Prix de Grande-Bretagne (Silverstone v.1950)			1	
10	32	Grand Prix de Brands Hatch (Grande-Bretagne)			3	
	33	Grand Prix du Nürburgring (Allemagne)				
	34	Grand Prix du Portugal (Porto)				
11	36	Grand Prix d'Italie (Monza v.1950 avec ovale)			2	
12	39	Grand Prix de Watkins Glen (États-Unis)			5	
	42	Grand Prix des Frontières (Belgique)				
	43	Crystal Palace Trophy (Grande-Bretagne)				
FINALISATION DES DONNÉES SAISON 1960						
13	45	Grand Prix de Copenhague (Danemark)			8	
	46	Lombank Trophy (Snetterton, G.B.)				
	47	Grand Prix de Modène (Italie)				
	48	Coupe du Salon (Monthéry, France)				
FORMULE DÉ 3 POUR PILOTES ET CONSTRUCTEURS NON PARTICIPANTS	FD3 EUROPÉEN			FD3 BRITANNIQUE		
	SEMAINE 14 - Oulton Park Trophy (G.B.)			SEMAINE 13 - Spring Trophy (Snetterton, G.B.)		
	SEMAINE 15 - Grand Prix de Bruxelles (Belgique)			SEMAINE 24 - Aintree Trophy (G.B.)		
	SEMAINE 23 - Grand Prix de Naples (Italie)			SEMAINE 27 - Gold Cup (Oulton Park, G.B.)		
	SEMAINE 29 - Grand Prix de Solitude (Allemagne)			SEMAINE 38 - British Empire Trophy (Silverstone, G.B.)		
	SEMAINE 31 - Grand Prix d'Aintree (G.B.)			SEMAINE 41 - Doll Express Trophy (Silverstone, G.B.)		
	SEMAINE 35 - Vandall Trophy (Snetterton, G.B.)			SEMAINE 44 - Red Sex Trophy (Crystal Palace, G.B.)		
	SEMAINE 37 - Grand Prix de Zeltweg (Autriche)			SEMAINE 49 - World Sports Trophy (Brands Hatch, G.B.)		
SEMAINE 40 - Grand Prix de Bordeaux (France)						