

# CHAMPIONNAT DE LA LIGUE PROUT

# FD1-évolution 1950

Mise à jour: 29 juillet 2018



## AIDE DE JEU - SAISON 1

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Les technologies disponibles .....                    | 3  |
| Les bâtiments .....                                   | 4  |
| R&D et transferts .....                               | 5  |
| Règles spéciales pour 1950.....                       | 6  |
| La Formule 1 <sup>tm</sup> dans les années 1950 ..... | 7  |
| Trucs et conseils pour 1950 .....                     | 9  |
| Les types de pneus.....                               | 10 |
| Les circuits d'essais 1950 .....                      | 11 |
| Calendrier .....                                      | 12 |
| Tableau des conséquences pour accident.....           | 12 |



They'll like your style

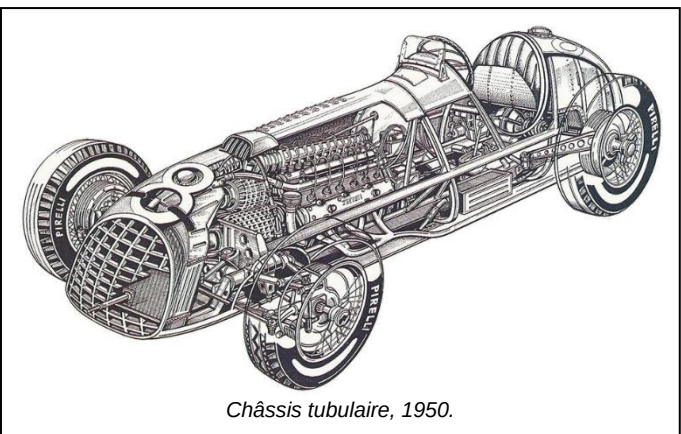
in this important new

Sea Nymph

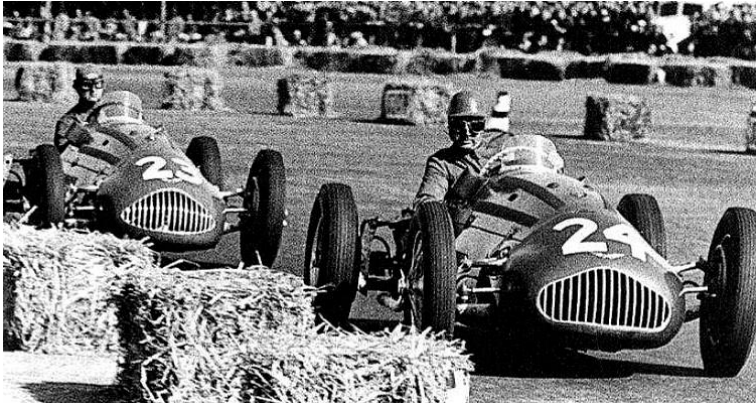
swim suit by jordan



Take The Plunge  
in this dramatically  
detailed one-piecer of  
**NYLON LASTEX**



Châssis tubulaire, 1950.



Silverstone, 1950.

# 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. Ci-dessous, une liste des développements possibles ainsi que leurs avantages...

## CHÂSSIS TUBULAIRE

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

C'est la base d'une voiture FD1 en 1950. Les voitures achetées sont conçues de cette façon. Une écurie devra posséder cette technologie afin de pouvoir construire sa propre voiture.

La construction de sa propre voiture permet à l'écurie de développer d'autres technologies sur sa voiture et de pouvoir avantager les éléments de sa voiture selon ses désirs (en mettant l'importance sur les points de carrosserie, fiabilité, etc.)

## ESSENCE ET ALCOOL 1

Étude: chimie 1  
Disponibilité: 1950  
Permet d'augmenter ses points de configuration de +1

Le début du championnat de FD1, c'était l'époque où une écurie pouvait effectuer son propre mélange d'essence en y additionnant de l'alcool afin d'accroître la performance de sa voiture. Les performances obtenues permettaient non seulement d'augmenter la puissance du moteur, mais aussi, la fiabilité du moteur et la qualité de la voiture. C'est pourquoi l'avantage de cette technologie se résume en point de configuration. Ce point se rajoute à tout autre avantage technologique.

## PNEUS RAINURÉS 1 version A

Étude: pneus 1  
Disponibilité: 1950  
Permet d'augmenter ses points de configuration de +1

Lorsqu'on parle des technologies touchant les pneus, il s'agit des connaissances acquises par une écurie sur ses pneus. Dans un petit atelier, les mécaniciens étudient les réactions et l'usure du pneu afin de mieux adapter leur voiture pour la course. Ce point de +1 se rajoute à tout autre avantage technologique.

## MOTEUR ATMOSPHÉRIQUE 1

Études: mécanique 1 + atmosphérique 1  
Disponibilité: 1950  
Permet d'améliorer un moteur atmosphérique durant une saison

Cette technologie est nécessaire à une écurie afin de pouvoir améliorer son moteur durant une saison, toutefois, il n'est pas nécessaire d'acquérir cette technologie pour la construction du moteur de la saison suivante.

Les mécaniciens utilisent l'apprentissage acquis dans les courses et essais afin d'améliorer le moteur, sans être obligé d'attendre la version de l'année suivante. Cette technologie est acquise jusqu'à la prochaine révolution du moteur atmosphérique, en 1958.

## MOTEUR TURBO-COMPRESSEUR 1

Études: mécanique 1 + turbo 1  
Disponibilité: 1950

Permet d'améliorer un moteur turbo durant une saison

La description est identique comme le **Moteur Atmosphérique 1**, cependant cette technologie est pour le moteur turbo. De plus, elle est acquise jusqu'à la prochaine révolution du moteur turbo-compresseur, en 1966.

## VOITURE INCLINÉE

Étude: aérodynamique 1  
Disponibilité: 1954  
Permet d'augmenter ses points d'ailerons de +1

En inclinant une voiture, le nez plus près du sol que l'arrière, les mécaniciens découvraient une meilleure tenue de route de la voiture, pour ainsi aller plus rapidement dans les virages. Sans le

réaliser encore, ils découvraient les fluides aérodynamiques, c'était le début!

Ce point d'aileron se rajoute à toute autre technologie permettant d'augmenter les points d'ailerons.

## MOTEUR SEMI-PORTEUR

Études: conception 1 + mécanique 1  
Disponibilité: 1954  
Permet d'augmenter ses points de configuration de +1

À la base, une voiture était conçue avec des tubes d'acier sur lesquels on fixait une carrosserie faite d'une feuille d'acier mince. Le moteur était installé à l'avant, entre les tubes. En 1954, on commençait à utiliser le moteur comme structure, sur lequel les tubes étaient fixés, diminuant ainsi le nombre de tubes et, parallèlement, le poids de la voiture. Cette découverte permettait à une voiture d'aller plus vite, étant plus légère.

Pour le jeu, cette technologie se résume à l'augmentation des points de configuration de +1, qui peut se rajouter à toute autre technologie.

## ESSENCE ET ALCOOL 2

Études: chimie 2 + mécanique 1  
Disponibilité: 1954  
Avantages: +1 point puissance, +1 point configuration

Vos mécaniciens travaillent fort à découvrir la bonne dose essence-alcool et réussissent à améliorer ainsi la performance de leur voiture.

L'acquisition de **Essence et Alcool 1** est nécessaire pour obtenir cette technologie. Ces points (+1 puissance et +1 configuration) se rajoutent à toute autre technologie future.

## TRANSMISSION À 5 RAPPORTS 1

Étude: transmission 1  
Disponibilité: 1954  
Avantage: rapports de 5 vitesses

Le maximum demeure 20, à la 5<sup>e</sup> vitesse. Ce développement permet à un pilote un meilleur contrôle de sa voiture durant une course, diminuant les écarts entre les minimums et maximums des vitesses.

# LES BÂTIMENTS

Les bâtiments ont plusieurs fonctions dans le championnat **FD1-Évolution**, à commencer par le bonus de développement (niveau du bâtiment), des bonus d'entrée monétaire, bonus de mécanicien au nombre maximum, etc. Vous découvrirez la liste des bâtiments disponibles au début des années 1950, ainsi que leurs avantages.

## USINE

*Prérequis:* aucun

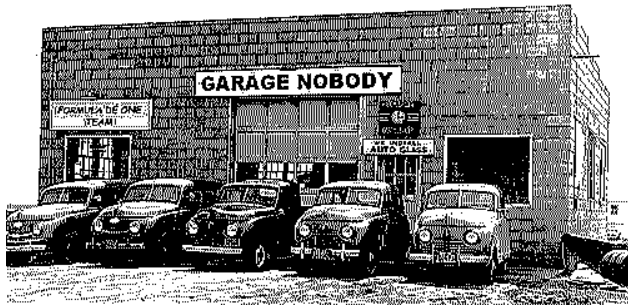
*Disponibilité:* 1950

*Permet l'utilisation du niveau comme bonus au développement, ainsi que d'augmenter le nombre maximum de mécaniciens permet*

Une écurie débute avec une usine de niveau 0. Ce niveau permet le maximum de 1 mécano. Les niveaux suivants permettent l'utilisation du niveau comme bonus au développement, et l'augmentation du maximum de mécanos de +1 par niveau. *Exemple: une usine de niveau 2 donne un bonus de +2 au développement de la voiture et un nombre maximum de 3 mécanos.*

Le bonus de l'usine pour le développement peut être utilisé dans tous les domaines, tous les éléments de la voiture, tous les éléments du moteur et tous les éléments du stand.

Le nombre maximum de mécanos inclut tous les mécanos des trois principaux domaines: voiture, moteur (excepté les mécanos du motoriste) et stand.



Usine de niveau 0.

## ATELIER DE MOTORISATION

*Prérequis:* posséder une usine avec un niveau supérieur au niveau de l'atelier de motorisation

*Disponibilité:* 1950

*Permet l'utilisation du niveau comme bonus au développement du moteur, ainsi que d'augmenter le nombre maximum de mécaniciens permet dans l'atelier de motorisation*

L'atelier de motorisation permet l'utilisation de son niveau comme bonus au développement du moteur, ce bonus peut être utilisé pour tous les éléments du moteur. De plus, une écurie peut développer ses propres mécanos, dans ce cas un mécano moteur maison équivaut à 1,5 mécano, pour l'utilisation du développement moteur. Cependant, un motoriste qui se retrouverait avec un nombre moindre à la fin d'un développement annuel de son moteur (par rapport à la version en cours), pourra exiger le transfert d'un nombre de mécanos moteur maison, suite à un test du D20 (tableau à venir).

Un mécano moteur maison est aussi comptabilisé dans le nombre maximum permis par l'usine.

## PISTE D'ESSAIS

*Prérequis:* posséder une usine avec un niveau supérieur au niveau de la piste d'essais

*Disponibilité:* 1956

*Permet l'utilisation du niveau comme bonus au développement de certains éléments des trois principaux domaines*

La piste d'essais permet à une écurie d'effectuer des essais privés pour l'aider dans le développement de sa voiture, le niveau de la piste étant utilisé comme bonus au développement. **Attention:** une piste privée ne permet pas d'y effectuer des essais comme sur un circuit ordinaire, elle permet seulement l'utilisation de son bonus dans les tests de développement.

Le bonus du niveau peut être utilisé pour tous les éléments de la voiture (excepté les mécanos), tous les éléments du moteur (excepté la boîte de vitesse et les mécanos), et tous les éléments du stand (excepté les mécanos).

L'entretien annuel d'une piste d'essais est plus élevé que les autres bâtiments.

## Les coûts de construction

Règle générale, le coût de construction d'un bâtiment est le même pour chaque niveau augmenté. Seule l'époque fera augmenter ce coût par rapport à l'inflation monétaire à travers les années.

## La capacité d'espace de l'usine

Au départ, un bâtiment occupait un espace, et l'espace total des bâtiments construits devait pouvoir s'inclure dans la capacité permise par l'usine. Ce point est à oublier, ce système risquait d'être trop difficile à introduite dans le jeu. Cependant, il est remplacé par les prérequis, qui deviendront plus complexes avec le temps (des prérequis pourront être ajoutés à certain niveau, et inclure plus d'un prérequis, comme un niveau de popularité minimum, un classement minimum, etc.).

## Les frais d'entretien annuels

Règle générale, les frais d'entretiens d'un bâtiment sont les mêmes pour tous les niveaux, ce montant augmentant avec le niveau (2 fois les frais pour un niveau 2, etc.) Les frais d'entretien sont différents selon les bâtiments, certains demandant davantage d'entretiens que d'autres.

Les frais d'entretien sont calculés seulement au début d'une nouvelle saison, un bâtiment ajouté en cours d'une saison ne coûte rien en frais d'entretien.



# R&D

## ET TRANSFERTS

### R&D (Recherche & Developpement)

1 semaine de jeu = 1 lancer de R&D pour chaque domaine (voiture, moteur, stand), excepté lors d'une semaine de course (hors championnat, championnat et course d'essais); 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 comprend les bonus suivants: développement des pilotes (moyenne des pilotes), développement du directeur technique, 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 domaines, 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. 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 domaine.

**Expérience en usine:** un échec lors d'un lancer de R&D, pour un domaine, 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.

**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 domaine visé, aucune limite de tours, les trois domaines pouvant être utilisés dans les mêmes tours. Un coût de location du circuit s'ajoute, partagé entre les écuries participantes.

### Les points de configurations et transferts (1950)

#### 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 = \$ 24 590.
- ✓ Lors d'un transfert, on ne peut excéder les limites d'un élément (carrosserie = 2, stand = 2)

#### Moteur:

- ✓ 1 pts turbo = 1 pts stand
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 49 180.

#### Stand:

- ✓ 1 pts stand = 1 pts configuration\*
- ✓ 1 pts stand = 1 pts turbo\*
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 24 590.

#### Pneus:

- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 49 180.
- ✓ Aucune évolution durant une saison

#### Pilote:

- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 12 295.

\* Les transferts sont permis dans les deux sens.

### Les points de développement:

| VOITURE              |          |
|----------------------|----------|
| éléments             | pts      |
| CARROSSERIE          | 3        |
| FIABILITÉ            | 3        |
| MÉCANO               | 5        |
| AÉRO.                | *        |
| ÉLÉMENTS SP.         | *        |
| COÛT 1 LANCER        | \$24.590 |
| * selon les éléments |          |

| MOTEUR           |          |
|------------------|----------|
| éléments         | pts      |
| PTS MOTEUR       | 4        |
| FIABILITÉ        | 3        |
| PTS PUISSANCE    | 3        |
| PTS TURBO        | 3        |
| MÉCANO           | 5        |
| BOÎTE DE VITESSE | 5        |
| COÛT 1 LANCER    | \$49.180 |

| STAND          |          |
|----------------|----------|
| éléments       | pts      |
| PTS STAND      | 5        |
| RAVITAILLEMENT | 5        |
| MÉCANO         | 5        |
| COÛT 1 LANCER  | \$24.590 |

| PNEUS            |          |
|------------------|----------|
| éléments         | pts      |
| BONUS PNEUS      | 5        |
| BONUS TENDRE     | N/A      |
| FIABILITÉ DUR    | 3        |
| FIABILITÉ TENDRE | N/A      |
| FIABILITÉ PLUIE  | N/A      |
| TECHNICIEN       | 5        |
| COÛT 1 LANCER    | \$49.180 |

#### DURÉE D'ATTENTE APRÈS UNE AMÉLIORATION:

Aucune. Une évolution est disponible aussitôt la fin de sa construction, lors d'une prochaine course.

#### 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 ou hors championnat) ou une séance d'essais privés.

# RÈGLES SPÉCIALES POUR 1950

L'ensemble des règles du championnat FD1-Évolution demeure identique au championnat que nous jouons depuis longtemps (FD1). Cependant, quelques points changent...

## Qualification:

- 1) Lors des qualifications, les puissances du moteur ainsi que l'avantage des turbos ne sont pas utilisés.

## Pneus et météo:

- 2) Seulement les pneus durs sont utilisés. Sous la pluie, le pneu dur est pénalisé d'une glissade de 2 cases, 3 sous une pluie abondante. Le pneu de 1950 est très rainuré, conçu à la fois pour le sec et la pluie. *[règlement de dernière minute]*

## Course:

- 3) 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 séparé d'un espace égal.
- 4) Il est interdit d'utiliser les puissances moteurs ainsi que le turbo en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> vitesse.
- 5) Seulement le maximum de la 4<sup>e</sup> vitesse (20) peut forcer des tests moteurs et les tests de météo.
- 6) L'aspiration se fait à partir de la 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> vitesse, la voiture qui profite de l'aspiration doit être à la même vitesse ou supérieure de la voiture qui lui donne l'aspiration.
- 7) Une course ne peut pas débuter 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!
- 8) À la fin d'une course, toutes les voitures sont classées, qu'elles finissent ou non la course. Les bourses ne sont attribuées qu'aux voitures qui complètent la course.
- 9) 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.

## Technique:

- 10) La boîte de vitesse est constituée de 4 rapports, le maximum étant 20 en 4<sup>e</sup> vitesse.

## Championnat:

- 11) Il n'y a pas de championnat des constructeurs, il n'y a pas de championnat des écuries; pas de gloire de ce côté!
- 12) Le championnat des pilotes est constitué de 4 courses, et seulement les trois meilleurs résultats de chaque pilote sont pris en compte.

## C'est la vie:

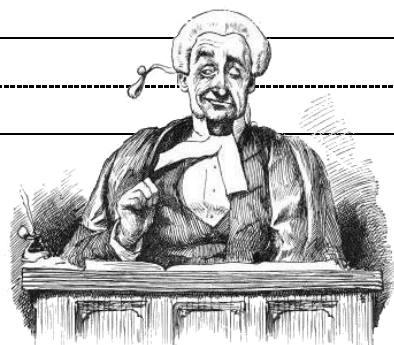
- 13) Le tableau des conséquences pour accident est augmenté à 5 au lieu de 2, pour les saisons 1950 à 1958 (voir le tableau dans ce livret).

## Autres points:

15) .....

16) .....

17) .....





# LA FORMULE 1<sup>™</sup>

## DANS LES ANNÉES 1950

Le championnat **FD1-Évolution** se veut un reflet de l'histoire de la Formule 1<sup>™</sup> 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 devinerez 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 le premier chapitre de l'histoire de la Formule 1<sup>™</sup>, dans lequel vous découvrirez les débuts de cette discipline...

### CHAPITRE 1: les débuts (1950-1957) 1<sup>ère</sup> partie

#### Premiers championnats du monde (1950-1951)

En 1949, la Fédération internationale de motocyclisme organise le premier Championnat du monde de Grand Prix moto. En 1950, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) l'imite en organisant le championnat du monde des pilotes automobiles qui adopte les règlements techniques et sportifs de la Formule 1. Le championnat se déroule en six Grands Prix en Europe de l'Ouest, plus la course de l'Indianapolis 500. Il ne s'agit en fait que d'institutionnaliser et regrouper les épreuves les plus prestigieuses sous une bannière commune. Seuls les quatre meilleurs résultats de chaque pilote sont retenus, les points étant distribués ainsi : 8, 6, 4, 3, 2 du premier au cinquième. L'auteur du meilleur tour en course est gratifié d'un point supplémentaire et les points sont partagés si plusieurs pilotes se relaient sur une même monoplace. Les monoplaces arborent leur livrée nationale (bleu de France, vert britannique, jaune pour la Belgique, blanc pour l'Allemagne, rouge pour l'Italie...). Les écuries italiennes Alfa Romeo, Ferrari et Maserati sont les plus aguerries et dominent les premières années du championnat. D'autres constructeurs, comme le Français Talbot ou le projet britannique BRM rencontrent beaucoup moins de succès. De nombreuses écuries privées (qui ne construisent ni le châssis ni le moteur de leur monoplace) participent également aux courses.

La Seconde Guerre mondiale a laissé l'Europe exsangue et la création d'un championnat du monde de Formule 1 relève d'une douce utopie tant les constructeurs d'avant-guerre semblent désorganisés. Les constructeurs et les



La Ferrari F500 F2 d'Alberto Ascari, champion du monde 1952 et 1953.

pilotes allemands sont absents, les principaux concurrents sont italiens. Symbole des difficultés de la Formule 1 à se développer seulement cinq ans après la fin de la guerre, les Alfa-Romeo *Alfetta* 158 dont la conception remonte à la fin des années 1930 dominent outrageusement la saison. Sur le tracé de Silverstone, le vétéran italien Giuseppe Farina remporte le Grand Prix de Grande-Bretagne et

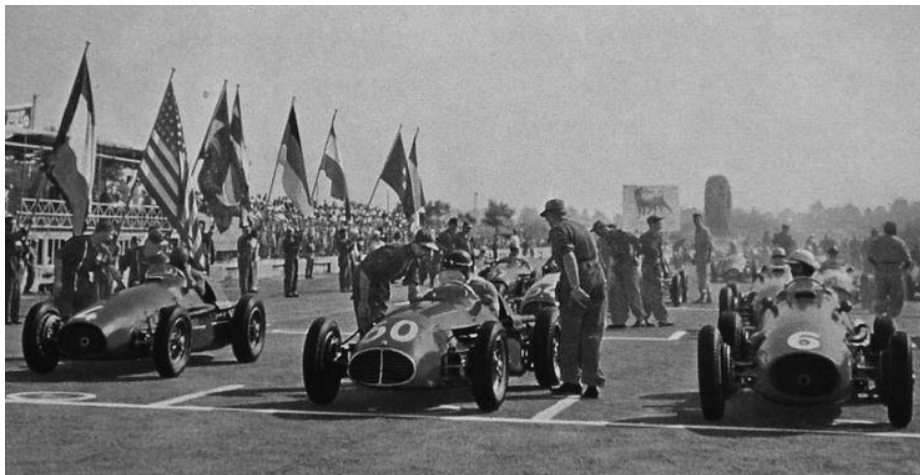


Juan Manuel Fangio remporte son premier titre en 1951.

d'Europe, première manche du nouveau championnat. En fin d'année, il devient également le premier champion du monde devant son coéquipier Juan Manuel Fangio. Les Alfa-Romeo remportent toutes les courses du championnat, la seule exception étant les 500 miles d'Indianapolis qui, s'ils sont inscrits au calendrier du championnat pour justifier son étiquette « mondiale », ont un règlement particulier qui exclut de fait toute prétention à la victoire d'une monoplace européenne. Cette course marginale du championnat disparaîtra après 1960. Une preuve de son caractère exceptionnel est que l'édition de 1950 des 500 miles a lieu seulement quatre jours avant le Grand Prix de Suisse. Et donc les équipes de Formule 1, présentes sur le circuit européen, ne peuvent pas la préparer et ne la disputent pas.

En 1951, Juan Manuel Fangio succède à Farina au palmarès sur une évolution de l'*Alfetta* 158, le modèle 159. Le pilote argentin a néanmoins subi tout au long de l'année la montée en puissance de Ferrari qui remporte sa première victoire au Grand Prix de Grande-Bretagne, grâce à l'Argentin José Froilán González sur Ferrari. L'engagement d'Alfa Romeo en compétition automobile s'appuie sur un budget modeste, une technologie d'avant-guerre et l'utilisation de matériel pour deux saisons (l'écurie a remporté deux championnats avec seulement neuf blocs moteurs d'avant-guerre). Les dirigeants d'Alfa Romeo, société désormais sous tutelle de l'État italien, comprennent que leur monoplace est désormais dépassée et ne pourra plus s'illustrer. Après le refus du gouvernement italien de financer la réalisation onéreuse d'un nouveau modèle, l'écurie choisit de se retirer après deux succès consécutifs.

SUITE ►



La première ligne, la grille de départ Monza 1953.

## Championnat du monde sur Formule 2 (1952-1953)

En 1952, le retrait d'Alfa Romeo plonge les organisateurs du championnat dans le doute : le plateau des Grands Prix risque de devenir squelettique. En effet, en Angleterre, le projet BRM à moteur à 16 cylindres en V tarde. En France, Talbot n'a pas investi pour remplacer ses monoplaces, et Gordini vient de perdre le soutien de Simca, sans lequel il ne peut se lancer dans la réalisation d'une nouvelle monoplace. La solution va être dictée par les organisateurs français de Grands Prix (Pau, Marseille, Reims...) qui se sont regroupés pour mettre sur pied un «Trophée des Grands Prix de France» disputé sur huit épreuves et réservé aux Formule 2. Ferrari y inscrit trois voitures officielles, Gordini dispose d'une Formule 2 inédite et l'écurie HWM26 est également engagée. Faute de mieux, la Commission sportive internationale reprend cette idée à son compte avec l'aval des organisateurs français et décide que les championnats du monde 1952 et 1953 se disputeront selon le règlement technique de la Formule 2. Si de nombreuses écuries s'engagent et garnissent les plateaux (Gordini, Veritas, Frazer-Nash, Ferrari, Cooper, HWM, Maserati, ERA, Alta...), ce qui est le but initial, les Ferrari 500 dominent la concurrence. Ainsi, en 1952, Alberto Ascari, en sept départs en championnat du monde sur sa Ferrari 500, réalise six poles positions, cinq meilleurs tours en course et remporte six courses. Avec le concours de ses coéquipiers Piero Taruffi, Giuseppe Farina et Rudi Fischer, la Scuderia signe toutes les poles positions, tous les meilleurs tours en course et toutes les vic-

toires (hors Indianapolis) de la saison.

La saison 1953 débute le 18 janvier par le Grand Prix d'Argentine, première épreuve non européenne, les 500 Miles d'Indianapolis exceptés. Dorénavant, chaque saison comptera à son calendrier au moins une épreuve disputée hors d'Europe (le Grand Prix du Maroc fera une courte apparition en 1958 puis le Grand Prix des États-Unis entrera au calendrier en 1959). Cette saison ressemble à la précédente, les Ferrari dominent largement les écuries rivales. Les trois premières épreuves voient Ascari remporter la victoire, mais dès le Grand Prix de Belgique, les Maserati A6GCM de Fangio (de retour à la compétition après son accident à Monza en juin 1952) et de son compatriote González s'affirment comme de sérieuses concurrentes et donnent lieu à des courses plus indécises. Le Grand Prix de l'ACF, à Reims est



Alberto Ascari.

d'ailleurs qualifié de «course du siècle» par les observateurs présents en Champagne. Il voit le jeune pilote britannique Mike Hawthorn remporter sa première victoire en championnat du monde au terme d'une lutte de tous les instants face à la Maserati de Fangio. Après 2 heures 44 minutes de course, Hawthorn remporte l'épreuve avec une seconde d'avance sur l'Argentin, et moins de deux secondes sur Gonzalez qui complète le podium, Alberto Ascari quatrième ne pointe qu'à dix secondes du vainqueur. Si les Maserati ont donné du fil à retordre à la Scuderia Ferrari, celle-ci n'en a pas moins signé six poles positions, cinq meilleurs tours en courses et sept victoires. Les monoplaces au «petit cheval cabré» ont remporté quatorze des seize manches des championnats 1952 et 1953, permettant ainsi à Alberto Ascari de devenir double champion du monde de la discipline. Il gagne également sept Grands Prix consécutifs. Hors championnat du monde, le palmarès des Ferrari est tout aussi impressionnant par ses vingt-deux victoires avec la Ferrari Formule 2 en 1952-1953.



Mike Hawthorn.



La Maserati A6GCM, principale rivale de la Ferrari 500 (ici celle du Prince Bira).

La suite? Dans le prochain Aide de Jeu de la deuxième saison du championnat FD1-Évolution.



Découvrez l'intégrale de ce texte sur le site Wikipédia, à l'adresse suivante:

[fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_de\\_la\\_Formule\\_1](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_la_Formule_1)



# TRUCS ET CONSEILS POUR 1950

## Voiture:

- ✓ Toutes les écuries débutent en 1950 en achetant des voitures de marques sportives; elles coûtent moins cher ce qui permet à une écurie de mettre de l'argent de côté. Ce n'est qu'en 1958 que le championnat des constructeurs sera ouvert; ce championnat sera ouvert qu'aux écuries construisant elles-mêmes leurs voitures. 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?
- ✓ À partir de 1952, il sera possible à une écurie de s'associer à long terme avec une marque; dans ce cas, l'écurie devient la propriétaire de cette marque, le temps du contrat, et peut donc considérer sa construction comme la construction de sa propre voiture, ce qui est intéressant du côté des évolutions techniques... et ça coûte toujours moins cher que de développer sa propre voiture.

## Moteur:

- ✓ Gardez à l'œil que les motoristes changent d'une saison à une autre; et même si votre écurie signe à long terme avec un motoriste, ce dernier pourrait se retirer avant la fin de votre contrat; le destin du D20 pourrait faire en sorte que ce motoriste demeure, ou non! Il peut donc être intéressant de signer avec un motoriste pour sa puissance supérieure, mais cela vaut-il vraiment la peine s'il risque de quitter la FD1? surtout qu'il vous faudra alors reprendre au début avec un moteur qui risque d'être moins développé!
- ✓ Au début des années 1950, le moteur turbo est attirant pour son nombre de points turbo, surtout qu'il ne coûte rien en points de consommation. Mais sur le long terme, le turbo se fait dépasser par les moteurs atmosphériques qui deviendront de plus en plus puissants et, surtout, beaucoup plus fiables. De plus, le moteur turbo sera interdit en 1962... Bien que les membres peuvent faire changer ce vote historique, le fait demeurera quand même que le turbo deviendra toujours aussi faible, au point que les motoristes le laisseront de côté pendant deux décennies.

## 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.
- ✓ Le développement des pneumatiques n'est pas géré par les joueurs, cependant les points de développement que vous obtenez aideront le manufacturier pour le modèle de la saison suivante.

## 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 (ou pour aller sur le podium, au moins)!
- ✓ 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 passé. 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!
- ✓ 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, sauf l'aide de ses mécanos dans votre projet.

## Les bâtiments:

- ✓ Ça commence ici! Économiser rapidement de l'argent afin de construire une usine de niveau 1, ce qui permettra à une écurie non seulement de profiter d'un bonus de développement de +1, mais aussi la possibilité d'avoir 2 mécanos, toujours pour aider le développement. Aussi, n'oubliez pas que votre usine détermine le nombre maximum de mécanos que vous pouvez avoir, ce nombre comprenant vos mécanos de la voiture, stand et moteur (excepté les mécanos des manufacturiers).
- ✓ Jusqu'en 1956, deux bâtiments sont disponibles, l'usine et, l'autre, l'atelier de motorisation. Mais est-il vraiment nécessaire d'avoir ce bâtiment alors que les motoristes possèdent de bons nombres de mécanos déjà? À moins que vous vous retrouviez, à long terme, avec un motoriste peu puissant dans le futur...

## Les études:

- ✓ Une étude a une durée de semaines avant d'être obtenue par votre écurie. Même si, pour l'instant, vous n'avez pas de projets de développement technologique, ne perdez pas de temps et étudiez. Une fois acquise, une étude vous demeure à tout jamais.

## 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 réduite 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 votes:

- ✓ Au début d'une nouvelle saison, les joueurs pourront apporter des suggestions, même des technologies qui ne figurent pas dans le championnat FD1-Évolution. Des votes se feront pour l'acceptation ou non de ces suggestions.
- ✓ Pour tout vote, un nombre déterminé sera accordé à la FIA, le D20 déterminera ces votes. Ce nombre de votes sera plus ou moins important selon la question à voter. Un vote historique augmentera le nombre de votes, affaiblissant ainsi les votes des membres. Un retrait d'une règle historique repoussera augmentera ses chances d'acceptations lors de la prochaine saison, le pourcentage d'acceptation augmentant ainsi, de saison en saison, jusqu'à devenir presque assurée.
- ✓ Le championnat FD1-Évolution demeure un jeu basé sur l'histoire de la Formule 1<sup>™</sup>, mais vous aurez toujours l'occasion de faire modifier ou améliorer certains points de ce championnat. Nous réécrivons ensemble l'histoire de la Formule 1<sup>™</sup>, et il pourrait arriver que cette histoire change à l'occasion...

# LES TYPES DE PNEUS

## TYPES DE PNEUS:

### TABLEAUX DES BONUS ET DES PÉNALITÉS

| PNEUS DURS |                   |                  | COURSE               |                     |                     |
|------------|-------------------|------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
|            |                   |                  | 1 <sup>er</sup> tour | 2 <sup>e</sup> tour | 3 <sup>e</sup> 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          | +2                   | +2                  | +2                  |
|            |                   | lignes droites   | +0                   | +0                  | +0                  |
|            | pénalités         | sortie de virage | x1                   | x1                  | x1                  |

**QUALIFICATIONS:**  
Les données équivalent au 1<sup>er</sup> tour de chaque type de pneu.

## BARÈMES DES PÉNALITÉS MÉTÉO

### SOUS LA PLUIE:

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

### SOUS LA PLUIE ABONDANTE:

- 4) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1, 2 ou 3 au D20
- 5) **Casse Moteur** – diminué de 2 (*Ex : si casse = 1 à 4, sous la pluie = 1 à 2 ; 1 à 5, sous la pluie = 1 à 3, etc.*), *minimum = 1 à 2*
- 6) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 6 au D20
- 7) **Ailerons** – perte de l'avantage des ailerons
- 8) **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<sup>e</sup> vitesse seulement.**

### SOUS LA CANICULE:

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

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



# LES CIRCUITS D'ESSAIS 1950

| circuit           | pays        | km/tour | coût loca-<br>tion | niveau<br>difficulté | bonus   |        |       |       |        |
|-------------------|-------------|---------|--------------------|----------------------|---------|--------|-------|-------|--------|
|                   |             |         |                    |                      | VOITURE | MOTEUR | STAND | PNEUS | PILOTE |
| Bari              | Italie      | 4,050   | 4 000 \$           | 0                    |         |        |       |       |        |
| Bordeaux          | France      | 2,457   | 15 000 \$          | +1                   | +1      | +1     |       |       |        |
| Goodwood          | Gr-Bretagne | 3,809   | 15 000 \$          | +1                   | +1      | +1     |       |       |        |
| Indianapolis*     | États-Unis  | 4,620   | 50 000 \$          | +3                   | +1      | +2     | +1    | +1    |        |
| Monte-Carlo*      | Monaco      |         | 10 000 \$          | +2                   |         |        | +1    |       | +1     |
| Montlhéry         | France      | 3,405   | 4 000 \$           | 0                    |         |        |       |       |        |
| Monza             | Italie      | 8,330   | 50 000 \$          | +3                   | +1      | +2     | +1    | +1    |        |
| Nürburgring       | Allemagne   | 22,810  | 65 000 \$          | +4                   | +2      | +2     |       | +1    | +1     |
| Pau               | France      | 2,760   | 4 000 \$           | 0                    |         |        |       |       |        |
| Pescara           | Italie      | 25,800  | 55 000 \$          | +3                   | +1      | +2     |       | +1    | +1     |
| Silverstone       | Gr-Bretagne |         | 18 000 \$          | +1                   |         |        | +1    |       | +1     |
| Spa-Francorchamps | Belgique    |         | 40 000 \$          | +2                   | +1      | +1     | +1    |       | +1     |
| Zandvoort         | Pays-Bas    | 11,235  | 40 000 \$          | +1                   | +1      | +1     |       | +1    | +1     |

\* non disponible pour des essais privés, excepté avant course.

### 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.

**Course d'Essais:** identique à une course Grand Prix, mais la course se fait virtuellement, comme des essais privés, 1 point par domaine, 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 domaines (voiture, moteur, stand). Au contraire d'une course, une voiture obtient des points développements pour chacun des tours complétés.

#### Fonctionnement des essais privés (et essais avant course)

- 1) Les écuries choisissent un circuit et se partagent les coûts de location. La demande doit se faire avant la soirée où se dérouleront ces essais.
- 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 domaine en particulier, ou pour plusieurs à la fois, selon ses désirs, partagés entre ses pilotes.
- 3) Pour chaque achat de développement, le joueur lance un D20 afin de déterminer si le tour est complété ou non. Un tour complété accorde le point développement.
- 4) Lors du lancer d'un D20, le joueur additionne au résultat le niveau de difficulté du circuit. Un résultat de 20 ou plus indique un risque d'incident; jouer le tableau des risques d'incidents. Le nombre total des tours du pilote peut être affecté par le résultat du tableau des risques d'incidents, réduisant son nombre de tours et perdant des lancers de développement pour les tours non effectués.
- 5) Un pilote obtient un bonus de développement pour chaque groupe de 3 tours complétés, par domaine. Pour chaque domaine ayant complété 3 tours, le joueur lance le D20. Un résultat compris entre 1 et 10 lui accorde le point développement supplémentaire.

#### 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 11 et +, le point développement n'est pas accordé.

\* Le tour n'est pas complété, le bonus pour une séquence de 3 tours est accordé.

\*\* Le tour n'est pas complété; l'incident met fin à la séquence de 3 tours (si c'est le cas), on répare pour la prochaine séquence de 3 tours (si c'est le cas).

\*\*\* Comme le point précédent + le joueur lance le D20 pour le Tableau des Conséquences pour Accident; une blessure met fin à la séance d'essais du pilote.

# CALENDRIER FD1-ÉVOLUTION 1950

| sem.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | date     | course                            | circuit           | type             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------|-------------------|------------------|
| 16                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 13 jan.  | 500 cases d'Indianapolis (U.S.A.) | Indianapolis      | hors championnat |
| 18                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 10 fév.  | Grand Prix de Grande-Bretagne     | Silverstone       | championnat      |
| 20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 24 fév.  | Grand Prix de Monaco              | Monte-Carlo       | championnat      |
| 22                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 10 mars  | Grand Prix de Belgique            | Spa-Francorchamps | championnat      |
| 24                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 24 mars  | Grand Prix d'Argentine            | Buenos Aires      | course d'essais  |
| 28                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 24 mars  | Grand Prix des Pays-bas           | Zandvoort         | hors championnat |
| 29                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 7 avril  | Grand Prix de Pau (France)        | Pau               | course d'essais  |
| 31                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 7 avril  | International Trophy              | Silverstone       | hors championnat |
| 36                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 21 avril | Grand Prix d'Italie               | Monza             | championnat      |
| 37                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 5 mai    | Grand Prix d'Allemagne            | Nürburgring       | course d'essais  |
| 39                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 5 mai    | Richmond Trophy (Grande-Bretagne) | Goodwood          | course d'essais  |
| <p><b>Championnat:</b><br/>course comptant pour le championnat FD1 1950, sur 3 tours, maximum de 2 voitures par écurie.</p> <p><b>Hors championnat:</b><br/>course ne comptant pas pour le championnat FD1 1950, sur 2 tours, maximum de 3 voitures par écurie.</p> <p><b>Course d'essais:</b><br/>Essais privés sur 3 tours virtuels ne comptant pas pour le championnat FD1 1950, maximum de 5 voitures par écurie.<br/>Les joueurs déterminent le nombre de tours complétés pour leurs pilotes ainsi que le classement, des bourses sont accordées comme dans les deux autres types de course.</p> |          |                                   |                   |                  |

## LE TABLEAU DES CONSÉQUENCES POUR ACCIDENT

| ÉTAPE 1: évaluation si incident grave                              |              | SI INCIDENT GRAVE                                                                     |                 |
|--------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| cause de l'incident                                                | modificateur |  |                 |
| SORTIE DE PISTE                                                    | +2           |                                                                                       |                 |
| ACCIDENT                                                           | +3           |                                                                                       |                 |
| ACCIDENT SUR BLOCAGE                                               | +4           | ÉTAPE 2: évaluation de la gravité                                                     |                 |
| météo                                                              | modificateur | PREMIER LANCER                                                                        |                 |
| PLUIE                                                              | +2           | D20                                                                                   | cause           |
| PLUIE ABONDANTE                                                    | +3           | 1                                                                                     | MORT            |
| pilote                                                             | modificateur | 2 à 5                                                                                 | +1 SEMAINE      |
| BONUS CONFIGURATION                                                | -(BONUS)     | DEUXIÈME LANCER ET SUIVANT                                                            |                 |
| <b>D20 &gt; 5 + MODIFICATEUR = AUCUN INCIDENT</b><br>(MINIMUM = 1) |              | D20                                                                                   | hospitalisation |
| <b>SI INCIDENT GRAVE = 1 SEMAINE HOSPITALISATION + ÉTAPE 2</b>     |              | 1 à 5                                                                                 | +1 SEMAINE      |
|                                                                    |              | LE JOUEUR RELANCE LE D20 JUSQU'À CE QU'IL OBTIENNE UN RÉSULTAT SUPÉRIEUR À 5          |                 |