

CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES DE FORMULE DÉ 1

- 12 juillet 2020 -

MÉTHODOLOGIE ET AUTRE!
OU « ÉCOUTES-MOI BIEN, TOI LÀ... »
4^e SAISON / 1956

ORDRE DU JOUR:

Introduction	2
i. 1956: la continuité d'un projet.....	3
ii. Projets et améliorations pour 1956	4
iii. Les données des directeurs et pilotes	5
iv. Récompenses 1954	6
Épilogue.....	6
Erratum	8

MÉTHODE DE FABRICATION ET RECETTES POUR LE BRASSEUR AMATEUR

Lors de la dernière soirée des préparations, pour la saison 1954, nous avons vu, ensemble, les différentes étapes qui composent une bière. Cette fois, nous allons passer à la pratique, en faisant une bonne bière maison. Petite lecture, prenez des notes!

GÉNÉRALITÉS

Les différents composants de la bière sont :

- l'eau
- le malt (orge germée puis chauffée)
- le houblon
- les levures

L'eau de source est préférable; elle doit avoir de préférence un pH de 5 à 5,5: les enzymes qui vont dégrader l'amidon travaillant mieux dans un milieu acide.

Le travail se fait en trois grandes étapes : l'empâtage, le brassage et le houblonnage.

MATÉRIEL

La propreté du matériel est primordiale pour la qualité de la bière. En aucun cas il ne faut utiliser de l'aluminium qui risque de réagir avec la bière. Les cuves doivent être en inox (matériel stable et lavage très aisé).

Voici une liste d'un équipement minimum pour pouvoir brasser:

- une cuve ou grand fait-tout pour l'empâtage et le brassage
- une cuve ou grand fait-tout pour chauffer l'eau de lavage de la drêche
- une cuve ou grand fait-tout pour l'ébullition
- une passoire conséquente pour le lavage de la drêche (une bassine en plastique alimentaire perforée avec trous de 2mm fera l'affaire)
- un brûleur puissant (gain de temps)
- un moulin à céréales
- un récipient pour la fermentation plus barboteur

L'EMPÂTAGE

Il faut tout d'abord concasser assez grossièrement les grains: un moulin à céréales à réglage variable est l'idéal.

Quantité de malt d'empâtage:

Le malt blond peut être utilisé seul car il est le seul à contenir encore les enzymes pour transformer l'amidon des grains en sucre. Les malts plus foncés (parce que plus chauffés) apportent chacun des goûts et des arômes spécifiques. Ils sont utilisés en faibles quantités.

Quantité de malt blond nécessaire:

$$M = (B * D) / 20 \quad \circ M = \text{quantité de malt en kilo}$$

- B = quantité de bière désirée
- D = degré de bière désiré

Une fois le malt concassé, chauffez une quantité Q d'eau jusqu'à 50°, versez le malt concassé et brassiez cette maïsche en maintenant la température pendant 20 à 30 minutes.

$$\circ \text{ quantité d'eau pour l'empâtage: } Q = M * 4$$

BRASSAGE

Montez ensuite la température jusqu'à 62-63°C et maintenez cette température pendant 30mn tout en brassant (à cette température l'amidon est transformé en maltose, un sucre fermentescible qui sera transformé en alcool pendant la fermentation).

Augmentez encore la température pour arriver à 66-68°C et maintenez cette température pendant 30mn tout en brassant (à cette température l'amidon est transformé en dextrose, sucre non fermentescible qui donnera la rondeur en bouche).

Ensuite, augmentez encore la température pour chauffer la maïsche jusqu'à 75-77°C et maintenir cette température 10mn.

Filtrage de la maïsche et lavage de la drêche:

Une des possibilités pour filtrer la maïsche est de la verser dans une bassine perforée.

Il faut ensuite laver cette drêche ainsi obtenue, car il reste encore un peu de sucre, en passant de l'eau chaude à 80°C.

$$\circ \text{ quantité d'eau pour passer la drêche : } E = (B * 1.25) - Q * 0,7$$

HOUBLONNAGE

Le moût doit maintenant être amené à ébullition.

En début d'ébullition, incorporez le houblon amer. Laissez bouillir 1 heure 30 à deux heures afin d'extraire les résines amères puis 5 à 10 minutes avant la fin de cette opération ajoutez le houblon aromatique. Videz la cuve en filtrant le houblon.

$$\circ \text{ quantité de houblon pour 20 litres de bière : } 50 \text{ à } 100 \text{ g de houblon amer et environ } 20 \text{ g de houblon aromatique.}$$

FERMENTATION

Faites refroidir le liquide. Quand il atteint une température de 20-25°C incorporez la levure (un sachet pour 20 litres de bière).

Fermez votre récipient de fermentation et installez un barboteur pour permettre l'évacuation du CO².

La fermentation doit se faire à environ 20°C, une température de 25°C donne un goût de levure à la bière et une température de 30°C tue les levures !

Quand les signes de fermentation disparaissent (plus d'activité dans le barboteur) la bière doit subir une phase de maturation dite de "garde". Il faut pour cela transporter votre récipient dans un lieu plus froid (~ 6 à 10°C, en tout cas pas en dessous de -2°C pour ne pas tuer les levures) et le laisser de 1 à quelques semaines.

EMBOUTEILLAGE

Pour rendre la bière mousseuse, il va falloir la faire refermenter en bouteille: il suffit pour cela de la sucrer, pour relancer une fermentation avec les levures encore présentes, à l'emouteillage.

$$\circ \text{ quantité de sucre à l'emouteillage: } 4 \text{ à } 6 \text{ g par litre.}$$

Le plus simple est de sucrer l'ensemble et de mettre en bouteille après.

ATTENTION: TROP DE SUCRE ET LA BOUTEILLE SE VIDE SEULE LORS DE SON OUVERTURE À CAUSE DE LA SURPRESSION!

REFERMENTATION ET MATURATION

Placez les bouteilles verticalement à la température d'environ 20°C pendant une semaine puis une fois la refermentation terminée placez vos bouteilles au frais (environ 5°C) pour une nouvelle garde. Cette maturation doit durer 2 mois.

DÉGUSTATION

Les conseils sont peut-être inutiles pour cette phase, mais je vous conseille quand même de faire ce petit détour: comment apprécier une bière (sans doute disponible pour la soirée de 1958).

La dégustation doit vous inciter à partir de cette première expérience à modifier ou inventer une recette pour obtenir une bière tout à fait à votre goût.

Source:
<http://christian.seon.free.fr>



1956: LA CONTINUITÉ D'UN PROJET

Le championnat **FD1-évolution**, de la Ligue Prout, continue son petit bout de chemin. Toujours en s'améliorant, toujours en gardant dans l'esprit, la simplicité du jeu et de l'application des différentes lignes qui composent ce beau championnat. Oui qu'il est beau ce projet. Mais sa grande particularité demeure le fait que l'on ne peut jouer qu'une seule fois une année. On ne peut pas revenir en arrière, après avoir manqué un coup, ou en voulant refaire un développement alors que nous avons appris à composer avec telle ou telle autre règle. En quelque sorte, on n'a pas droit à l'erreur. Mais encore là, comme il serait difficile de ne pas faire d'erreur. Nous apprenons un jeu, nous vivons un jeu, et nous buvons un jeu!

La saison 1956. Déjà nous en sommes à la 4^e saison du championnat **FD1-évolution**, de la Ligue Prout, dis-je! Jusqu'ici, tout s'est bien passé, il n'y a pas eu tellement de points sombres, sinon, les quelques rares cas se sont rapidement résolus. Cette année nous n'aurons pas de grande révolution dans le petit monde de la FD1. Comme pour la saison précédente, la continuité va de soi, sans changement majeur dans les règles, et ni dans le championnat. Oui, l'écurie d'Yves a jusqu'ici largement dominé le championnat, mais faisant semblant de rien, et ignorons cet infâme individu... Jetons-lui, tous ensemble, un regard de mépris, et buvons nos bières en lui souhaitant catastrophes et bris de moteur!

Mise à jour des bâtiments

Le grand travail de cette année, aura été le remaniement des bâtiments que nous retrouvons dans le championnat **FD1-évolution**, toujours de la Ligue Prout. D'ailleurs, vous avez reçu **l'annexe 1** qui vous résume chacun des bâtiments qui seront disponibles d'ici les prochaines saisons. Ce document est un beau document, aussi je vous invite à prendre le temps de le lire, il vous résume tout.

Les mécanos: en gros, le niveau de votre usine vous permet un nombre maximum de mécanos que vous pouvez avoir. Ces mécanos peuvent être répartis dans les différents bâtiments secondaires que vous possédez. Le nombre de mécanos = **niveau de l'usine +1**.

Nombre de bâtiments permis: Le niveau de votre usine vous indique le nombre de bâtiments, en points, que vous pouvez posséder. Le nombre maximum de bâtiments = **niveau de l'usine x 3**. Le total des niveaux de vos bâtiments secondaires ne peut dépasser ce nombre.

Bonus de lancers pour R&D supplémentaire: grande nouveauté cette saison. Le niveau de votre usine indique le nombre de lancers pour R&D que vous avez droit. Bonus de lancers = **niveau de l'usine x 10**. Ces lancers peuvent être utilisés à n'importe quel moment de la saison, sans toutefois dépasser 8 lancers par soirée (incluant les lancers habituels). Un beau bonus que je vous dis; on voit vers quoi on se dirige tranquillement, mais sûrement: le championnat des constructeurs; et pour cela, une écurie devra construire sa propre voiture (ça, c'est excitant), ou bien continuer de passer par un constructeur (ça, c'est moins le fun).

Les évolutions techniques

Un autre beau document que vous recevez, **l'annexe 2** qui vous résume chacune des technologies disponibles jusqu'à 1966. Ainsi il vous sera plus facile de comprendre l'utilisation d'une technologie ainsi que sa raison d'être. Et ne reculant devant rien, nous en profitons pour vous donner la liste complète des architectures des moteurs que seront disponibles, de 1950 jusqu'à nos jours.

Finalement, la saison 1956, bien qu'elle continuera de nous faire avancer dans le temps, est aussi, à la fois, une saison de connaissance, où j'espère pouvoir vous fournir le maximum d'informations sur le fonctionnement du **championnat FD1-évolution**, Ligue Prout comme toujours. Il peut arriver que certains points amènent des litiges, ce que je ne souhaite en aucun cas. Je veux que le fonctionnement demeure clair et efficace, et surtout, facile.

La saison 1956 est maintenant à nos portes. Ouvrons-lui notre cœur et fonçons dans le tas! Déjà je peux vous dire que ça sent le développement et la construction de voitures, toutes nouvelles, encore inconnues. Allons-y, gaiement, main dans la main. Et chantons... Bah! Buvons plutôt!

iglou iglou iglou iglou!

PROJETS ET AMÉLIORATIONS POUR 1956

Pas grand-chose à améliorer. Mais sachez que vos développements, sur vos voitures et moteurs, si vous faites affaire avec des constructeurs, prendront de plus en plus d'importance, par rapport à la réalité des années à venir. Avec des bonus de lancers, j'espère qu'il vous sera plus facile de faire des R&D. D'ailleurs, ce nombre pourrait être augmenté, s'il n'est pas assez élevé pour vous aider. Je garde l'œil ouvert et j'étudie.

Les bâtiments

Il y a l'usine principale, et bâtiment. Dans la plupart des cas, il n'est pas obligatoire de posséder un bâtiment quelconque pour faire des lancers de R&D sur un quelconque élément, d'un quelconque département, d'une quelconque soirée, d'une quelconque bière... Un ami demeure un ami et, comme il se doit, il doit être en mesure de recevoir nos frustrations et nos baffes; ça ne fait de mal à personne, surtout pas à celui qui *varge* sur l'autre. **VARGER**: 1. (CANADA) (FAMILIER) COGNER, FRAPPER (PARFOIS VIOLEMMENT), PAR EXEMPLE À L'AIDE D'UNE VERGE; 2. (CANADA) (FIGURÉ) FAIRE GRANDE IMPRESSION, FRAPPER. Mais je m'égare de mon sujet principal...

Les technologies moteurs atmosphériques et turbocompresseurs

Drôle de technologies que voilà! Sans en être vraiment une. En fait, il s'agit d'une règle qui nous permet d'améliorer nos moteurs durant une saison en cours. Ce qui est drôle, c'est qu'actuellement, il nous est interdit de le faire, à moins d'être sous contrat à longue durée avec un motoriste (2 ou 3 saisons). Cette règle devrait être ouverte dans les saisons à venir, 2 ou 3 saisons, peut-être la prochaine... qui sait! Mais peu importe le moment, pour utiliser cette règle, on doit respecter les études nécessaires pour obtenir ces droits.

Les boîtes de vitesses

Ça risque de devenir un peu plus compliqué, dans les prochaines saisons, l'utilisation des nouvelles transmissions à 5 rapports. Certains vont utiliser le 4 rapports, d'autres le 5 rapports. Déjà je sais, de source sûre, que l'écurie Castle cherche à développer la transmission à 5 rapports. Mais petit problème à l'horizon, les feuilles de développement actuelles ne possèdent pas d'emplacement pour inscrire les résultats des lancers de R&D, à ce sujet. Petit point à travailler dans les prochaines semaines, ce qui m'amène au point suivant...

La feuille de développement

Le plus gros du travail, des changements à venir cette saison, sera la feuille de développement. Ce travail est déjà entamer, une nouvelle version, très différente, mais toujours avec le même fonctionnement. Cependant, je devrai faire une version temporaire pour cette année, la nouvelle version étant loin d'être prête. Mais ce n'est sûrement pas ça qui nous empêchera d'aller de l'avant avec le championnat FD1-évolution (je vous ai dit que c'était organisé par la Ligue Prout?). Ahahah, ahahah... Ben voilà, c'est ça qui est ça!



LES DONNÉES DES DIRECTEURS ET PILOTES

Les bonus des directeurs et des pilotes changent entre deux saisons, c'est normal. Lors de cette soirée, il vous sera demandé de lancer des D20 pour vos pilotes afin de déterminer ces changements, le tout se fait sur un fichier Excel. Sur ce fichier, la seule donnée qui apparaît est le bonus qu'obtient le pilote à additionner au D20. Voici un résumé des différentes données dont je tiens compte...

L'AGE DES PILOTES (COURSE)	
ÂGE	BONUS
40-44	-1
45-49	-2
50-54	-3
55 +	-4

Avec le temps, l'âge a le dessus sur l'Homme; on vieillit, on devient moins habile...

L'AGE DES PILOTES (DÉVELOP.)	
ÂGE	BONUS
19 -	-2
20-24	-1
25-34	0
35-39	+1
40 +	+2

L'âge apporte l'expérience, c'est bien connu.

L'AGE DES DIRECTEURS	
ÂGE	BONUS
19 -	-3
20-24	-2
25-29	-1
30-34	0
35-39	+1
40-44	+2
45-49	+1
50-54	0
55-59	-1
60+	-2

L'esprit du directeur change avec le temps, faisant des vagues. Lorsqu'il est jeune, il ne possède pas l'expérience nécessaire et, devenu trop vieux, son esprit travaille plus difficilement. Vraiment pas facile la vie!

BONUS POUR LES TOURS (pilotes)		
TOURS		BONUS
0-14	0-20	0
15-22	21-30	+1
23-30	31-40	+2
31 +	41 +	+3

BONUS POUR LES TOURS (directeurs)		
TOURS		BONUS
0-40	0-40	0
41-75	41-75	+1
76-100	76-100	+2
101 +	101 +	+3

TABLEAU DES RÉSULTATS (pour les bonus courses et développ.)	
D20 + BONUS	RÉSULTAT
1 -	-1
2-5	-0,5
6-15	0
16-19	+0,5
20 +	+1

Les décimales sont arrondies au plus bas.

Les nouvelles données utilisées cette année.

Ça demeure purement technique, mais ça fait du bien d'en parler.

RÉCOMPENSE 1954

La saison 1954 est maintenant bel et bien derrière nous, faisant maintenant partie de l'histoire. Il est maintenant venu le moment de célébrer le grand champion de la 3^e saison du championnat FD1-évolution, Hans Beermann.

Félicitation à Yves, son écurie étant la grande responsable du succès du pilote allemand. L'émotion me touche, je ne sais plus quoi dire... ça tombe-tu assez bien!



Pour les intéressés, en incluant tous les points des courses, le classement serait demeuré identique; 27 points pour Beermann (au lieu de 22) et 22 points pour Brainham (au lieu de 19)... Ah! Oui, Brainham, de l'écurie Nelson terminait en deuxième place. Bel effort, une petite bière pour Steffe!



Hans Herrmann né le 23 février 1928 à Stuttgart, débute sa carrière de pilote automobile, le 2 août 1953. Il participait aussi à des courses d'endurance.

Bou langer de formation, sa carrière commence par des rallyes au volant de sa Porsche 356A. Il prend part aussi à des courses comme les Mille Miglia, la Targa Florio ou la Carrera Panamericana avant d'intégrer l'équipe Porsche lors des 24 heures du Mans 1953.

Surnommé Hans le Chanceux, il s'est toujours sorti de différents accidents spectaculaires. Aux Mille Miglia de 1954, alors que les barrières d'un chemin de fer s'abaissent au dernier moment, avant le passage du train de Rome, Herrmann, pilotant une très basse Porsche 550 Spyder, décide qu'il est trop tard pour freiner, frappe l'arrière du casque de son navigateur Herbert Linge pour qu'il se baisse et passe à la grande surprise des spectateurs sous les barrières en train de descendre et juste avant le train.

Il participe au championnat de Formule 1^{ère} jusqu'en 1961. Il participe au 24 heures du Mans jusqu'en 1970. Comme promis à sa femme, Hans se retire de la compétition à l'âge de 42 ans après avoir été de nombreuses fois le témoin d'accidents mortels.

Par la suite, Herrmann fonde sa propre entreprise de pièces automobiles. Il a été enlevé dans les années 1990 et retenu plusieurs heures dans le coffre d'une voiture avant de pouvoir s'échapper.

On pouvait encore voir Hans, à l'âge de 75 ans, toujours courir dans des courses de voitures historiques.

En formule 1^{ère}, sur 17 courses, il obtient 1 podium.

– ÉPILOGUE –

PLACE À LA SAISON 1956

Voilà, c'est tout pour cette introduction. La saison 1956 débutera officiellement, dans quelques minutes, sûrement après un petit shooter...

N'oubliez pas que le championnat FD1-évolution se veut un championnat de **Formula Dtm**, à la sauce de la Ligue Prout, qui évoluera à travers l'histoire de la Formule 1^{ère}. Jusqu'ici, il y aura eu 68 saisons de F1^{ère}. Il nous en reste donc, à ce jour, 33 saisons à faire... Ah! Qu'on va avoir du plaisir!

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une belle soirée, la 4^e soirée des préparatifs du championnat FD1-évolution débutera aussitôt ce préambule terminé. 1956 débute... là! Non, maintenant... là! Shooter, viiiiiiiiiiiiiite!



– ERRATUM –

PARCE QU'IL NOUS ARRIVE DE FAIRE DES ERREURS!

Document: soirée des préparatifs 1956

Partie 5, page 9 - l'entre saisons

Le classement et l'attribution des points bonus des écuries se fait comme suit:

- ▶ +3 points pour la meilleure écurie de la saison 1954 (total des points au classement)
- ▶ +2 points pour la seconde écurie, toujours au classement 1954
- ▶ +2 points pour le titre des pilotes
- ▶ -2 points pour la pire écurie.

Partie 8, page 12 - Choix de votre moteur

Dans le paragraphe NOUVEAU (bis), l'ordre des moteurs atmosphérique devrait se lire ainsi: L4, L6, L8; FLAT-4, FLAT-8, FLAT-12; H16; V6, V8, V10, V12.

Dans le même paragraphe, l'ordre des moteurs turbo devrait se lire ainsi: L4, L6; V6, V8, V12.

De façon générale, il y a 3 types de moteurs, selon le nombre de cylindres:

- 4 cylindres** - puissance maximum de 2 pts; 3 pour les turbos; très fiable.
- 6 cylindres** - puissance maximum de 2 (L) à 3 (V) pts; 3 (L) à 5 (V) pts pour les turbos; fiable.
- 8 cylindres** - puissance maximum de 3 (V) à 4 (L) pts; 4 à 7 pour les turbos; très fiable (atmos) et faible (turbo)
- 10 cylindres** - puissance maximum de 5 pts; fiable.
- 12 cylindres** - puissance maximum de 5 à 7 pts; 7 pour les turbos; faible (atmos) et fiable (turbos).

Dans le tableau des motoristes, les moteurs et modèles suivants ont une longévité différente:

Torrari (DS50 V8) ▶ 15 km

Moisirati (250FD1 L6) ▶ 15 km

Mortades (M197 L8) ▶ 15 km

Vandall (250 L4) ▶ 15 km

Partie 9, page 13 - Choix des pneumatiques

Dans la section des règles spéciales, au point 2, ajouter le texte qui suit: "Le fabricant Englemort offre un rabais de \$100 si le constructeur est Torrari."

Partie 13, page 19 - Choix de vos directeurs

Dans le tableau, au bas de la page, vous devriez lire: LISTE DES DIRECTEURS TECHNIQUES DISPONIBLES POUR 1956.

Les salaires des directeurs d'opérations et techniques sont calculés de la même façon. Cependant, le total du salaire du directeur technique représente seulement 75% du salaire réel.

Sauf quelques exceptions, il pourrait être ardu de prendre un directeur technique, le bonus de développement est généralement trop faible pour en profiter réellement. Aussi devriez-vous vous poser, comme question, s'il serait plutôt préférable d'économiser ce salaire. De plus, si vous prévoyez acheter une voiture, en 1958, ce directeur technique ne vous servirait à rien cette année. À l'arrivée du championnat des constructeurs, si vous faites affaire avec un constructeur, votre écurie, par le biais de ce constructeur, participerait au classement des constructeurs, le nom du constructeur apparaissant dans le classement (et votre nom d'écurie entre parenthèses).

Partie 15, page 21 - Création des bourses des GP

Suite aux saisons précédentes, certains Grands Prix ont pris avantage dans certains points du type de partage; avec le temps, un Grand Prix, ou circuit, aura des préférences au type de partage à utiliser, ce qui, pour certaines écuries, pourrait amener du favoritisme envers certains circuits.