

CHAMPIONNAT DE LA LIGUE PROUT

FD1-évolution 1954

Mise à jour: 15 novembre 2018

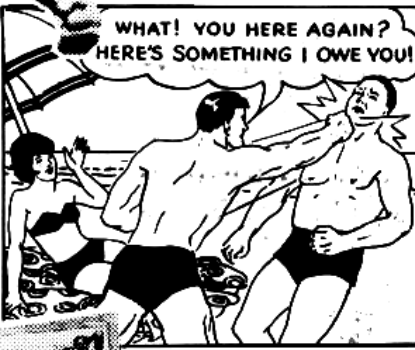
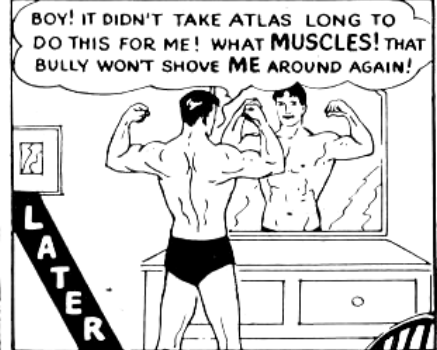
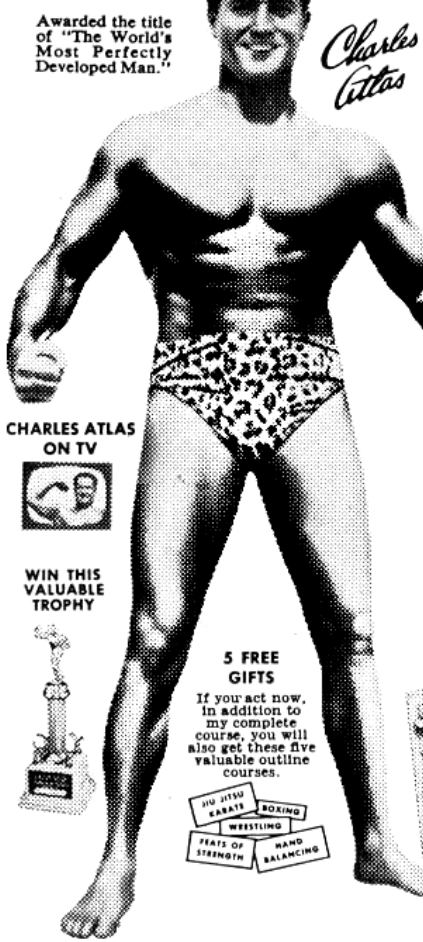
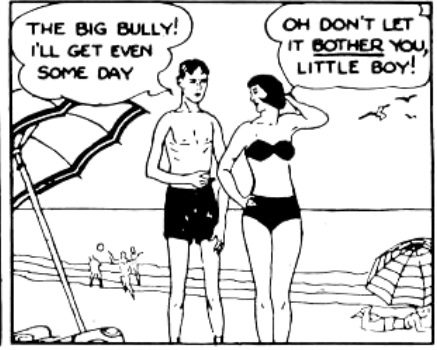


AIDE DE JEU - SAISON 2

Les points de popularité	2
Les technologies disponibles	3
Les bâtiments	4
R&D et transferts	5
Règles spéciales pour 1952.....	6
La Formule 1 tm dans les années 1950	7
Trucs et conseils pour 1952.....	9
Les types de pneus.....	10
Les circuits d'essais 1952	11
Calendrier	12
Tableau des conséquences pour accident.....	12



THE INSULT THAT MADE A MAN OUT OF "MAC"



Let Me PROVE I Can Make YOU A NEW MAN!

LES POINTS DE POPULARITÉ

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

D20 + BONUS = RÉSULTAT.

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

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

LES TECHNOLOGIES DISPONIBLES

Afin de mieux visualiser les différentes technologies qui sont disponibles dans les années 1950, je vous invite à utiliser le **diagramme des évolutions de 1950 à 1974**, un document grand format en couleur. 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.

ESSENCE ET ALCOOL 1a

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 1a

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 1b

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 1a** est nécessaire pour obtenir cette technologie. Ces points (+1 puissance et +1 configuration) se rajoutent à toute autre technologie, incluant **Essence et alcool 1a**.

TRANSMISSION À 5 RAPPORTS 1

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

Le maximum demeure 20, à la 5^e 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.

AUTRES TECHNOLOGIES À VENIR EN 1956:

Le châssis multitubulaires et les pneus rainurés 1b.

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

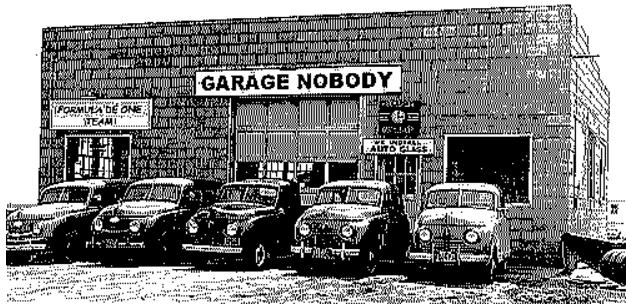
Disponibilité: 1950

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

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 l'espace nécessaire dans son usine.

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 l'espace nécessaire dans son usine

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 introduire 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), bonus du directeur d'écurie, 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. Cependant, le nombre d'échec aura une influence sur le prix de l'élément.

Essais privés: une écurie peut annoncer vouloir faire des essais privés afin d'obtenir des points d'expérience supplémentaires. Un tour coûte un montant selon le 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 (1954)

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 = \$ 18 600.
- ✓ Lors d'un transfert, on ne peut excéder les limites d'un élément (carrosserie = 2, stand = 2, etc.)

Moteur:

- ✓ 1 pts turbo = 1 pts stand
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 37 300.

Stand:

- ✓ 1 pts stand = 1 pts configuration*
- ✓ 1 pts stand = 1 pts turbo*
- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 18 600.

Pneus:

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

Pilote:

- ✓ 1 lancer d'essais = \$ 9 300.

* Les transferts sont permis dans les deux sens.

Les points de développement:

VOITURE		MOTEUR		STAND		PNEUS	
éléments	pts	éléments	pts	éléments	pts	éléments	pts
CARROSSERIE	3	PTS MOTEUR	4	PTS STAND	5	BONUS PNEUS	5
FIABILITÉ	3	FIABILITÉ	3	RAVITAILLEMENT	5	BONUS TENDRE	N/A
MÉCANO	5	PTS PUISSANCE	3	MÉCANO	5	FIABILITÉ DUR	3
AÉRO.	*	PTS TURBO	3	COÛT 1 LANCER	\$18.600	FIABILITÉ TENDRE	N/A
ÉLÉMENTS SP.	*	MÉCANO	5			FIABILITÉ PLUIE	N/A
RÉPARATION	\$5.300	BOÎTE DE VITESSE	5			TECHNICIEN	5
COÛT 1 LANCER	\$18.600	RÉPARATION	\$2.650			COÛT 1 LANCER	N/A
* selon les éléments		COÛT 1 LANCER	\$37.300				

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, hors championnat ou course d'essais) ou une séance d'essais privés.

RÈGLES SPÉCIALES POUR 1954

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 utilisées.

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 des années 1950 est très rainuré, conçu à la fois pour le sec et la pluie.

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 séparée d'un espace égal.
- 4) Il est interdit d'utiliser les puissances moteurs en 1^{ère} et 2^e vitesse, les moteurs turbo sont utilisables à toutes les vitesses.
- 5) Seulement le maximum de la 4^e vitesse (20) peut forcer des tests moteurs et les tests de météo.
- 6) L'aspiration se fait à partir de la 3^e et 4^e vitesse, la voiture qui profite de l'aspiration doit être à la même vitesse ou supérieure de la voiture qui lui donne l'aspiration.
- 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? Un vote sera effectué lors de la soirée des préparatifs à ce sujet. 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^e 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 5 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).

Nombre de voitures:

- 14) Dans une course de championnat, 9 voitures autorisées (à 3 écuries, 3 voitures par écurie), 8 voitures autorisées (à 4 écuries, 2 voitures par écurie).
- 15) Un moteur peut être réparé. Il récupère +5 km de vie, mais conserve ses pénalités de fiabilité et n'est pas éligible pour la fin de vie. Un -1 au test de fiabilité, l'usure du moteur se fait tout de même sentir.
- 16) L'attribution des stands se fait après les qualifications, selon l'ordre des pilotes.

Bâtiments:

- 17) Les coûts des bâtiments ont été revus à la baisse afin de mieux représenter les prix à travers les années. Cependant, la variation ne demeure pas fixe et des écarts importants pourraient arriver à l'occasion. Pour 1954, les coûts seront:

usine (niveau 1)	=	1 563 000 \$
Atelier motorisation (niv.1)	=	755 450 \$

LA FORMULE 1tm

DANS LES ANNÉES 1950

Le championnat **FD1-Évolution** se veut un reflet de l'histoire de la Formule 1tm ainsi que sa technologie innovante qui est apparue à travers les années et qui fera évoluer nos voitures dans un nouveau style de jeu, adapté du célèbre jeu **Formula D**. Vous le 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 la deuxième partie du premier chapitre de l'histoire de la Formule 1tm.

CHAPITRE 1: les débuts (1950-1957) 2^e partie

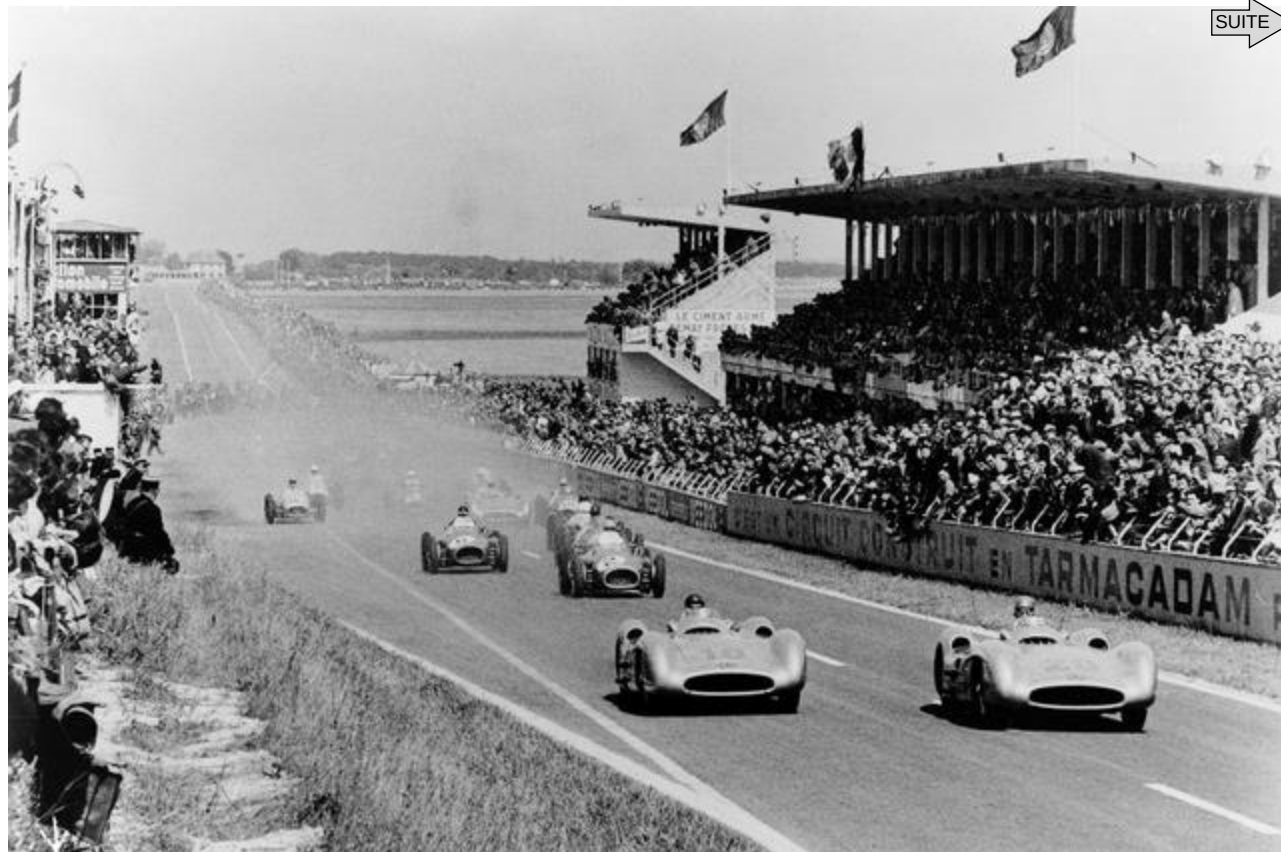
Retour à la réglementation Formule 1 (1954-57)

saison 1954

En 1954, après deux saisons disputées sous la réglementation de la Formule 2, la cylindrée maximale autorisée passe de 2 000 à 2 500 cm³ pour les moteurs atmosphériques et à 750 cm³ pour les moteurs compressés, c'est le retour à la « vraie » Formule 1. Alors que depuis sa création le championnat se limite pour le titre et les victoires, à un duel italo-italien (Alfa Romeo contre Ferrari puis Ferrari contre Maserati), la concurrence étrangère prend forme en 1954 avec l'arrivée de Mercedes tandis que les Italiens de Lancia sont annoncés en cours de saison. Le nouveau règlement conduit à l'adoption de solutions techniques radicalement nouvelles. Ainsi, la Lancia D50 est la première monoplace de Formule 1 mue par un 8 cylindres en V semi-porteur qui participe à la rigidité du châssis en recevant des éléments de fixation des suspensions, technique inédite qui ne sera reprise en Formule 1 que treize ans plus tard avec le moteur Ford-Cosworth central-

arrière. La Mercedes W196 inaugure quant à elle une carrosserie enveloppante où le carénage des roues améliore l'aérodynamisme sur les circuits rapides. Les Allemands ont aussi recours à des solutions techniques innovantes et coûteuses (commande desmodromique des soupapes, injection directe, alliages perfectionnés, inclinaison prononcée du moteur pour une meilleure aérodynamique). Signe que le championnat est totalement relancé, chacun des quatre constructeurs engagés présente une monoplace aux caractéristiques différentes : V8 pour Lancia, 8 cylindres en ligne pour Mercedes, 6 cylindres en ligne pour Maserati et 4 cylindres en ligne pour Ferrari.

Les entrées en lice de Lancia et Mercedes bouleversent le marché des pilotes : le champion du monde en titre Alberto Ascari et Luigi Villorosi quittent Ferrari pour Lancia et sont remplacés par José Froilán González, de retour après deux années chez Maserati, et le Français Maurice Trintignant qui rejoignent Giuseppe Farina et Mike Hawthorn. Maserati est le grand perdant des transferts avec les départs de González et de Juan Manuel Fangio qui a signé



Grand Prix de France 1954, les Mercedes W196 en version carénée pour les circuits rapides.



José Froilán González.

chez Mercedes. Il entame l'année avec Maserati avant de rejoindre Mercedes à partir du Grand Prix de France. Son compatriote Onofre Marimón est alors promu leader de la marque au Trident. Enfin, outre Juan Manuel Fangio, Mercedes alignera l'ingénieur-pilote Karl Kling, le vétéran Hermann Lang et l'espoir Hans Herrmann.

La lutte attendue entre les Lancia, les Mercedes et les Ferrari n'aura finalement pas lieu. Si la Lancia fait ses premiers tours de roues dès février les essais de mise au point s'avèrent très longs et coûteux. Ascari et Villoresi vont patienter pendant presque toute la saison puisqu'ils ne disposent de leur monture que pour disputer l'ultime Grand Prix du championnat, en Espagne, la dernière épreuve de la saison. Ascari décroche immédiatement la pole position, signe le meilleur tour en course et mène l'épreuve avant de renoncer. Le changement de la réglementation est mal négocié par la Scuderia Ferrari ; la 553 Squalo à 4 cylindres en ligne de 2 000 cm³ et 190 chevaux de Aurelio Lampredi, engagée à cinq reprises ne décroche qu'une victoire pour sept abandons tandis que la 625 à quatre cylindres en ligne, 2 498 cm³ et 250 chevaux fait à peine mieux avec une victoire et onze podiums. Entre-temps, Fangio a remporté six victoires, deux avec la Maserati et quatre avec la Mercedes, signé cinq pole positions et trois meilleurs tours en course qui lui permettent de remporter son second titre mondial. L'espoir argentin Onofre Marimón trouve la mort lors des essais du Grand Prix d'Allemagne : il est le premier pilote (hors Indianapolis 500) à trouver la mort dans le cadre d'une épreuve du Championnat du monde de F1.

Saison 1955

En 1955, en Argentine, Fangio à domicile, remporte la manche inaugurale du championnat. Sur une piste surchauffée, il prouve qu'il est un athlète accompli en bouclant les 375 kilomètres en solitaire alors que la plupart de ses concurrents exténués se relaient (jusqu'à trois pilotes par voiture) au volant à la manière d'une course d'endurance. La course suivante, à Monaco, est historique à plusieurs points de vue. Les Lancia semblent en mesure de rivaliser avec les Mercedes qui abandonnent sur casse



Alberto Ascari dans une Lancia D50, 1954..

moteur mais Ascari n'aura pas le temps de savourer sa première place puisqu'il perd le contrôle de sa Lancia sur l'huile crachée par le moteur cassé de Moss et plonge dans les eaux du port. La course est finalement remportée par Maurice Trintignant sur Ferrari qui signe la première victoire d'un Français en championnat du monde. Quatre jours plus tard, on apprend qu'Ascari, tout juste sorti de l'hôpital après son accident de Monaco, décède à Monza en essayant une Ferrari Sport.

Mercedes domine la saison tandis que Lancia, au plus mal financièrement, ne peut disputer que trois épreuves. Mercedes réalise un doublé aux Pays-Bas dans une ambiance lourde : une semaine plus tôt, aux 24 heures du Mans 1955, la Mercedes de Pierre Levegh, en s'écrasant sur le talus qui sépare la piste des tribunes, a semé la mort : plus de quatre-vingts spectateurs ont été tués par des éléments de la voiture projetés dans le public, de quoi remettre en question l'avenir sportif de la marque. Cet événement a des conséquences sur le championnat du monde initialement prévu sur onze manches (dix Grands Prix et les 500 miles d'Indianapolis). À la suite du drame manceau, le calendrier est amputé de quatre épreuves : les Grands Prix de France, d'Allemagne, d'Espagne et de Suisse sont annulés sur décision des gouvernements nationaux concernés qui interdisent les compétitions automobiles pour raison de sécurité. Elles seront rapidement levées (sauf en Suisse, où elle persiste toujours), non sans un vrai engagement des autorités publiques et sportives à faire de la sécurité des spectateurs une priorité. Pour ce qui est de la sécurité des pilotes, il faudra encore attendre. À Aintree, Mercedes triomphe avec un quadruplé, Moss s'imposant devant Fangio pour qui cette seconde place est synonyme de titre mondial. L'ultime rendez-vous de la saison est remporté par Fangio qui signe la dernière victoire de Mercedes en Formule 1 et remporte un nouveau titre mondial. N'ayant plus rien à prouver après quinze mois d'une écrasante domination, et marquée par le drame du Mans, la firme à l'étoile annonce alors son retrait du sport automobile.

Dans le prochain Aide de Jeu de la quatrième saison du championnat FD1-Évolution: la 3^e partie, les saisons 1956 et 1957.

Découvrez l'intégrale de ce texte sur Wikipédia.



Le « Blue Miracle Racing Car Transporter » avec une Mercedes W196.

TRUCS ET CONSEILS POUR 1954

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 constructeurs seulement, une écurie qui remportera le championnat verra le nom du constructeur de sa voiture inscrite dans les registres. Alors la question est: est-il vraiment nécessaire de construire sa propre voiture? ou vaut-il mieux mettre l'importance sur un autre point de notre écurie... comme les bâtiments par exemple?
- ✓ À partir de cette année, il est possible à une écurie de s'associer à long terme avec une marque (contrat jusqu'à trois saisons); dans ce cas, l'écurie devient partenaire avec cette marque, le temps du contrat, et peut donc considérer sa construction comme la construction de sa propre voiture, ce qui est intéressant du côté des évolutions techniques... et ça coûte toujours moins cher que de développer sa propre voiture.

Moteur:

- ✓ Le moteur turbo n'est plus présent dans le championnat de la F1tm, le moteur atmosphérique, à un tel point que la FIA interdira le turbo dans quelques années. Alors faites attention, le choix d'un moteur turbo peut vous amener des ennuis, puisque son développement se voit très ralenti; le moteur turbo n'évoluera plus avant les années 1970.

Pneus:

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

Les Pilotes:

- ✓ Certains pilotes coûtent cher. Est-il vraiment nécessaire d'avoir un tel pilote? La question est de savoir ce que vous avez besoin: un pilote pour vous aider dans le développement, ou un pilote pour vous aider à gagner des courses (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.

Les bâtiments:

- ✓ Le coût des bâtiments a été revu à la baisse. Obtenir une usine de niveau 1 est votre premier objectif, il vous permettra d'obtenir un maximum de 2 mécanos et vous aidera dans les développements avec son bonus de +1.
- ✓ 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:

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

Monétaire:

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

Les votes:

- ✓ Le championnat FD1-Évolution demeure un jeu basé sur l'histoire de la Formule 1tm, mais vous aurez toujours l'occasion de faire modifier ou améliorer certains points de ce championnat. Nous réécrivons ensemble l'histoire de la Formule 1tm, 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 ^{er} tour	2 ^e tour	3 ^e tour
SOLEIL	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1
VARIABLE	bonus déplacement	virages	+0	+0	+0
		lignes droites	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1
PLUIE	glissade	virages	+1	+1	+1
		lignes droites	+0	+0	+0
	pénalités	sortie de virage	x1	x1	x1

QUALIFICATIONS:

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

BARÈMES DES PÉNALITÉS MÉTÉO

SOUS LE SOLEIL ET VARIABLE:

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

SOUS LA PLUIE:

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

SOUS LA PLUIE ABONDANTE:

- 7) **Accrochage** – perte de 1 point de carrosserie pour 1, 2, 3 ou 4 au D20
- 8) **Casse Moteur** – diminué de 2 (*Ex : si casse = 1 à 4, sous la pluie = 1 à 2 ; 1 à 5, sous la pluie = 1 à 3, etc.*), minimum = 1 à 2
- 9) **Tenue de Route** – perte de 1 point de tenue de route pour 1 à 6 au D20
- 10) **Ailerons** – perte de l'avantage des ailerons ou des technologies donnant l'avantage des ailerons
- 11) **Tous les Pneus en ligne droite** – "-3" lors d'un arrêt en ligne droite (sauf lors d'un arrêt en sortie de virage d'un dernier arrêt) – la pénalité est soustraite à partir de la 3^e vitesse seulement.

SOUS LA CANICULE:

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

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



LES CIRCUITS D'ESSAIS 1954

CIRCUIT	PAYS	KM/TOUR	VO	MO	LOCATION	NIV.	CIRCUIT	PAYS	KM/TOUR	VO	MO	LOCATION	NIV.
Avus	All.	19,573	-	+2	18 000 \$	+1	Monza ¹⁹⁵⁰	Italie	4,690	-	+1	8 000 \$	+1
Bari	Italie	4,050	-	-	3 000 \$	0	Monza ^{+ovale}	Italie	8,330	+1	+2	33 000 \$	+3
Bordeaux	France	2,457	-	+1	8 000 \$	+1	Nürburgring	All.	22,810	+2	+2	53 000 \$	+4
Bremgarten	Suisse	7,280	-	-	3 000 \$	+1	Naples	Italie	2,450	-	+1	8 000 \$	+1
Buenos Aires ¹⁹⁵⁴	Argentine		+1	+1	23 000 \$	+2	Pau	France	2,760	-	-	3 000 \$	0
Caen	France	3,530	-	-	3 000 \$	0	Pedralbes	Espagne	6,316	-	-	3 000 \$	0
Chimay	Belgique	10,450	+0	+1	8 000 \$	+2	Pescara	Italie	25,800	+2	+1	43 000 \$	+2
Goodwood	G.B.	3,809	-	+1	8 000 \$	+1	Rio de Janeiro	Brésil	10,780	+1	+1	18 000 \$	+1
*Indianapolis	USA	4,620	+1	+2	32 000 \$	+3	Rouen-les-Essarts ⁵²	France	5,215	-	+1	8 000 \$	+1
Marseille	France	2,670	-	-	3 000 \$	0	Silverstone ¹⁹⁵⁰	G.B.	4,725	-	+1	8 000 \$	+1
Modène	Italie	2,366	-	-	3 000 \$	0	Spa-Franc. ¹⁹⁵⁰	Belgique	6,195	+1	+1	24 000 \$	+2
*Monte-Carlo ¹⁹⁵⁰	Monaco	5,495	+1	+1	18 000 \$	+2	Syracuse	Italie	5,598	-	-	3 000 \$	0
Monlhéry	France	3,405	-	-	3 000 \$	0	Zandvoort ¹⁹⁵⁰	Pays-Bas	11,235	+1	+1	19 000 \$	+1

* non disponible pour des essais privés,

Les bonus développement (voiture et moteur)

Certains circuits ont des bonus de développement, voiture et moteur. Ces bonus représentent les lancers supplémentaires pour chaque séquence de 3 tours, + le lancer habituel pour cette même séquence. Pour chaque lancer, le joueur lance le D20, un résultat de 11 et + (+ bonus développement du pilote) lui accorde le point de développement supplémentaire.

3 façons de remporter des points développements

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

Formule Dé 2 (Course d'Essais): identique à une course Grand Prix, mais la course se fait virtuellement, comme des essais privés, 1 point par 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.
- 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, 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 11 et 20 (+ bonus développement du pilote) 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 non complété, bonus pour 3 tours accordé.

** Le tour non complété; l'incident met fin à la séquence de 3 tours, 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 1954

soirée	semaine	course	circuit	type	bourses (répartition)	lancers R&D
1	5	Richmond Trophy (G.B.)	Goodwood	Formule Dé 2		8
	6	Grand Prix de Syracuse (Italie)	Syracuse	Formule Dé 2		
	7	Grand Prix de Pau (France)	Pau	Formule Dé 2		
2	9	Grand Prix d'Argentine	Buenos Aires v.1954	championnat		8
3	18	International Trophy (G.B.)	Silverstone v.1950	hors championnat		2
	19	Grand Prix de Bordeaux (Fr.)	Bordeaux	Formule Dé 2		
	20	Grand Prix de Bari (Italie)	Bari	Formule Dé 2		
4	21	Grand Prix de Monaco	Monte Carlo v.1950	hors championnat		2
	22	Grand Prix des Frontières (Bel.)	Chimay	Formule Dé 2		
	23	Grand Prix de Suisse	Bremgarten	Formule Dé 2		
5	24	Indianapolis 500 (USA)	Indianapolis	hors championnat		0
6	25	Grand prix de Belgique	Francorchamps v.1950	championnat		1
7	27	Grand Prix de France	Rouen-Les-Essarts 1952	championnat		1
8	29	GP de Grande-Bretagne	Silverstone v.1950	championnat		6
9	36	Grand Prix d'Italie	Monza v.1950	championnat		8
10	39	Grand Prix du Nürburgring (All.)	Nürburgring	Formule Dé 2		8
	40	Grand Prix de Caen (France)	Caen	Formule Dé 2		
	41	Grand Prix de Berlin (All.)	Avus	Formule Dé 2		
	44	Grand Prix de Barcelone (Esp.)	Pedralbes	Formule Dé 2		

LE TABLEAU DES CONSÉQUENCES POUR ACCIDENT

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



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