

# CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE DÉ 1

FDI  
EVOLUTION

- 24 juin 2020 -

LIGUE  
PROUT

## MÉTHODOLOGIE ET AFFAIRES INTERNES

ou « COMMENT DÉCONFINER UN JEU... »

# 5<sup>e</sup> SAISON - 1958

Les mécanos de Torriani en action, Monza 1958.

### ORDRE DU JOUR:

Introduction.....	2
1958: tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la saison 1958 sans jamais oser le demander.....	3
Les données des directeurs et pilotes .	4
Récompenses 1956.....	5
Épilogue .....	5

© juin 2020 - Ligue Prout.

LIGUE  
PROUT  
[www.ligue-prout.com](http://www.ligue-prout.com)

# DISTRIBUER SOI-MÊME OU SOUS-TRAITER LA DISTRIBUTION DE SA BIÈRE?

Après avoir pris connaissance des différents composants d'une bière (1954) et avoir appris comment fabriquer une bière (1956), cette année nous nous tournons sur la distribution. En effet, après avoir concocté votre bière, il vous faudra maintenant la distribuer pour réussir à vendre votre produit...

Depuis cinq ans, on voit apparaître de plus en plus de distributeurs sur le marché microbrassicole, dont les services sont grandement sollicités. Mais comme brasserie, est-ce préférable de sous-traiter ou de tout faire soi-même?

Félix Labrecque, copropriétaire de la micro-brasserie Le Malbord, a fait le calcul. En comparant le ratio de rentabilité entre sous-traiter et le faire soi-même, il arrive au même résultat. Par contre, avec un distributeur, le facteur risque est moins élevé. « *S'il arrive un pépin au livreur [qui livre les produits de plusieurs brasseries à la fois], seule une très petite quantité de nos bières sera endommagée. Alors que si l'on part trois jours avec un camion rempli de nos produits, on a la responsabilité de l'entière du cargo.* » Et la gestion de la facturation devient beaucoup plus simple. Microbeck, qui achète les bières du Malbord, est l'unique client de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord. « *Au lieu d'avoir 72 factures, on en a juste une.* » L'inconvénient, lui, est au niveau de la représentation. « *Pour avoir moi-même livré à Montréal, j'ai remarqué que nos clients aiment avoir un représentant de la brasserie très au courant des produits.* » Mais dans la balance de la rentabilité, cet inconvénient ne pèse pas assez.

La force d'un distributeur, c'est d'avoir une vision globale du marché. « *On devient en quelque sorte un conseiller pour les brasseries et un filtre pour les détaillants* », explique Simon Leblanc, chef d'exploitation du Transbroue. Leur crédibilité et leur relation avec les détaillants, les bars et les restaurants sont, selon lui, un important avantage. « *On est un one stop shop qui livre de grosses commandes d'un coup.* » C'est d'autant plus avantageux quand vient le temps de s'installer dans des épiceries, qui achètent souvent de grands joueurs, et connaissent moins le marché que les dépanneurs spécialisés. « *On arrive avec une force de frappe. Au lieu d'être une petite micro qui se bat pour mettre deux ou trois bouteilles, on négocie une offre d'une trentaine de produits.* » Et avec un grand réseau, le distributeur peut pénétrer le marché beaucoup plus rapidement que le ferait un nouveau petit joueur. Mais comment Transbroue répond-il à l'inquiétude qu'ont certaines brasseries quant à leur représentation? En engagement des représentants passionnés de bières avec une expérience dans l'industrie brassicole et en payant une partie de leur salaire selon l'atteinte d'objectifs de vente de chaque brasserie. « *Ça les motive à pousser toutes les marques.* »

La majorité des brasseurs qui font affaire à Distribution Bucké s'occupent eux-mêmes de leurs ventes. « *On prône beaucoup ce modèle, parce que l'on considère que le contact entre le brasseur et le point de vente est très important* », explique Daniel St-Pierre, le propriétaire. Quel avantage alors de sous-traiter? La réduction des coûts et l'accès à un grand réseau de détaillants, bars et restaurants. « *On leur évite d'avoir des camions et*

*des employés sur la route* », note-t-il. De plus, pour qu'une brasserie faisant sa propre livraison soit rentable, elle doit exiger un minimum de caisses par commande, souvent de cinq à huit caisses. « *Mais c'est à peu près impossible pour un marchand, parce que l'offre est tellement grande, qu'ils se retrouveraient à entreposer plusieurs centaines de caisses.* » Le client peut ainsi commander moins de caisses par brasserie qui, elle, ne perd pas sa vente.

L'avantage de faire sa propre livraison, c'est d'avoir un contact direct avec le client, ainsi que le contrôle de la distribution, souligne Isaac Tremblay, cofondateur de la microbrasserie Le Trou Du Diable. « *T'es maître de ton destin.* » Mais l'envers, c'est le coût. « *Une petite brasserie n'a pas nécessairement les moyens d'engager quelqu'un. Ça prend un certain volume, parce qu'il faut que ton camion soit plein pour qu'il soit rentable.* » C'est pourquoi, selon lui, une petite brasserie devrait commencer par gérer sa distribution localement. « *Avoir le contact client, donner un service personnalisé, voir où sont placées les bières, serrer la main du monde. Et après, on grossit* », conseille-t-il. Même si l'entreprise possède une production assez grosse pour gérer sa distribution, elle en soustraie une partie. Car la rentabilité dépend des distances parcourues. Pour un très grand territoire, le Québec n'est pas très peuplé. « *On fait beaucoup de route et l'on prend beaucoup de temps à livrer.* »

L'aspect le plus important, c'est la fréquence de livraison, note Pierre-Luc Therriault, président du groupe Le Balthazar, restos-bars spécialisés en microbrasseries. « *On ne veut pas entreposer trop longtemps la marchandise. Donc si un brasseur livre une fois par mois, on sera moins porté à lui commander, parce qu'on ne veut pas entreposer l'équivalent d'un mois de bières. Et ce n'est pas juste une question de coût, mais surtout d'espace, qui est souvent rare.* »

La représentation, elle, n'est pas vraiment un enjeu. Les brasseries se déplacent pour rencontrer leur client, même si elles sous-traitent leur distribution. « *Elles ne sont pas cachées derrière les distributeurs. Et elles ont toutes besoin de sortir pour promouvoir leurs produits.* »

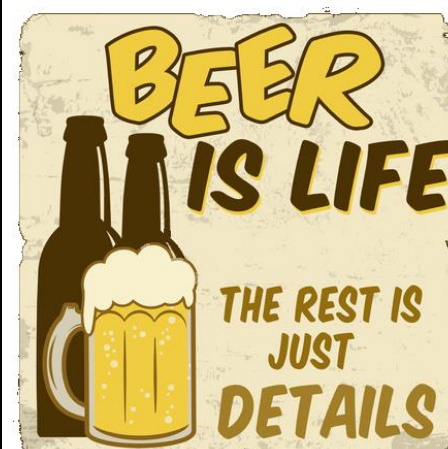
Il y a deux façons de voir les choses, explique Olivier Groleau, gérant de La Voûte du Malt, épiceries spécialisées à Trois-Rivières. « *Comme détaillant spécialisé, les clients s'attendent à avoir toutes les nouveautés. Et l'avantage avec un distributeur, c'est qu'on peut prendre juste une caisse de nouveautés d'une brasserie, qui s'ajoute à la commande de 50 caisses. Mais c'est gênant quand on fait affaire directement avec les micros, parce qu'elles veulent vendre leurs produits réguliers en plus de leurs saisonniers.* » Il considère cependant comme important ce contact avec la brasserie. « *Je préfère Transbroue, par exemple, pour commander uniquement des nouveautés. Par contre, je n'ai aucun lien avec la majorité des*

Pour pouvoir distribuer de la bière, un intéressé doit se procurer un permis de brasseur ou un permis de distributeur de bière. Ces deux permis autorisent la distribution de bières aux épiceries, dépanneurs, bars et restaurants. Un titulaire d'un de ces deux permis peut même distribuer au Québec des bières fabriquées à l'extérieur de la province.

micros qui font affaire avec eux. » Ce lien direct avec la brasserie permet également d'être rapidement à l'affût des nouveautés. Information que le distributeur contrôlera davantage. « *Si l'on ne demande pas, on ne le saura pas.* »

Un dossier écrit par Anne-Marie Luca pour le journal *Bières et Plaisirs*.

Source: [www.bieresetplaisirs.com](http://www.bieresetplaisirs.com)



# 1958: TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR LA SAISON 1958 SANS JAMAIS OSER LE DEMANDER

Le 7 mars 2020. C'était la dernière fois que les membres de la Ligue Prout ont passé une soirée ensemble. Lorsque je parle des membres, je parle surtout d'amis... même Jessy, je l'avoue! Voilà maintenant presque 4 mois que nous ne nous sommes pas vues, 16 semaines que nous n'avons pas pris une bière ensemble, 112 jours que nous avons respecté la distanciation régionale... c'est long, très long. Le coronavirus a réussi à nuire à nos petites affaires, un événement que jamais nous n'aurions cru possible dans notre petit coin tranquille qu'est le Québec. Mais toute chose à une fin... et ce n'est pas maintenant. Mais au moins, nous voilà de nouveau réunis, pour le pire et le meilleur. On continue de se laver les mains, mais j'avoue avoir hâte de me laver le corps aussi!

Maintenant voici l'aube de la saison 1958 qui arrive à notre porte. Bientôt débutera la cinquième saison. Le championnat FD1-évolution continue d'être un championnat intéressant qui attire toujours notre attention. Il y a bien quelques défauts, ici et là, dans la gestion du *Recherche & Development*, mais ça demeure minime et des ajustements continueront d'être appliqués. Si le système devient au point, peut-être qu'un jour nous pourrons le reprendre en simulant le championnat américain de voitures monoplaces, le Indycar™. Mais avant il nous faudra terminer la Formule 1™ et il nous reste encore 32 saisons à réaliser, jusqu'à ce jour, tout en sachant que se rajoutera une nouvelle saison tous les deux ans. On n'est pas sortie de l'auberge. Note à moi-même: Penser à introduire une règle de pandémie pour la saison 2020.

## Les mises à jour pour la saison 1958

La saison 1958 débutera comme s'est terminée la saison 1956. Que ce soit dans les bâtiments ou les évolutions techniques, rien. Pas de mise à jour, plutôt tranquille de ce côté. Rien de nouveau ne s'ajoute cette année, on continue là où nous en étions à la fin de la dernière saison, mais en commençant une nouvelle. Bref, rien!

Pour la saison 1956, j'avais effectué un bon travail de mises à jour sur les bâtiments et on continuera sur cette lancée cette année. Bien que ces dernières semaines mes pensées n'étaient pas vraiment concentrées sur le jeu, aujourd'hui je ne trouve pas vraiment comment je pourrais améliorer les différents éléments du jeu FD1-évolution. Pour l'instant tout est peut-être bien travaillé et ce sera aux prochaines saisons de nous faire découvrir de petits défauts ou ajustements à effectuer.

## Les documents de 1956 encore d'actualité

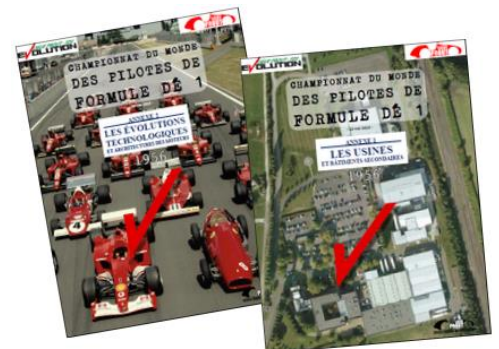
En fait, il n'y a tellement pas de changement pour 1958, que les documents que vous avez reçus en début de saison 1956 seront encore d'actualité. Je vous conseille donc de les conserver précieusement, et de les relire au besoin. Nos petits moments intimes sur le bol de toilette demeurent un excellent moment pour relire ces documents, je peux vous le confirmer! De plus, ça aide à passer le temps. Ces documents sont:

**Les usines et bâtiments secondaires** (annexe 1 1956): un beau document qui vous résume les différents bâtiments ainsi que leurs avantages.

**Les évolutions technologiques et architectures des moteurs** (annexe 2 1956): un document très important, surtout sur l'explication des différentes architectures des moteurs qui ont passé dans l'histoire de la Formule 1™.

**Les fiches Usine et Bâtiments:** au nombre de trois (aucune nouvelle fiche pour cette saison), ces fiches sont toujours d'actualité. Elles vous expliquent très bien les avantages des différents bâtiments et comment vous devez vous y prendre pour les construire.

Voilà pour l'essentiel, il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une belle soirée et, surtout, une bonne saison 1958. Et vive le championnat FD1-évolution...



Les documents de 1956 ([voir les documents de la saison 1956](#)).



Les fiches de jeu sur les bâtiments.

# 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!

**Salaire des pilotes et directeurs:**  
 Les salaires des pilotes sont ajustés selon le maximum autorisé (\$75,000) et le minimum autorisé (\$6,400).  
 Les directeurs, le maximum à \$75,000 et le minimum à \$3,000.

**L'ordre des écuries:**  
 Pour le pointage de la section *l'entre saison*, je m'y prends de la façon suivante: 1<sup>er</sup> (3 pts), 2<sup>e</sup> (2 pts), titre des pilotes (+2 pts) et pire écurie (-2 pts).  
 Pour les négociations des pilotes: 1<sup>er</sup> (3 pts), 2<sup>e</sup> (2 pts), 3<sup>e</sup> (1 pts) et nombre de titres pilotes (+1 pts par titre).

**Des erreurs et/ou oubliés?**  
 Je m'en excuse et buvez votre bière... vous oublierez ces erreurs...

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

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

TABLEAU DES RÉSULTATS (pour les bonus courses et dévelop.)	
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.

Aucun changement dans les données, tout demeure comme pour la saison dernière. Ça demeure purement technique, mais ça fait du bien d'en parler.



## RÉCOMPENSE 1956

Il est maintenant temps de mettre fin définitivement à l'année 1956 du championnat FD1-évolution, la 4<sup>e</sup> saison. Nous n'en sommes encore qu'au début, continuons le combat!

Comme pour chaque début d'une nouvelle saison, l'heure est arrivé de souligner le championnat des pilotes, remporté cette fois par un pilote de l'écurie Tremblay' Motorized Organisation, souvent appelée simplement Tremblay, ou encore, plus paresseusement T.M.O. Bref, l'honneur revient à Juan Manuel Radio, son premier titre.

Comme d'habitude, la Ligue Prout remet une grosse bière à monsieur Tremblay. Au moment d'écrire ces lignes, nous n'avions aucune idée de la bière offerte, puisque le directeur technique de la Ligue, Yves, n'avait toujours pas indiqué son choix!

Encore une fois, bravo Herman... mais pas trop souvent s.t.p.



Né en Argentine en 1911, de parents immigrés italiens, Juan Manuel Fangio se passionne très vite aux voitures, devenant apprenti mécanicien à l'âge de 11 ans. Quelques années plus tard il abandonne l'école et devient mécanicien chez un concessionnaire Ford, ce qui lui permet, à l'âge de 16 ans, de s'initier à la conduite automobile en essayant les nouveaux modèles.

En 1933, Fangio ouvre son garage avec l'aide de son père et de ses frères. Et en 1936, alors âgé de 25 ans, il dispute sa première course, au volant d'une Ford A. Il répète l'expérience à plusieurs reprises. Il prend alors conscience de ses qualités de pilotes.

À partir de 1939, Fangio abandonne les courses sur circuit pour se lancer dans les courses routières et remporte sa première grande épreuve en 1940 et devient le champion argentin de la catégorie, un titre qu'il conservera en 1941.

En 1942, la Seconde Guerre rejoint l'Argentine et le rationnement d'essence met en pause les courses automobiles. Ce n'est qu'en 1946 que les courses reprennent, cette fois encouragé par le président argentin, Juan Perón, grand amateur de sport automobile. Un championnat est alors organisé, invitant les meilleurs pilotes italiens et français. Fangio s'y illustre et obtient le respect des pilotes européens. Il se décide de faire le saut en 1948, partant pour l'Europe, participer à des courses prestigieuses avec le soutien de Juan Perón.

En 1949, l'Automobile Club d'Argentine crée une équipe de course Argentine. Fangio y devient le pilote vedette, tout en continuant de participer aux courses dans son pays. En Europe, il remporte plusieurs succès et est acclamé en héros en revenant en Argentine et, surtout, avec un contrat dans ses bagages pour 1950 avec Alfa Romeo.

Sa carrière en Formule 1<sup>ère</sup> débutera en 1950 pour se terminer en 1958. Au moment de prendre sa retraite, il avait 47 ans. En 7 saisons complètes, il accumulera: 51 départs, 29 poles (57%), 35 podiums (69%), 24 victoires (47%), et 5 championnats des pilotes (71%).

IL meurt en 1995, à l'âge de 84 ans, à Buenos Aires.

## - ÉPILOGUE -

## PLACE À LA SAISON 1958

Voilà, c'est tout pour cette introduction. La saison 1958 débutera officiellement, dans quelques minutes, sûrement après un petit shooter...

N'oubliez pas que le championnat FD1-évolution se veut un championnat de **Formula D<sup>tm</sup>**, à la sauce de la Ligue Prout, qui évoluera à travers l'histoire de la Formule 1<sup>ère</sup>. Jusqu'ici, il y aura eu 70 saisons de F1<sup>ère</sup>, La 71<sup>e</sup> saison débutera en juillet prochain, sans spectateurs, coronachose oblige. Il nous en reste donc, à ce jour, 35 saisons à faire... À souhaiter que nous ne vivrons pas d'autre pandémie, ça risquerait d'être long sinon...

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une belle soirée, la 5<sup>e</sup> soirée des préparatifs du championnat FD1-évolution débutera aussitôt ce préambule terminé. 1958 débute... SHOOOOOOOTER!



Juan Manuel Radio  
(1911-1956)