SPIRIT OF SPEED 1937

MICRO PROSE

ABANDONWARE MANUELS

CD-ROM

Table des Matières

Introduction 2
Points Techniques 2
Installation 3
Lancement 3
Fichier ReadMe (Lisez-Moi) 3
Pour Commencer 3
Sélection d'un Circuit 3
Sélection d'une Voiture 4
Sélection des Options 4
Sélection d'une Course Unique 4
Entraînement 4
Commandes de Pilotage 5
Qualification 6
Course 6
Référence 7
- Ecran Sélection d'un Circuit 7
- Ecran Sélection d'une Voiture 7
- Ecran Nouvelle Course 8
- Ecran d'Options 9
- Ecran de Chargement de Partie 10
- Ecran d'Enregistrement de Partie 10
- Ecran d'Options de Rediffusion 10

Quitter 10
Sur la Piste 11
- Vues en Course 11

Circuits 13
Voitures 16
Rapide Historique des Grands Prix 20
Produits MicroProse à Venir et Existants 21
Support Technique 22
Notice/Garantie 23
Crédits 24

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Introduction

Spirit of Speed : 1937 est une simulation de compétition automobile située dans les années qui ont vu l'épanouissement de ces célèbres, et désormais légendaires, circuits, voitures et pilotes.
Ce logiciel vous offre la chance de piloter les voitures les plus excitantes jamais construites et de ressentir la griserie de la vitesse. Une ivresse qui a baigné le monde entier dans les années trente et amené les spectateurs à se presser, par milliers, autour des circuits nouvellement construits, comme celui de Donington.

Cette époque a donné naissance à la frénésie de vitesse que l'on retrouve aujourd'hui dans ce sport fabuleusement riche et prestigieux. Mais si, de nos jours, l'argent, la couverture télévisée et la sécurité des pilotes règnent en maîtres, à l'époque, c'étaient le danger, le frisson, le glamour et l'atmosphère qui primaient.

Les pilotes conduisaient alors avec leur coeur, pas avec leur portefeuille…

Spirit of Speed : 1937 vous transporte dans ces années incroyables. Vous y croiserez des voitures ne faisant aucune concession au confort. Des voitures aussi belles que bestiales. Des voitures qui ont passionné les foules, et ouvert la voie à l'avenir.

Spirit of Speed : 1937. Vous n'avez encore jamais vraiment tenu un volant.

Points Techniques

Configuration Système – Minimale:

- Processeur Pentium® II 233MHz ou équivalent
- Windows® 95/98
- 32Mo de mémoire vive (RAM)
- Carte d'affichage 3D avec au moins 8Mo de RAM intégrée (cartes accélératrices compatibles Direct 3D telles que les produits de 3DfX, Matrox, ATI Rage, Nvidia, Permedia et S3)
- Carte son 100% compatible Windows 95/98/NT4/2000
- Lecteur de CD-ROM/DVD quadruple vitesse (4x)
- DirectX' 6.1 ou ultérieur (fourni sur le CD), DirectX 7

Configuration Système – Recommandée:

- Pentium® II 266MHz (ou supérieur)
- Lecteur de CD-ROM octuple vitesse (8x) ou plus rapide
- 64Mo de mémoire vive (RAM)
- Carte d'affichage Matrox G400
- Carte son AWE 64 ou supérieure

Support:

- Périphérique de pilotage à retour de force
- Carte son 3D (matériel)

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Installation

- Insérez le CD de *Spirit of Speed : 1937* dans votre lecteur de CD-ROM.

Si la fonction Autorun est activée, *Spirit of Speed : 1937* vous amènera à l'écran d'Installation.

- Cliquez simplement sur le bouton 'Installer' et suivez les instructions affichées à l'écran.
- Si la fonction Autoplay n'est pas activée, il vous faudra double-cliquer sur l'icône 'Poste de Travail' située sur le bureau de Windows, puis sur l'icône de CD-ROM, et enfin sur Setup.exe.
- Lorsque *Spirit of Speed : 1937* aura été installé, il figurera dans le groupe de Programmes du Menu Démarrer.

Lancement

• Sélectionnez DEMARRER > Programmes > MicroProse > Spirit of Speed.

Le jeu se lancera.

Fichier ReadMe (Lisez-Moi)

Ce manuel vous guidera parmi la grande majorité des éléments composant *Spirit of Speed : 1937*, mais risque de ne pas contenir les améliorations les plus récentes (généralement apportées au jeu après la phase de tests rigoureux). Nous vous recommandons de consulter ces informations de dernière minute dans le fichier readme (lisez-moi) qui se trouve sur le CD (cliquez sur Readme dans le groupe de Programmes).

Pour Commencer

Il vous est naturellement possible de sauter immédiatement en voiture pour effectuer votre première course de Spirit of Speed : 1937, mais si vous souhaitez connaître un peu mieux les différentes options du jeu, lisez ce bref guide.

Après les séquences d'ouverture, vous verrez apparaître l'écran du Menu Principal. Cet écran - 'le plus important du jeu - contient toutes les options disponibles dans *Spirit of Speed : 1937*.



Sélection d'un Circuit

Le circuit actuellement sélectionné est affiché. Vous pourrez également accéder à la liste de tous les autres circuits disponibles.

- Amenez le pointeur de la souris sur Brooklands et cliquez à l'aide du bouton gauche. Vous verrez apparaître les caractéristiques de Brooklands.

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Brooklands est un circuit ovale très rapide, de forme simple, mais contenant quelques sections fortement relevées (pour accroître la vitesse et l'excitation). Ce circuit est bien adapté à l'apprentissage du pilotage par un conducteur novice de 1937.

- Etudiez les caractéristiques de la piste présentées sur le schéma et dans le texte.

Sélection d'une Voiture

- Mettez en surbrillance l'option **Sélection d'une Voiture** et cliquez à l'aide du bouton gauche. Vous verrez apparaître la liste des voitures de course disponibles dans *Spirit of Speed : 1937*.
- Amenez le pointeur de la souris sur **Mercedes-Benz 154** et cliquez.

La Mercedes-Benz 154 est une bonne voiture, puissante tout en demeurant raisonnablement facile à piloter. Sa puissance et sa tenue de route en font l'une des voitures les plus faciles à maîtriser par un pilote novice.

Saisie d'un Nom:

- Cliquez sur le panneau **Saisie d'un Nom**, tapez le nom sous lequel vous souhaitez concourir et appuyez sur Entrée.

Sélection des Options

- Mettez en surbrillance et sélectionnez **Options**.
- Choisissez un **Périphérique** (méthode de pilotage) parmi Clavier, Clavier Numérique, Volant ou Joystick.
- Réglez le niveau de Retour de Force (le cas échéant) ou désactivez-le.

Sélection d'une Course Unique

- Mettez en surbrillance **Nouvelle Course** et cliquez.
- Mettez en surbrillance et sélectionnez **Course Unique**. Ceci vous amènera aux **Options de Course Unique**.
- Cliquez sur un chiffre correspondant au **Nombre de Voitures** pour sélectionner le nombre d'adversaires à affronter.
- Cliquez sur **Lancer la Course.**

Entraînement

Vous êtes maintenant prêt à évoluer sur la piste.

La moitié inférieure de l'écran vous permet de sélectionner la phase de la course dans laquelle vous allez vous lancer. En général, mieux vaut un peu d'**Entraînement** avant d'entamer la Qualification déterminant la position sur la grille de départ, puis la **Course** proprement dite.

- Sélectionnez **Entraînement** et vous rejoindrez le circuit de Brooklands, en 1937, au volant de votre bolide (Mercedes Benz 154).

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Commandes de Pilotage

Accélérateur = Périphérique (Touche **Q**/Joystick vers l'avant)
Freins = Périphérique (Touche **W**/Joystick vers l'arrière)
Volant Gauche/Droite = Touche (;), Touche (.), Joystick Gauche/Droite

Si vous souhaitez passer les vitesses à la main :

Vitesse supérieure = Touche (*)
Rétrogradage/Point mort/Marche arrière = Touche (!)
Surcroît de Puissance (sur vitesses inférieures) = MAJ

Aides au pilotage :

Direction Vive = MAJ (maintenir enfoncé)

Les séances **d'Entraînement** vous permettent de vous accoutumer au circuit et de déterminer le mode de pilotage le plus rapide et le plus efficace. Connaître le circuit est L'UN DES ELEMENTS LES PLUS IMPORTANTS DE LA COURSE ; exploitez toutes les informations affichées à l'écran.

La course **d'Entraînement** commencera aussitôt le drapeau à damier abaissé.

- Lorsque le drapeau s'abaisse passez une vitesse (touche *) et accélérez. Les changements de vitesse s'effectueront ensuite automatiquement. Vous n'aurez à vous en préoccuper que si vous souhaitez passer en Marche Arrière (appuyez deux fois sur la touche ! et accélérez).

Pause :

Il vous est possible de suspendre l'action à tout moment en appuyant sur Esc. Appuyez de nouveau sur cette touche pour reprendre le jeu.

Vues :

L'écran de course vous fournira suffisamment d'informations à propos de votre vitesse, etc., mais si vous souhaitez jeter un oeil aux instruments de bord (compte-tours, huile, essence, température moteur, rétroviseurs, etc.), vous devrez passer en vue cockpit à l'aide de la touche **F1**.

La touche **F1** fera également défiler toutes les vues de course disponibles.

La touche **F2** 'détachera' la caméra et la déposera sur la piste (vous permettant ainsi d'expérimenter différentes figures de pilotage telles que dérapages, etc.).

La touche **F3** mettra en place une caméra 'libre' pour vous fournir une meilleure vision de votre voiture et de la piste.

Vous pouvez également appuyer sur la **Barre d'Espace** afin de jeter un coup d'oeil rapide derrière vous.

Pilotage :

- Essayez maintenant votre périphérique de pilotage et effectuez quelques tours de circuit. Ne vous préoccupez pas de votre vitesse et concentrez-vous sur l'apprentissage du circuit.
- Lorsque vous vous serez accoutumé au circuit, essayez d'effectuer un tour dans un temps raisonnable (ou, du moins, faites-vous une idée d'un bon temps à Brooklands).

Si vous souhaitez suspendre l'action, appuyez sur Esc.

- Lorsque vous vous serez suffisamment entraîné, quittez la séance **d'Entraînement** (en appuyant sur Echap) et sélectionnez **Qualification**.

Qualification

La phase de qualification a pour objet d'obtenir un bon temps au tour afin d'être bien placé sur la grille et de disposer des meilleures chances au départ de la course.

Vous apparaîtrez sur la ligne de départ et assisterez au compte à rebours (comme lors de l'Entraînement) mais, cette fois, votre temps sera comparé à celui des autres pilotes.

Vous remarquerez l'affichage de temps intermédiaires indiquant vos performances sur différentes portions du circuit.

- Pilotez comme auparavant et obtenez le meilleur chrono possible.

La Trajectoire Idéale :

Vous découvrirez rapidement que Brooklands (comme tous les circuits) présente une trajectoire idéale : celle à suivre pour obtenir les meilleures performances de votre voiture. Si vous vous maintenez sur cette trajectoire sans commettre de fautes, vos chances d'être bien placé sur la grille de départ seront accrues.

Lorsque vous avez terminé votre séance de qualification, appuyez sur Echap, puis sélectionnez **Course**.

Course

Le moment est venu de vous aligner parmi les autres concurrents. Nous avons pré-sélectionné d'autres voitures dans les options de course, et vous allez devoir les affronter. Vous partirez depuis la position obtenue lors de la séance de qualification.

Vous assisterez de nouveau à un compte à rebours. Lorsque le drapeau s'abaisse, engagez la boîte de vitesses et appuyez sur l'accélérateur. Si vous avez besoin d'un surcroît de puissance sur les premiers rapports, appuyez sur MAJ (mais vous consommerez davantage d'essence).

La piste est ici occupée par d'autres concurrents pilotant différents types de voitures ayant chacune des points forts et des faiblesses.

Portions Relevées :

Les portions relevées de *Spirit of Speed : 1937* peuvent vous aider à piloter plus vite, mais réclameront davantage d'attention de votre part. Tâchez de rester au centre de la courbe relevée ; plus vous vous approcherez du bord extérieur, plus votre marge d'erreur sera réduite. En revanche, si vous avez besoin d'une direction plus vive, maintenez la touche MAJ enfoncée.

Rejoindre les Stands :

Vous devrez, à différents moments d'une course se déroulant sur une distance normale, rejoindre les stands. Repérez où se trouvent les stands durant votre séance d'Entraînement et consultez les cartes du présent guide. Vérifiez les indications des instruments suivants :

- Jauge d'essence.
- Niveau d'huile.
- Température.

Vous devrez également vérifier si un changement de pneus s'impose. Ils vont en effet s'user en fonction de votre style de conduite, de la voiture et de la qualité de la piste. Gardez à l'esprit que des pneus usés affecteront les performances de votre voiture.

- A Brooklands, vous devez tourner à gauche juste avant le virage des Membres.

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

- Approchez des stands. Vous apercevrez un stand en surbrillance.
- Conduisez jusqu'à ce stand et arrêtez-vous. Vous devez faire un arrêt au stand de l'essence, de l'huile, des pneus et de l'eau.

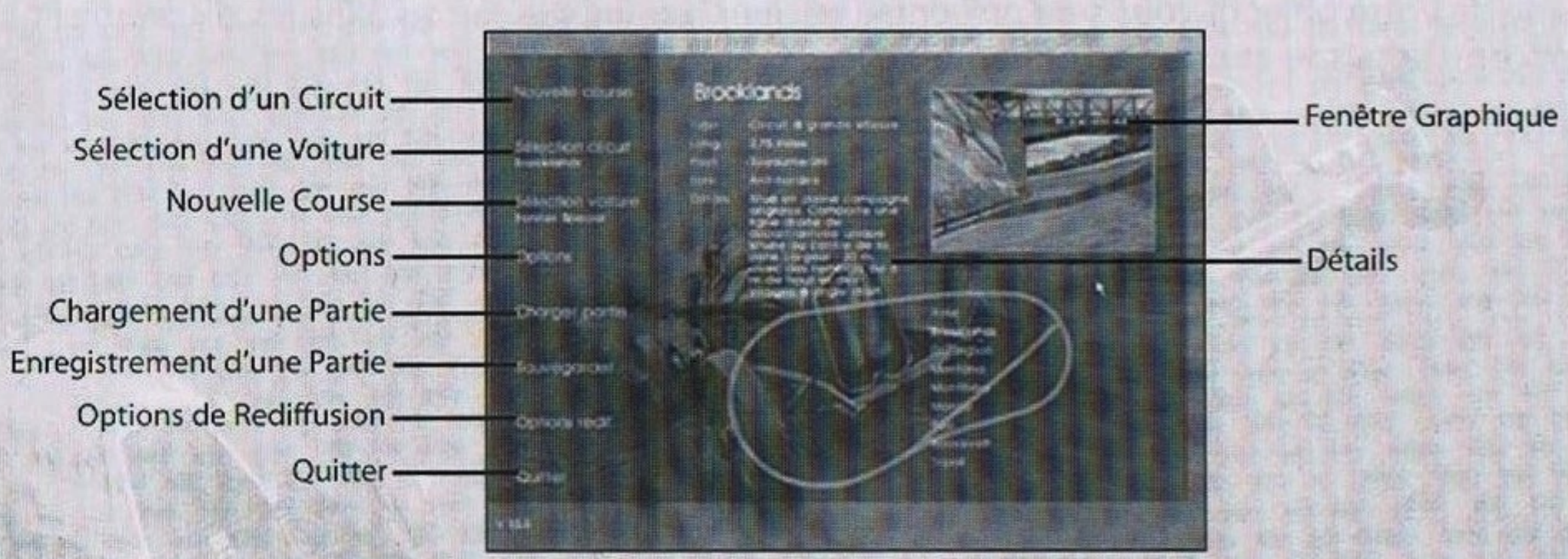
Maintenant, reprenez la piste et GAGNEZ !

Résultats :

Une fois la course terminée, les résultats seront affichés.

Référence

Spirit of Speed : 1937 est une simulation facile à maîtriser. Si vous avez lu le chapitre précédent, vous en connaissez à présent les bases. Le présent chapitre passera brièvement en revue tous les aspects de la simulation.



Ecran Sélection d'un Circuit

Il présente la liste des circuits disponibles. Mettez l'un d'eux en surbrillance et cliquez pour le sélectionner. Les circuits sont très variés (certains sont courts et rapides, d'autres longs et complexes). Nous vous recommandons d'étudier les caractéristiques présentées dans la vidéo et le texte.

Ecran Sélection d'une Voiture



Il présente la liste des voitures disponibles. Mettez l'une d'elles en surbrillance et cliquez pour la sélectionner. Les voitures étant très différentes les unes des autres, nous vous recommandons d'en étudier les caractéristiques présentées dans la vidéo et le texte.

Cet écran comprend également un panneau **Saisie d'un Nom**, et vous permet de choisir une boîte de vitesse manuelle ou automatique.

Ecran Nouvelle Course

Cet écran vous permet de choisir le **Type de Course**. Mettez en surbrillance et cliquez pour effectuer votre sélection.

Type de Course

Nouveau Championnat :

Vous pourrez ici choisir d'effectuer une saison complète de *Spirit of Speed : 1937*, composée de neuf courses, depuis Tripoli, le 9 mai, jusqu'à Monza, le 26 septembre.

- Sélectionnez un **Degré de Difficulté** (Facile, Moyen ou Difficile). Il déterminera la qualité des adversaires que vous aurez à affronter, la durée des courses et la nature de votre objectif.
- Sélectionnez la voiture que vous piloterez durant l'ensemble de la saison de championnat.

Un résumé de votre objectif vous sera présenté (tel que 'Terminer la saison dans les six premiers', ou 'Remporter la saison et être sacré champion').

- Confirmez le scénario présenté et vous rejoindrez l'écran du Championnat.



Cet écran vous permet de contrôler tous les aspects de votre saison de championnat. Vous trouverez au centre de l'écran des détails sur le circuit de la première course (Tripoli) ainsi que des informations relatives aux points suivants :

Grille de Départ	– l'alignement pour la prochaine course.
Classement de la Saison	– la liste des pilotes, leur numéro, leur voiture et leur total de points.
Caractéristiques du Circuit	– tous les détails relatifs au prochain circuit de la saison.
Caractéristiques de la Voiture	– tous les détails relatifs à votre voiture pour cette saison.

La moitié inférieure de l'écran présente les options de course :

Entraînement	– essayez votre voiture sur le circuit en l'absence d'adversaires.
Qualification	– tâchez d'obtenir le meilleur temps au tour pour être bien placé sur la grille de départ.
Course	– lancez-vous dans la course et tâchez d'atteindre votre objectif.
Quitter la Saison	– quittez la saison et regagnez l'écran du Menu Principal.

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Chargement de Scénario :

Le deuxième **Type de Course** est appelé Scénario. Vous pouvez choisir ici de prendre part à un scénario de compétition classique (Course Unique ou Championnat).



- Sélectionnez le **Degré de Difficulté** de votre scénario (Facile, Moyen ou Difficile). Ceci déterminera la liste de scénarios qui vous sera présentée.
- Etudiez la liste des scénarios, puis mettez en surbrillance celui correspondant à votre choix et cliquez. L'objectif de votre scénario vous sera présenté, ainsi que la durée de course et les voitures des adversaires.
- Confirmez votre choix de Scénario et vous rejoindrez l'écran de Scénario.



Cet écran vous permet de contrôler tous les aspects de votre Scénario. Vous trouverez au centre de l'écran les caractéristiques de la première course (Tripoli) et des informations relatives aux points suivants :

Grille de Départ – l'alignement pour la prochaine course.

Caractéristiques du Scénario – l'objectif, la durée de course et les voitures des adversaires.

Caractéristiques du Circuit – tous les détails relatifs au prochain circuit de la saison.

Caractéristiques de la Voiture – tous les détails relatifs à votre voiture pour cette saison.

La moitié inférieure de l'écran présente les options de course :

Course – lancez-vous dans la course et tâchez d'atteindre votre objectif.

Quitter le Scénario – quittez le scénario et regagnez l'écran du Menu Principal.

Course Unique :

Le troisième **Type de Course** est la **Course Unique**. Il vous permet de personnaliser une course comportant jusqu'à 11 adversaires.

- Sélectionnez **Lancer la Course** pour commencer.

Ecran d'Options

Cet écran vous permet d'activer/désactiver un certain nombre d'options vous permettant d'obtenir un affichage plus fluide sur une machine lente. Sélectionnez les **Options** souhaitées parmi :

- Musique de Menu Oui/Non.
- Rétroviseurs Oui/Non.
- Ombre de la Voiture Oui/Non.
- Volant dans l'Habitacle Oui/Non.
- Niveau des Détails.

- Fumées Oui/Non.
- Périphérique (Volant/Clavier/Joystick).
- Résolution d'Affichage.
- Retour de Force Oui/Non.
- Effets Sonores Oui/Non.

Ecran de Chargement de Partie

Sélectionnez l'une des parties enregistrées dans la liste et cliquez pour la charger. Vous pouvez également effacer une partie enregistrée.

Ecran d'Enregistrement de Partie

Enregistrer la Partie :

Ceci vous permet de sauvegarder la partie en cours.

Ecran d'Options de Rediffusion

Cet écran vous permet d'assister à une rediffusion de la course en mode 'régie', grâce à des caméras sélectionnées. Ces options vous permettent de :

- Charger une Rediffusion.
- Enregistrer une Rediffusion.
- Présenter une Rediffusion.
- Supprimer une Rediffusion.

Quitter

Mettez cette option en surbrillance et sélectionnez-la pour quitter *Spirit of Speed : 1937* et revenir au Bureau de Windows.

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Sur la Piste

Lors de chaque course, vous disposerez des options Entraînement, Qualification et Course. Vous pouvez naturellement vous lancer directement dans la course, mais si vous n'avez obtenu aucun temps de qualification, vous partirez en fin de grille de départ. Lors de certains scénarios, en revanche, vous ne pourrez vous entraîner ou vous qualifier, car votre position sur la grille de départ fait partie du scénario.

Vues en Course

- Appuyez sur la touche de fonction **F1** pour faire défiler les vues suivantes :

Vue Poursuite Rapprochée :

Une vue de poursuite à faible distance, légèrement en arrière et au dessus de la voiture.

Vue Suiveur Rapprochée :

Une vue rapprochée, derrière la voiture et au même niveau.

Vue Poursuite :

Une vue de poursuite classique, derrière et légèrement au-dessus de la voiture.

Vue Suiveur :

Une vue classique, derrière la voiture et au même niveau.

Vue Conduite (sans obstacles) :

Une vue du circuit, sans obstacles, depuis le pare-chocs avant.

Vue Cockpit :

La vue complète de l'habitacle de votre voiture. Elle variera d'une voiture à l'autre, mais présentera toujours les informations suivantes :

- Jauge d'essence.
- Niveau d'huile.
- Compte-tours.
- Vitesse en km/h (ou MPH).
- Température Moteur.

F2 - Vue Caméra Détachée :

Cette vue décroche la caméra et présente le passage des autres voitures ; elle vous permet aussi de tenter des manoeuvres telles que dérapages, donuts, etc. Appuyez de nouveau sur **F2** pour rattacher la caméra.

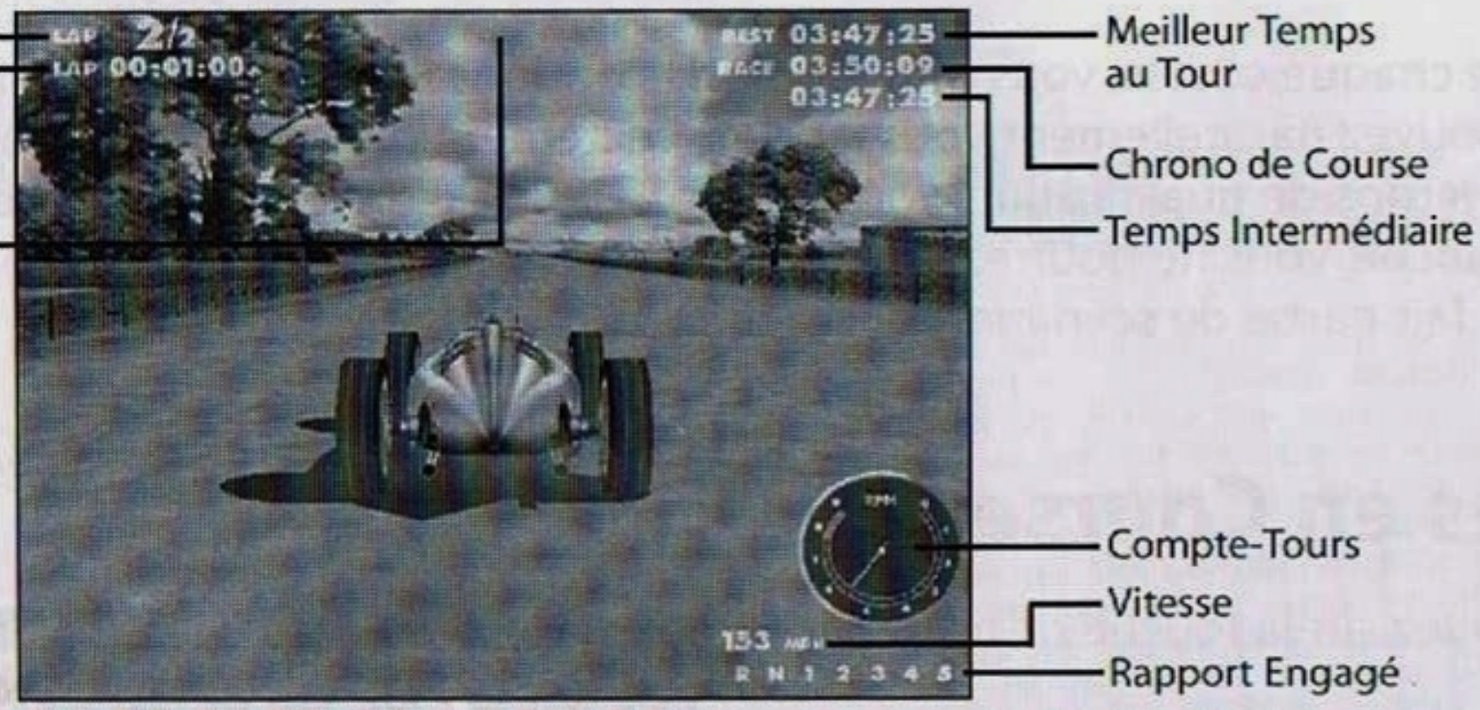
F3 - Mode Caméra Libre :

Une vue utilisant une caméra libre, permettant de suivre de manière plus souple votre voiture et le circuit.

Barre d'Espace - Coup d'Oeil en Arrière :

Cette touche vous permet de jeter un coup d'oeil derrière vous afin de vérifier qui vous suit de près (les rétroviseurs s'avèrent parfois insuffisants).

Toutes les vues mentionnées ci-dessus (à l'exception du coup d'oeil vers l'arrière) indiquent :



Au sommet de l'écran :

- Numéro du tour en cours/Nombre de tours de la course (ex : 3/10).
- Temps au tour.
- Position de la voiture/Nombre de concurrents (1/12 – premier sur 12).
- Meilleur temps au tour.
- Chrono de Course.
- Temps intermédiaire.

Dans le coin inférieur droit de l'écran :

- Compte-tours.
- Vitesse.
- Rapport engagé.

Commandes de Pilotage :

Accélérateur	= Périphérique (Joystick vers l'Avant/Touche **Q**)
Freins	= Périphérique (Joystick vers l'Arrière/Touche **W**)
Volant Gauche/Droite	= Joystick ou Touches (;), (:)
Vitesse Supérieure	= Touche (*)
Rétrogradage/Point Mort/Marche Arrière	= Touche (!)
Surcroît de Puissance (sur vitesses inférieures)	= MAJ

Aides au Pilotage :

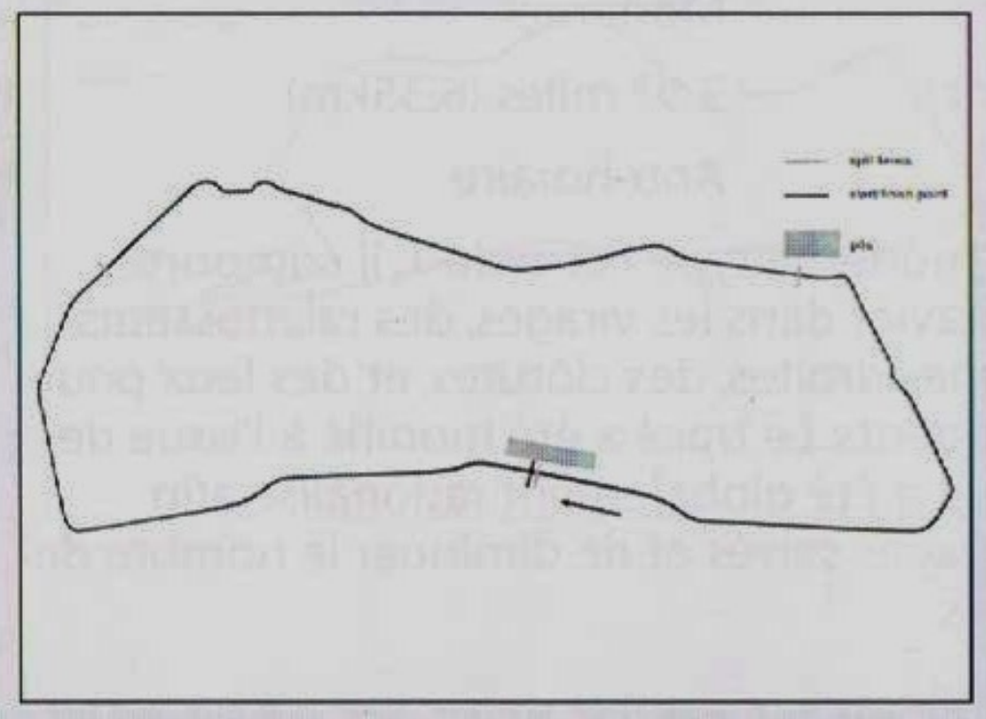
Direction Vive	= MAJ (maintenir enfoncé)

Contrôle de la Partie :

Pause	= Touche Echap
Quitter la Course	= Echap

Ceci vous permet d'augmenter ou de réduire la visibilité, et par conséquent les détails et la fluidité de l'affichage.

Circuits



Tripoli, Libye

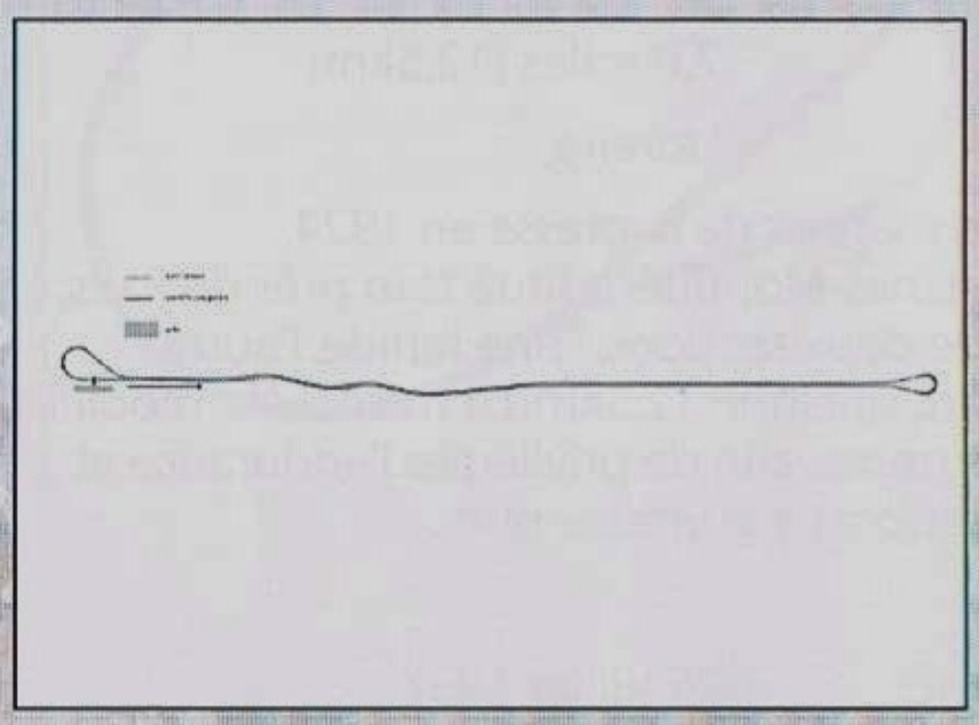
Date de la course : 9 mai1937

Type de circuit : Piste rapide dans le désert

Développement : 8,15 miles (13,14km)

Sens : Horaire

Le circuit de Mellaha, ouvert en 1925 à Tripoli, fut l'un des circuits les plus rapides et les plus attractifs. Il était situé dans le lac salé de Mellaha, sur la côte nord-africaine. Les tribunes, couvertes, pouvaient accueillir 10.000 personnes, les stands étaient mieux aménagés que ceux de la plupart des circuits européens, et une haute tour de chronométrage dominait le paysage. Il était surnommé 'l'Ascot des circuits automobiles', et tous les concurrents étaient royalement reçus au luxueux hôtel Uaddan, qui comportait un casino et un théâtre.



Avus, Allemagne

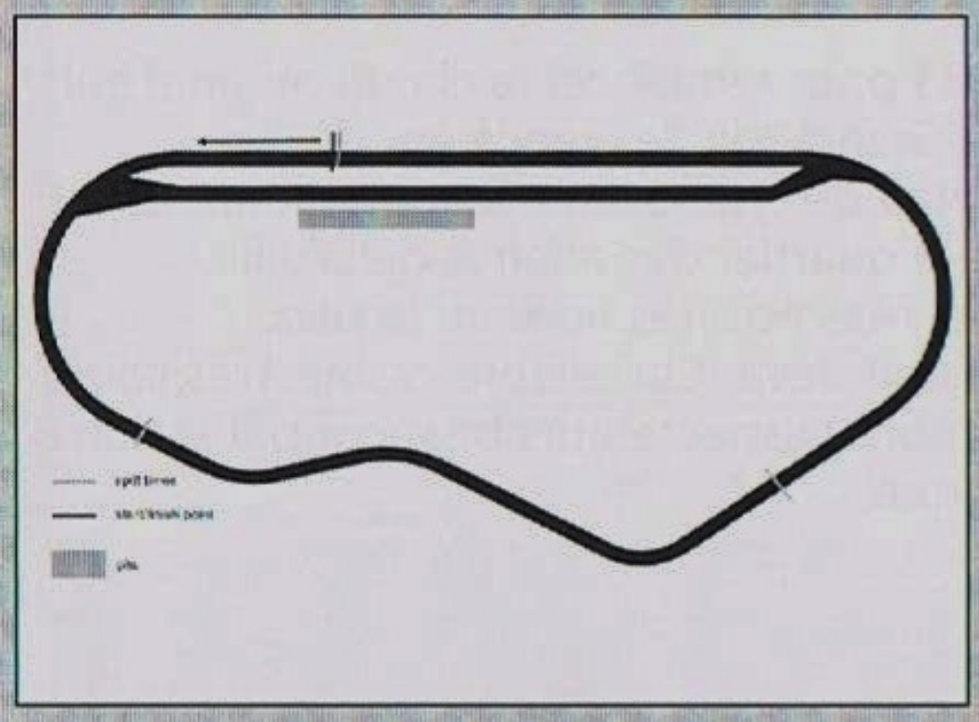
Date de la course : 30 mai 1937

Type de circuit : Ovale rapide

Développement : 11,98 miles (19,29km)

Sens : Anti-horaire

AVUS est l'acronyme d'Automobil Verkehrs und Ubungs Strasse (Plans de Trafic Automobile et de Voie d'Entraînement). Ces plans, établis en 1907 dans le cadre du réseau routier national, n'ont été achevés qu'en 1921. Le circuit est composé de deux routes à deux voies de 9,78km chacune (6,08 miles), séparées par un ruban d'herbe de 8 mètres. L'extrémité sud présente une chicane, tandis que l'extrémité nord possède un large virage relevé à 43° avec un mur de retenue vertical au sommet.



Montana, Etats-Unis

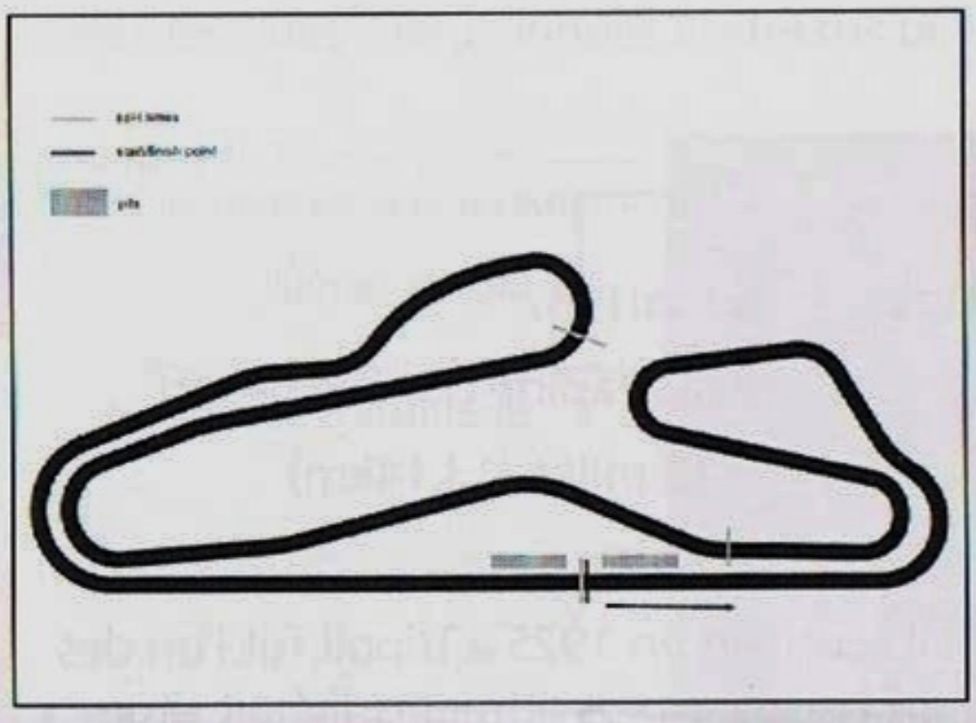
Date de la course : 13 juin 1937

Type de circuit : Ovale rapide

Développement : 1,25 miles (2km)

Sens : Anti-horaire

Circuit fictif situé parmi les sommets du Montana. Il est constitué d'un ovale comportant un zigzag qui impose un pilotage très serré.



Roosevelt, Etats-Unis

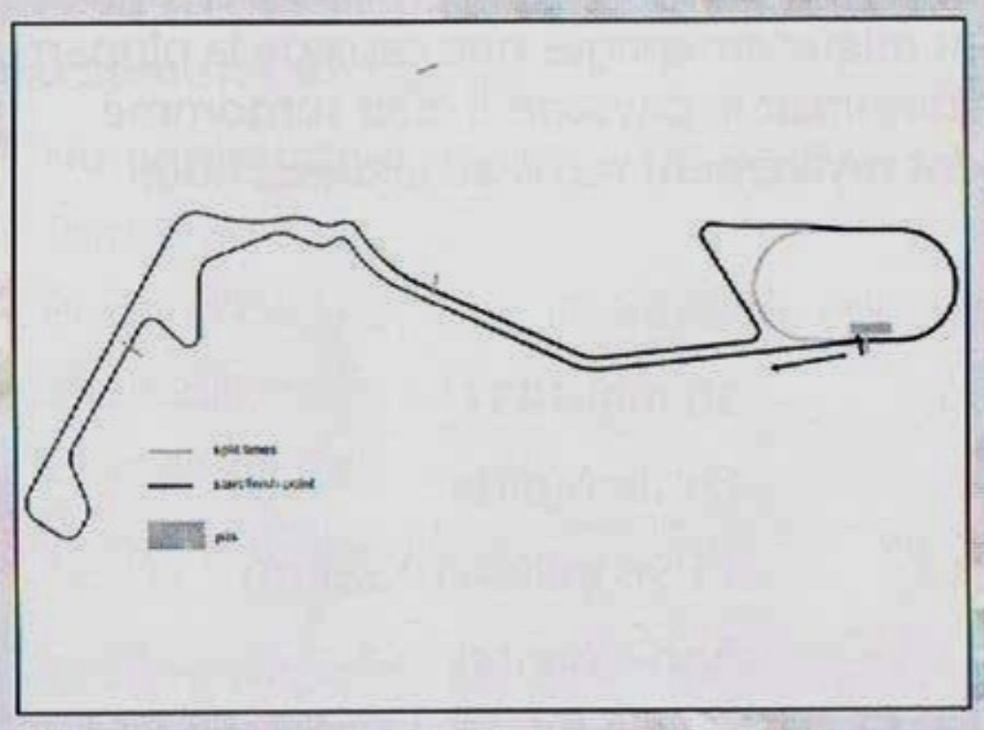
Date de la course : 3 juillet 1937

Type de circuit : Moderne

Développement : 3,97 miles (6,35km)

Sens : Anti-horaire

Premier circuit moderne type Formule 1, il comporte des bancs de gravier dans les virages, des ralentisseurs au bout des lignes droites, des clôtures, et des feux pour signaler les accidents. Le tracé a été modifié à l'issue de la saison 1936, et a été globalement rationalisé afin d'adoucir les virages serrés et de diminuer le nombre de grandes courbes.



Montlhéry, France

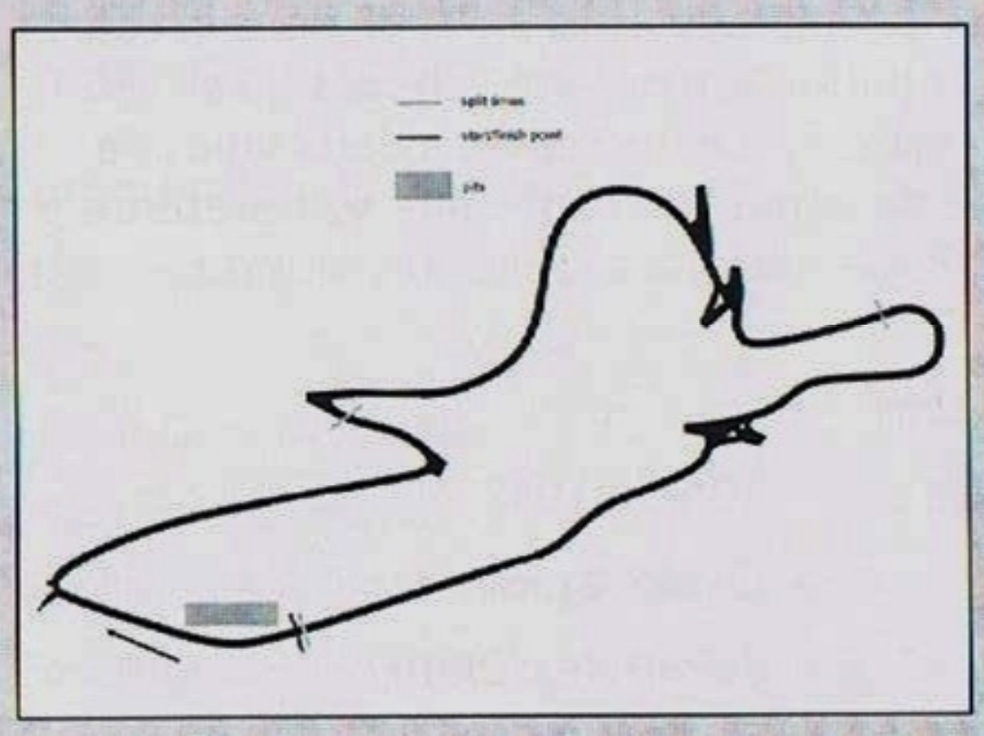
Date de la course : 11 juillet 1937

Type de circuit : Rapide, avec des portions routières

Développement : 7,8 miles (12,5km)

Sens : Horaire

Construit par un magnat de la presse en 1924, l'autodrome de Linas-Montlhéry, situé tout près de Paris, était composé de deux sections, l'une rapide, l'autre routière, totalisant quelque 12,5km. Le tracé a été modifié dans les années trente, afin de privilégier l'endurance et le pilotage par rapport à la vitesse pure.



Pau, France

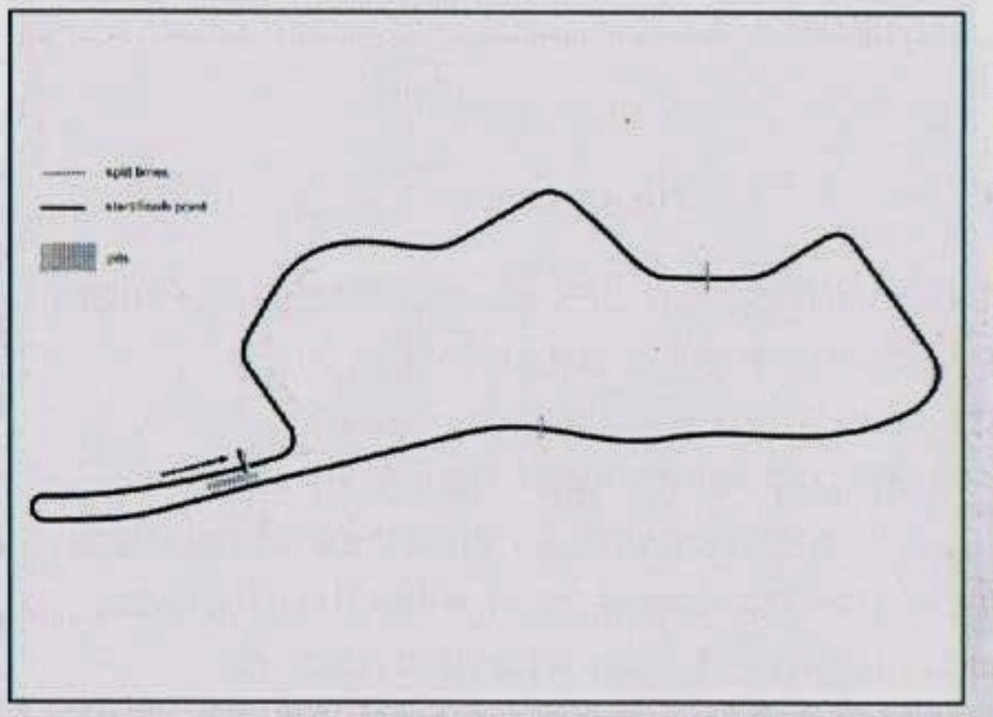
Date de la course : 25 juillet 1937

Type de circuit : Urbain

Développement : 1,72 miles (2,77km)

Sens : Horaire

Construit en 1933 pour remplacer le circuit original qui avait accueilli le Grand Prix de France en 1930, ce nouveau tracé était de type urbain (comme Monaco) et serpentait dans le quartier des affaires de la ville.
Il empruntait des rues étroites bordant le parc municipal et passait devant le célèbre casino. Très court, il offrait aux nombreux spectateurs beaucoup d'action à Buisson et au Lycée.



Donington, Royaume-Uni

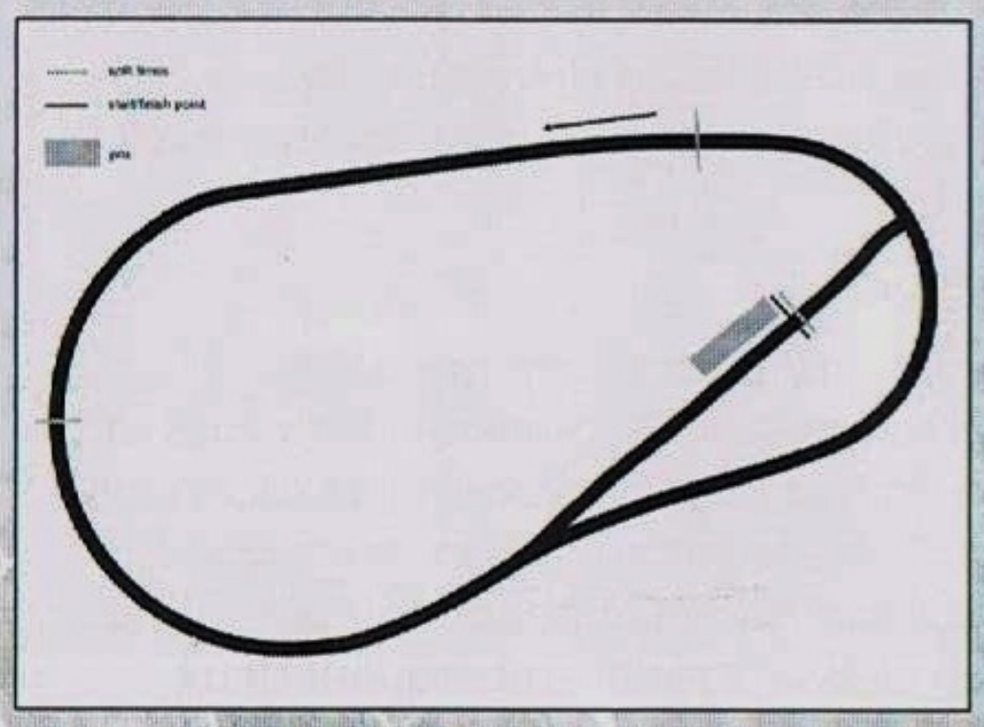
Date de la course : 8 août 1937

Type de circuit : Routier

Développement : 3,125 miles (5,03km)

Sens : Horaire

Premier circuit routier construit en Angleterre, Donington accueillit un véritable événement en 1937, car les écuries du continent traversèrent, cette année-là, la Manche pour la première fois. Les fans britanniques, qui avaient entendu parler des fantastiques bolides allemands (Mercedes et Auto Union), ne furent pas déçus : ils eurent droit à une symphonie de rugissements de moteur et de puissance brute...



Brooklands, Royaume-Uni

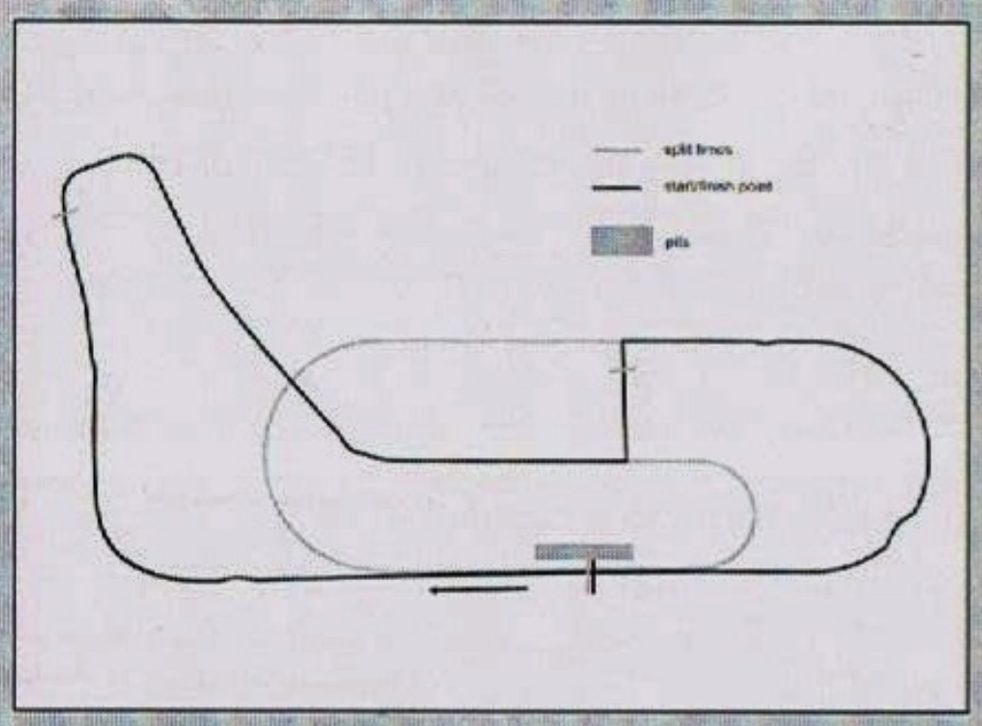
Date de la course : 12 septembre 1937

Type de circuit : Rapide

Développement : 2,75 miles (4,4km)

Sens : Anti-horaire

Brooklands était essentiellement constitué d'un ovale, avec une ligne de stands passant, en diagonale, par le centre du circuit. Il fut modifié à plusieurs reprises pour améliorer la vision des spectateurs. La piste était parallèle à une voie ferrée jusqu'au virage relevé de Byfleet ; large de 30 mètres et haut de 6 mètres, ce virage, que les voitures pouvaient négocier à 160km/h, était cependant moins relevé et moins impressionnant que le suivant, Members.



Monza, Italie

Date de la course : 26 septembre 1937

Type de circuit : Rapide et routier

Développement : 4,35 miles (6,99km)

Sens : Horaire

Construit en 1922 par l'Automobile Club de Milan dans l'ancien parc royal de la ville de Monza, à quelques kilomètres au nord de Milan, ce circuit comprenait une portion relevée et 13 tribunes faisant face à la ligne droite principale. Aux yeux des pilotes, il favorisait la conduite à l'aspiration, et fut temporairement raccourci, en 1934, par l'addition de chicanes ; ceci profita aux concurrents italiens, en réduisant les effets de l'écart de puissance qui les séparaient des bolides allemands.

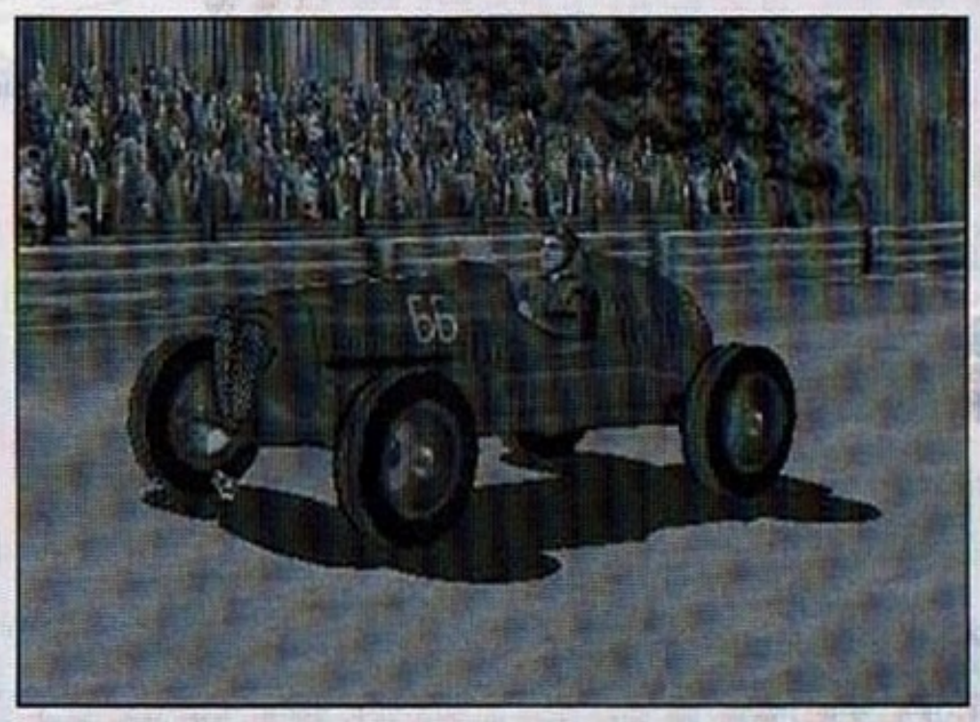
ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Voitures



Alfa Romeo P3

Conçue par Vittorio Jano, l'un des plus grands ingénieurs de l'histoire de la compétition automobile, la P3 Monoposto fut la première voiture de course monoplace. Animée par un moteur de 8 cylindres composé de deux blocs de quatre cylindres (disposant chacun de son propre compresseur), elle disposait du couple idéal à bas régime. Les nouveaux axes de transmission jumelés reliés aux roues arrières permettaient d'abaisser la position de conduite, en l'intégrant dans le châssis au lieu de le laisser au-dessus de ce dernier. La P3 remporta cinq grandes courses en 1932, mais elle eut son heure de gloire en 1935 lorsque le légendaire Tazio Nuvolari gagna, malgré un handicap de 100 CV, le Grand Prix d'Allemagne au Nurburgring, devançant les extraordinaires Mercedes 125 et Auto Union C sous les yeux des officiels nazis.



Alfa Romeo Bimotore

En 1934, les grands prix étaient dominés par la technologie allemande, sous la forme des Mercedes et Auto Union. Alfa Romeo désirait retrouver sa supériorité, et demanda à la Scuderia Ferrari de construire une super voiture. Luigi Bazzi, qui travaillait depuis longtemps pour Ferrari, conçut un châssis spécial embarquant deux moteurs de 8 cylindres placés devant et derrière le pilote. Le différentiel était situé au centre, et la puissance appliquée aux roues arrière par l'intermédiaire d'arbres de transmission jumelés en forme de "Y". Les Bimotore concoururent pour la première fois à Tripoli, où elles finirent quatrième et cinquième et, à Avus, une Bimotore termina à la deuxième place. Outre ses deux moteurs, cette voiture présentait d'autres caractéristiques nouvelles, dont une boîte de vitesses à trois rapports avant, un volant en position centrale, une suspension indépendante et deux réservoirs d'essence latéraux (configuration toujours employée de nos jours). La Bimotore ne parvint cependant pas à inquiéter les voitures allemandes en raison de sa consommation de carburant et de pneus, qui imposait de trop fréquents arrêts aux stands.



Alfa Romeo 12C

Cette voiture fut la première à disposer d'une suspension avant tirée et d'un pont arrière oscillant.



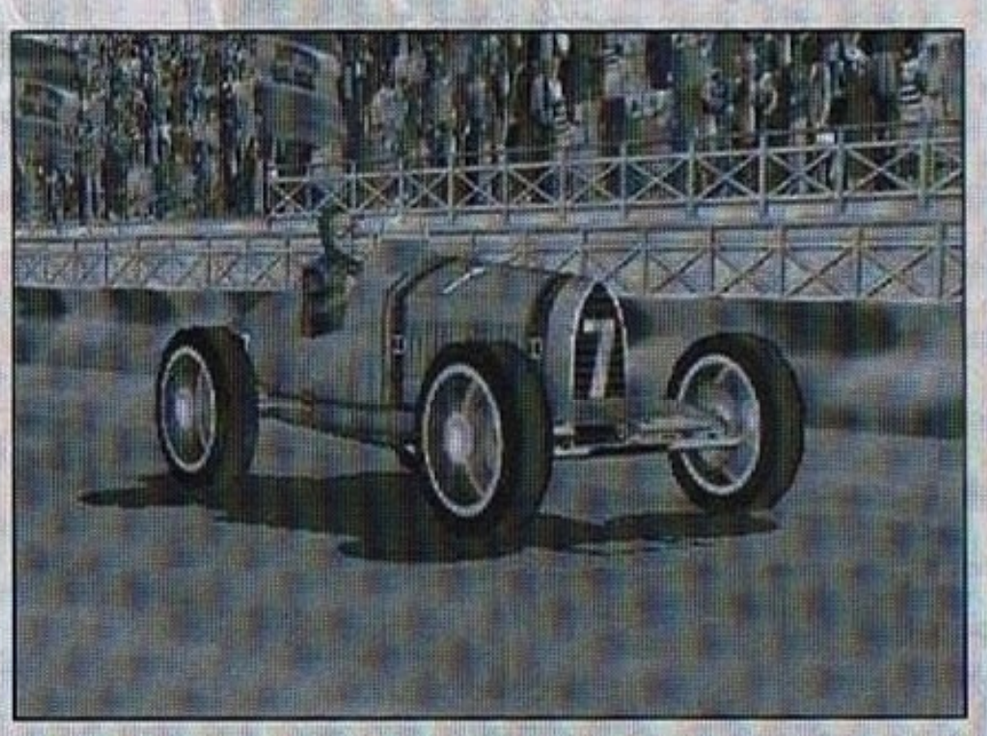
Auto Union Type C

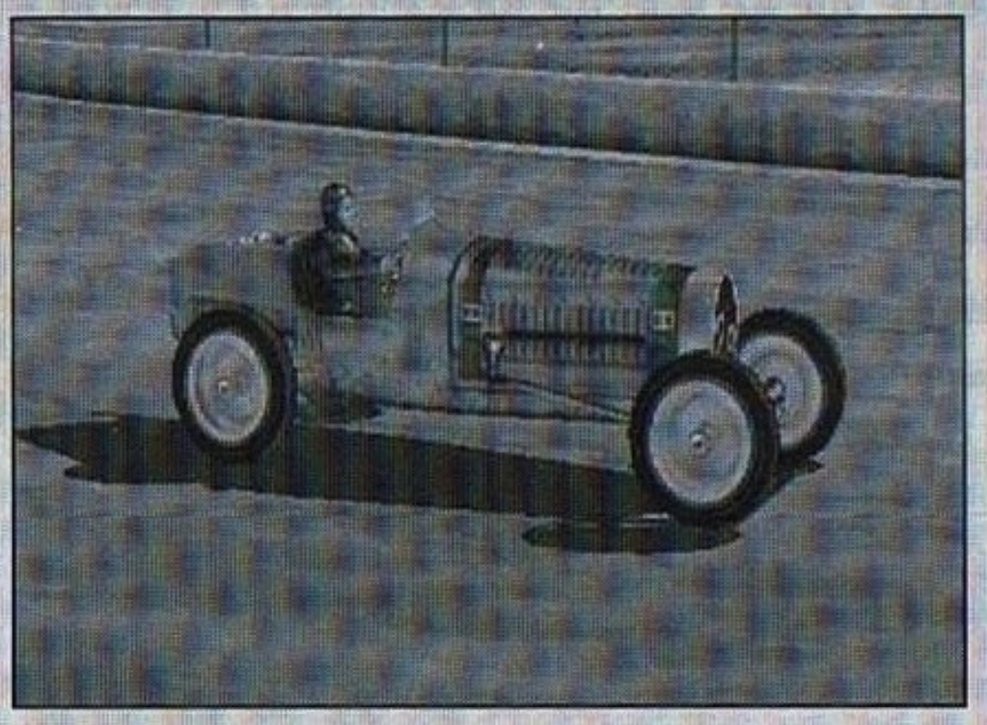
Conçue par le légendaire Ferdinand Porsche, cette voiture était animée par un V-16 de 6 litres de cylindrée. Les deux blocs de cylindres étaient calés à 45° et un arbre à cames en tête régissait les 32 soupapes ; l'ensemble fournissait à la voiture un couple optimal à bas régime. La suspension était de type 4 roues indépendantes, et la carrosserie profilée avait été testée en soufflerie. Bien que difficile à maîtriser, la Type C était capable de fournir des accélérations phénoménales : il lui arrivait encore de patiner à 240km/h ! Cette voiture, pilotée par l'extraordinaire Rosemeyer, a littéralement dominé la saison 1936.



Auto Union Type D

La Type D était une version modifiée de la Type C, afin de se conformer à la nouvelle réglementation prévoyant une cylindrée de 3 litres pour les moteurs compressés, et de 4,5 litres pour les moteurs sans compresseur.





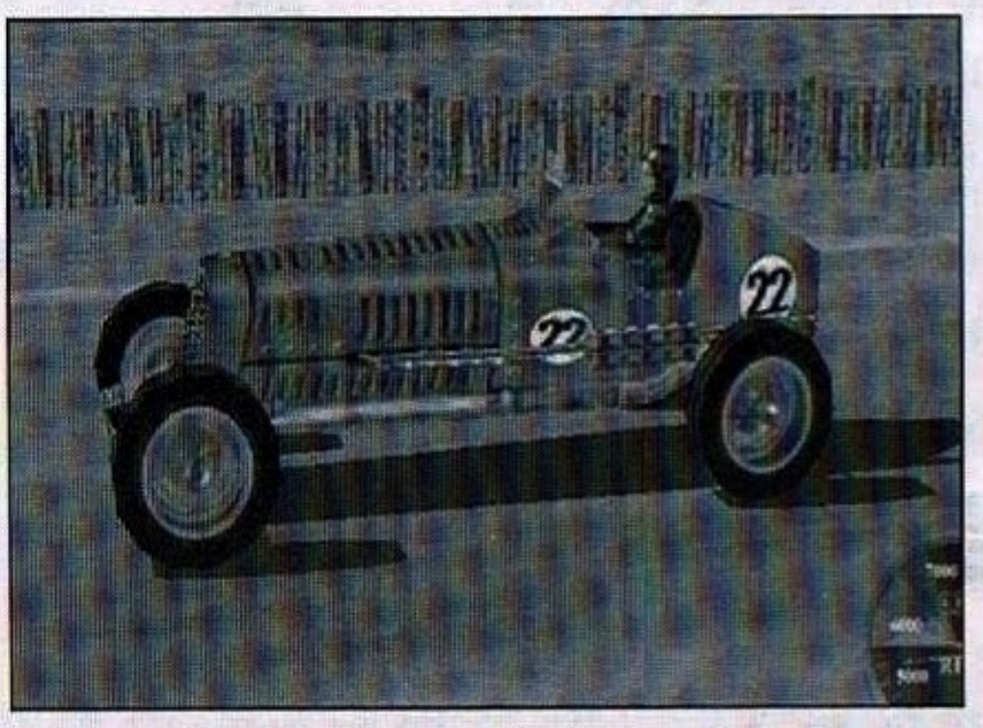
Bugatti 35B et Bugatti 59

Conçue à l'origine par Ettore Bugatti en 1924, la Type 35 fut modifiée entre 1927 et 1931 pour devenir la Type 35B, et domina la compétition automobile durant cette période. Quatre cents Type 35 furent construites et pilotées à cette époque. Ces 'voitures bleues' acquirent rapidement la réputation de pouvoir être engagées en course 'dès leur sortie de caisse' en raison de leur qualité de fabrication. Leur inconvénient majeur tenait à la lenteur avec laquelle Bugatti incorporait les améliorations qui n'avaient pas été développées dans ses propres ateliers. Lorsque les commandes de freins hydrauliques furent introduites par les autres constructeurs, il continua à faire appel aux câbles, et quand l'un de ses clients se plaignit du manque de puissance de ses freins, Bugatti lui aurait répondu : "Mes voitures sont faites pour rouler, pas pour s'arrêter !" La Type 59 était une version plus puissante des premières Bugatti, et un réservoir d'essence occupait la place du passager.



Duesenberg

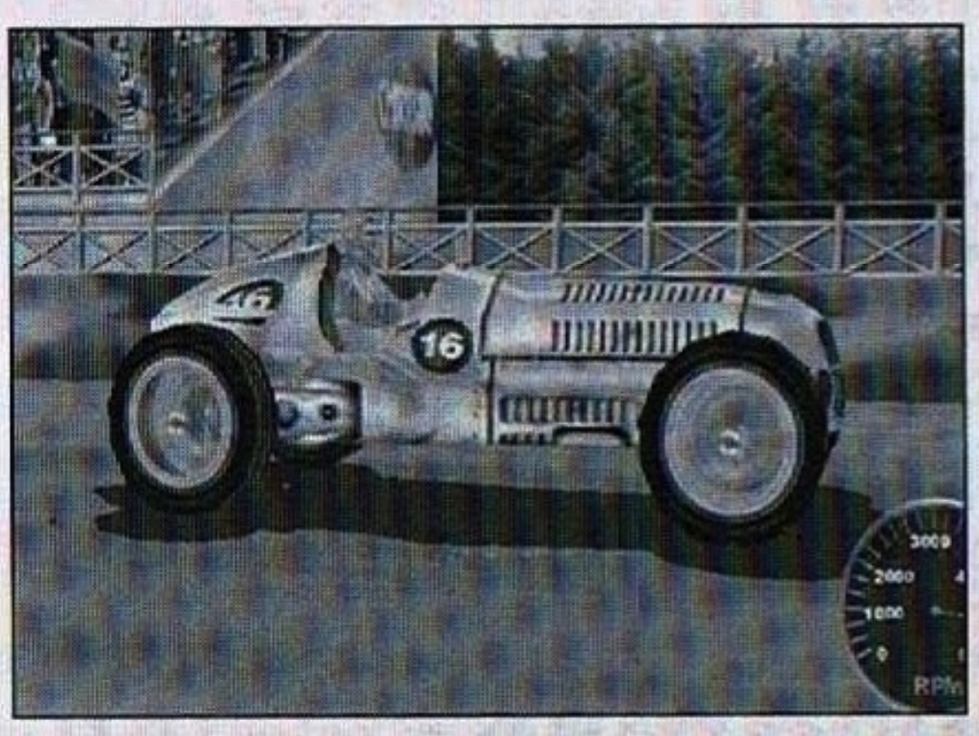
Les Duesenberg, animées par un bicylindre à plat de 24 CV, concoururent pour la première fois aux 500 miles d'Indianapolis en 1914. Elles eurent davantage de succès en 1920, année où elles occupèrent les troisième, quatrième et sixième places. En 1921, elles prirent part au Grand Prix de France où, malgré le dédain affiché par les écuries européennes, elles s'emparèrent des 1ère, 4ème et 6ème places, battant ainsi ce que l'Europe avait de mieux à offrir. Jimmy Murphy fut le seul Américain à remporter le Grand Prix de France au volant d'une voiture construite aux Etats-Unis. Il racheta ensuite la voiture, y fit installer un moteur Miller et la baptisa 'Murphy Special'. Il s'imposa en 1922 à Indianapolis 500, mais ce furent les Duesenberg, en occupant 8 des 10 premières places, qui dominèrent la course.



ERA Remus

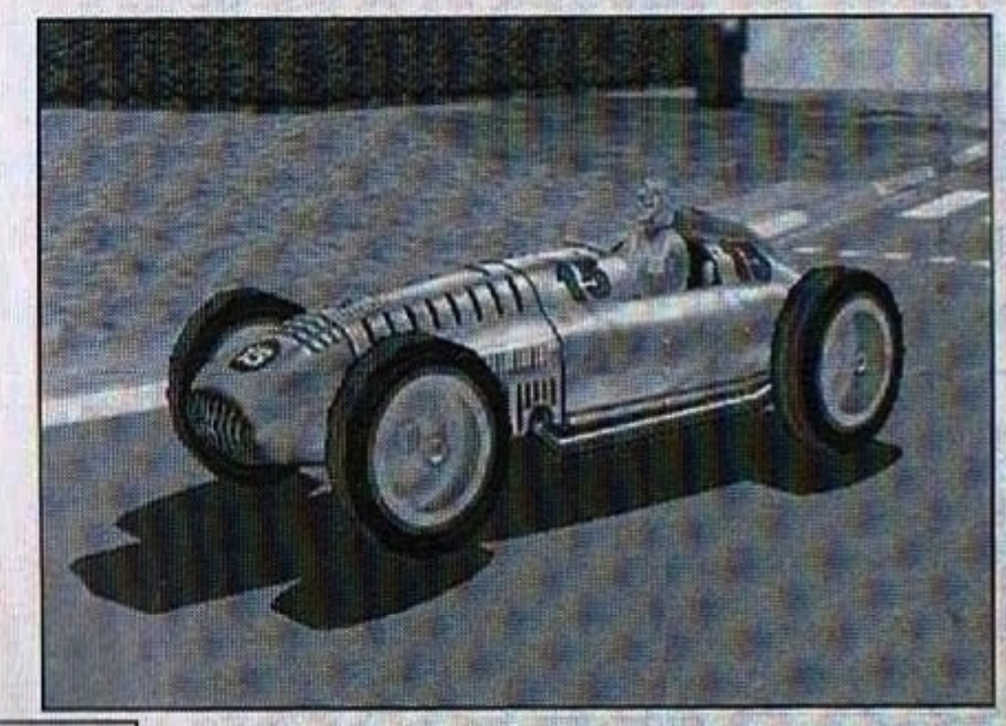
La Remus fut construite en 1936 par English Racing Automobiles dans un petit atelier de Bourne, dans le Lincolnshire. Commandée par deux princes thai, il s'agissait de leur deuxième ERA (la première s'appelait Romulus). La Remus disposait d'un moteur à compresseur de 1500 cm3, et pouvait accélérer de 0 à 60 mph en moins de cinq secondes.

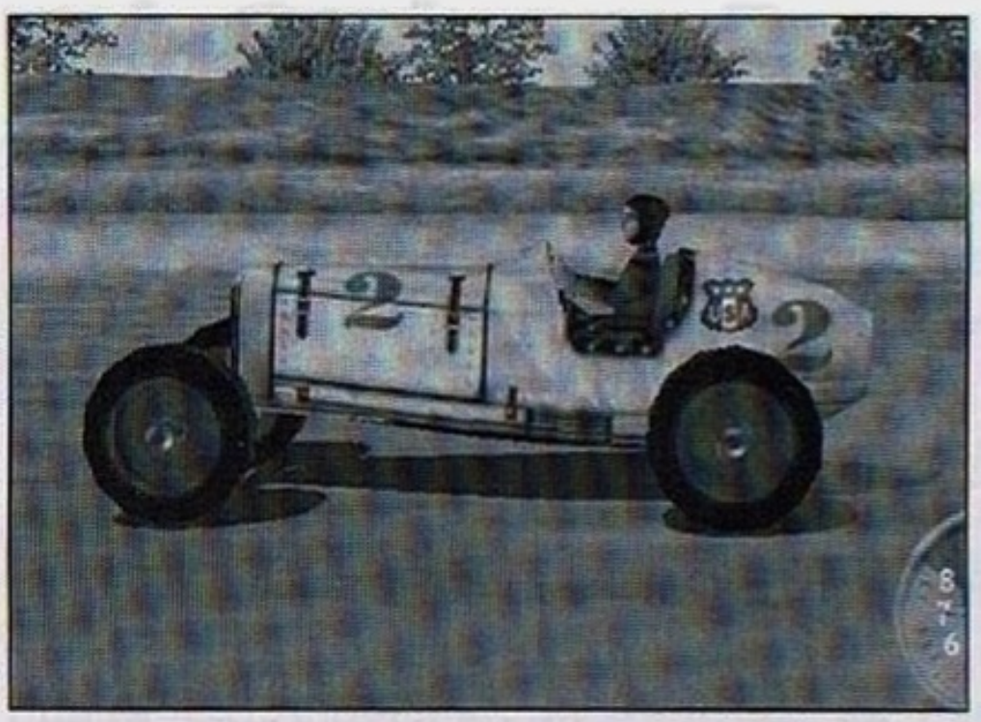
L'ERA Remus était une voiture de construction britannique achetée par des particuliers et utilisée en compétition. La voiture présentée dans ce logiciel arbore les couleurs officielles de la Thaïlande (châssis jaune et carrosserie bleu ciel).



Mercedes Benz 125 et Mercedes Benz 154

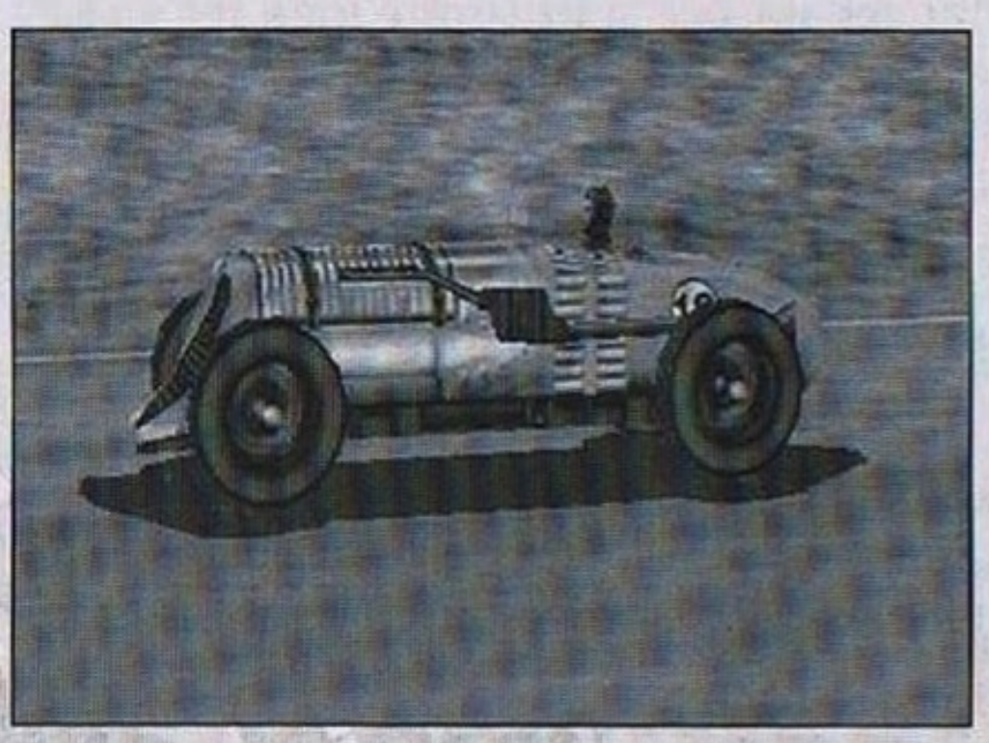
Rudolf Uhlenhaut, responsable du département compétition chez Mercedes, essayait personnellement toutes les voitures afin d'identifier les difficultés susceptibles d'apparaître en course. Il découvrit ainsi que le châssis d'origine de la Mercedes W25 était peu satisfaisant. Les suspensions étaient extrêmement rigides et n'autorisaient qu'un très faible débattement entre le pont et le châssis. Lors d'une séance d'essais, il perdit une roue arrière alors qu'il roulait à pleine vitesse sur une ligne droite, et la voiture continua comme si de rien n'était (à la manière d'un side-car). Ceci amena Uhlenhaut à repenser entièrement la voiture. Il fit alors des 125 et 154 LES voitures de course des années trente : les suspensions furent assouplies à l'avant, le compresseur fut modifié afin d'aspirer l'air à travers le carburateur au lieu de l'y insuffler, et la cylindrée fut augmentée sans beaucoup accroître la masse totale de l'engin. Elles furent les reines de la compétition.





Miller

La Miller 91 ('91' représentant la cylindrée de 1500cm³ exprimée en pouces cubiques) fut conçue et construite par Leo Goosen, Fred Offenhauser et Harry A. Miller.
La Miller 91 était une monoplace, et elle influença les constructeurs du monde entier. Son 8 cylindres en ligne était composé de deux blocs de quatre cylindres à culasses hémisphériques et deux soupapes par cylindre, animés par un double arbre à cames en tête.
Le compresseur centrifuge donnait le meilleur de lui-même sur les rapides circuits ovales américains.
Les moteurs parvenaient à fournir une puissance de 167 CV au litre, propulsant la voiture à plus de 171 mph, soit quelque 273km/h. La voiture établit de nouveaux records du monde sur 5 et 10 miles à Montlhéry, en 1928. D'autres constructeurs s'inspirèrent rapidement de la conception à arbre à cames en tête de la Miller, en particulier Bugatti pour sa Type 51.



Napier Railton

Animée par un moteur d'avion Napier de 24 litres de cylindrée, cette voiture, conçue par Reid Railton, pouvait atteindre 168mph, soit près de 270km/h, et détient toujours le record du circuit extérieur de Brooklands, établi par John Cobb en 1933 à 143.44 mph. Construite exclusivement (et pour une petite fortune) pour établir des records du tour et d'endurance, cette extraordinaire voiture pesait 1,5 tonnes et pouvait soutenir 2 G dans le virage relevé de Brooklands à 130 mph. En course, elle était handicapée par sa consommation de pneus et de carburant.

Rapide Historique des Grands Prix

En 1900 débuta une série de courses de voitures autorisant trois concurrents par pays, sélectionnés par les automobile-clubs nationaux. Dès 1902, les voitures pouvaient atteindre 160km/h et ces courses, qui se déroulaient souvent sur des voies publiques urbaines, ont engendré de nombreux accidents mortels pour les pilotes et les spectateurs.

En 1906, l'Automobile Club de France organisa ses propres courses (les premiers Grands Prix) sur un tracé de quelque 102km (environ 64 miles) près du Mans. 32 voitures prirent le départ et 11 terminèrent la course, le vainqueur pilotant une Renault équipée par Michelin de jantes détachables permettant un changement de pneus en 2 à 3 minutes, à la place des 15 minutes habituelles. Les clubs allemand et italien décidèrent d'organiser eux aussi leurs propres courses afin de promouvoir les constructeurs nationaux (à l'époque, Mercedes et Fiat).

En Grande-Bretagne, la compétition sur route était interdite, et les pilotes étaient obligés d'aller concourir à l'étranger jusqu'à l'ouverture du circuit de Brooklands, dans le Surrey. Brooklands offrait en outre l'avantage de faire payer les spectateurs et de financer ainsi ce sport. Cette idée se répandit rapidement sur le continent.

En 1922, le Grand Prix d'Italie fut organisé sur l'un de ces nouveaux circuits : celui de Monza. Le tracé empruntait 5,5km de routes auxquels s'ajoutaient 4,5km sur un ovale relevé, et parvenait à attirer 100.000 spectateurs. En 1925, d'autres circuits avaient été construits dans le reste de l'Europe, et un championnat du monde des constructeurs devait se tenir en France, Italie, Belgique et aux Etats-Unis.

En 1928, la stricte formule relative à la cylindrée et au poids fut abandonnée par les clubs, et une 'formule libre' fut instituée. Ce fut l'époque à laquelle les compétiteurs étaient des particuliers, parfois soutenus par un constructeur, et où des marques telles qu'Alfa Romeo (puis Ferrari), Bugatti et Maserati occupèrent le devant de la scène.

En 1934, l'Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus institua une nouvelle 'formule' de course : une masse en ordre de marche de 750 kg (comprenant l'essence et l'huile, mais sans le pilote), mais pas de limite de cylindrée. Elle imposa également une distance minimale de 500km. Le gouvernement allemand finança deux écuries pour cette série de courses : Auto Union et Mercedes. Mercedes, dirigée par Alfred Neubauer, repensa intégralement la motorisation afin de dépasser la cylindrée de 2 litres généralement considérée comme la limite pour cette classe de poids. Grâce à l'emploi de matériaux légers, il créa des moteurs de 4 litres installés dans un nouveau châssis, et conçut ainsi les voitures les plus rapides de l'époque. Afin de tenter de mettre en échec la supériorité allemande, Alfa Romeo créa la Bimotore, dont les deux moteurs actionnaient les roues arrière. Bien que rapide, l'Alfa usait trop de gomme et engloutissait des quantités incroyables de carburant !

En 1936, l'Auto Union Type C, pilotée par Rosemeyer, domina la scène. Elle était animée par un moteur de 6 litres que les ingénieurs allemands étaient parvenus à caser dans une voiture de 750 kg. Cet engin remporta cette année-là la plupart des Grands Prix européens.

En 1937, Mercedes construisit une nouvelle voiture, la W125, capable de dépasser 320km/h. Elle fut littéralement la reine de la compétition, et ses performances ne furent égalées qu'au cours des années 1960. Pour aider les voitures allemandes, le circuit d'Avus fut, cette année-là, modifié et fortement relevé. Ceci permit aux concurrents allemands d'atteindre, à bord de leurs voitures argentées très profilées, des vitesses qui ne furent égalées que lors des 500 miles d'Indianapolis de 1967. Ces vitesses étaient souvent mortelles et, l'année suivante, le légendaire pilote Rosemeyer perdit la vie dans un accident. En 1938, l'AIACR mit en place une nouvelle formule limitant la cylindrée à 4,5 litres, ou 3 litres pour les moteurs compressés. Le début des hostilités, en 1939, mit un terme à la domination allemande dans ce sport, mais les voitures construites au cours de cette décennie ont toujours été considérées comme les meilleures de tous les temps.

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Produits MicroProse à Venir et Existants

Spirit of Speed : 1937 possède un site web actif et passionnant créé spécialement pour que vous obteniez le meilleur de votre nouveau jeu. Vous pouvez nous rendre visite à l'adresse suivante :

http://www.spiritofspeed1937.com

Venez et vous découvrirez que le site web de MicroProse contient :

- Support technique
- Des conseils et des astuces
- Des mises à jours logicielles
- Des démonstrations
- De l'interaction
- Des entretiens
- Des compétitions

et bien d'autres choses encore.

Notre site web est constamment mis à jour, venez donc le consulter régulièrement. Ne ratez pas nos nouveaux événements et nos suppléments !

Produits Hasbro Interactive à Venir et Existants

Pour de plus amples informations sur les produits Hasbro Interactive à venir ou existants, veuillez consultez notre site web principal :

http://www.hasbro-interactive.com

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Service Conso Ubi Soft

Infos, trucs et soluces:

- Astuces, indices et solutions.
- Patches.
- Démos.
- Jeux, concours et cadeaux.
- Actualité, dates de sortie des logiciels.
- Boutique (Minitel).

Hotline : 08 36 68 46 32*
Accès conseiller : du lundi au vendredi de 9h30 à 20h00.
Accès serveur vocal : 7j / 7, 24h / 24
Minitel : 3615 Ubisoft*
7j / 7, 24h / 24
E.mail : serviceconso@ubisoft.fr
Fax : 01 48 57 07 41
Courrier : Ubi Soft – Service Consommateurs, 28, rue Armand Carrel, 93108 Montreuil Cedex

* 2,23 F / mn

Support Technique Ubi Soft

- Aide à l'installation, lancement ou excécution.
- Configuration machine.
- Mises à jour de logiciels.
- Echange de versions (VO/VF).
- Produits défectueux.

N° Indigo : 0 825 355 306**

Accès technicien : du lundi au vendredi de 10h30 à 12h30 – de 13h à 19h00
Minitel : 3615 Ubisoft*, Section SOS.
E.mail : supportechnique@ubisoft.fr
Fax : 02 99 08 96 45
Courrier : Support Technique Ubi Soft, Rue des Peupliers, 56 910 Carentoir

* 2,23F / mn
** 0,99F / mn

Site Internet Ubi Soft

- Actualité.
- Démos et mises à jour (Téléchargement).
- Concours.
- Boutique.
- Société.

http://www.ubisoft.fr

Notice/Garantie

1. Notice

Le logiciel et toutes les images, photographies, animations, vidéo, audio, musique et texte contenus dans le CD-ROM et ce manuel sont protégés par copyright. Ce copyright est la propriété ou est soumis à autorisation de Hasbro Interactive Limited à Caswell Way, Newport, Gwent, NP9 0YH. Sauf autorisation légale, aucune partie de ce manuel ou de tout autre élément contenu dans le CD-ROM ne peut être copiée, reproduite, traduite, modifiée ou réduite sous quelque forme électronique que ce soit sans l'autorisation écrite préalable de Hasbro Interactive. Vous avez le droit d'utiliser le CD-ROM pour un usage personnel mais vous ne pouvez pas vendre ou transférer des copies du manuel, du logiciel ou de tout autre élément contenu dans le CD-ROM. Location interdite.

2. Garantie

Hasbro Interactive Limited garantit à l'acheteur original de ce produit seulement, que le CD-ROM ci-inclus fonctionnera correctement en accord avec les spécifications établies dans ce manuel et que le CD-ROM original est dépourvu de tout défaut matériel ou de fabrication.

Cette garantie s'applique pour une durée de 8 jours à partir de la date d'achat. Durant cette période, si votre CD-ROM se révèle défectueux, nous vous demandons de bien vouloir contacter notre service de téléassistance technique dont le numéro est indiqué ci-dessus, puis le cas échéant, de le ramener chez votre revendeur qui vous le remplacera sur simple présentation d'une preuve d'achat datée et d'une brève description du défaut. Cette garantie ne s'applique pas aux défauts causés par une mauvaise utilisation, des dommages ou une usure excessive. Il n'existe aucune autre garantie concernant le CD-ROM. Hasbro Interactive Limited n'accepte aucune responsabilité pour toute perte de profit indirecte ou consécutive, même si nous sommes conscients de la possibilité d'un tel dommage. Cette garantie n'affecte en aucune façon les droits qui vous sont accordés par la loi.

Avertissement sur l'Épilepsie:

A lire avant toute utilisation d'un jeu vidéo par vous-même ou votre enfant. Certaines personnes sont susceptibles de faire des crises d'épilepsie ou d'avoir des pertes de conscience à la vue de certains types de lumières clignotantes ou d'éléments fréquents dans notre environnement quotidien. Ces personnes s'exposent à des crises lorsqu'elles regardent certaines images télévisées ou lorsqu'elles jouent à certains jeux vidéo. Ces phénomènes peuvent apparaître alors même que le sujet n'a pas d'antécédent médical ou n'a jamais été confronté à une crise d'épilepsie. Si vous-même ou un membre de votre famille avez déjà présenté des symptômes liés à l'épilepsie (crise ou perte de conscience) en présence de stimulations lumineuses, veuillez consulter votre médecin avant toute utilisation.

Nous conseillons aux parents d'être attentifs à leurs enfants lorsqu'ils jouent avec des jeux vidéo. Si vous même ou votre enfant présentez un des symptômes suivants: vertige, trouble de la vision, contraction des yeux ou des muscles, perte de conscience, trouble de l'orientation, mouvement involontaire ou convulsion, veuillez immédiatement cesser de jouer et consulter un médecin.

Précautions a Prendre dans tous les Cas pour l'Utilisation d'un Jeu Vidéo:

Jouez à bonne distance de l'écran de télévision et aussi loin que le permet le cordon de raccordement. Utilisez de préférence les jeux vidéo sur un écran de petite taille. Evitez de jouer si vous êtes fatigué ou si vous manquez de sommeil. Assurez-vous que vous jouez dans une pièce bien éclairée. En cours d' utilisation, faites des pauses de dix à quinze minutes toutes les heures.

ABANDONWARE MANUELS Un site Abandonware France

Crédits

Broadsword Interactive

Conception et Direction Artistique :

David Rowe

Responsable de l'Infographie, Programmation Physique :

Andy Nicholas

Infographistes :

Dai Banner
David Brownsea
Phil Curtis
Nicola Scurlock
Justin Slater

Conception et Direction de la Programmation :

John Jones-Steele

Responsable de la Programmation, Programmation du Son :

Jim Finnis

Programmation:

Ian Gledhill
Sean Smith

Broadsword Interactive tient à remercier les personnes et organismes suivants pour leur apport inestimable à la production de ce logiciel de jeu :

The Brooklands Museum Trust
The Donington Grand Prix Collection
Rob Titherley, The Brooklands Society
Classic and Sports Car Magazine
John Cook, Bad Management

John Broomhall et Darren Lambourne, pour le son. Nick Court, dont la détermination et les conseils ont permis de mener ce projet à bien dans les temps.

Ubi Soft à votre service.

Ce produit est distribué en France par Ubi Soft. Vous désirez des infos, des trucs ou des soluces sur nos logiciels; vous avez besoin d' une assistance technique? N'hésitez pas à contacter le service Ubi Soft adapté à votre demande.

SERVICE CONSO UBI SOFT :
Infos, trucs et soluces
- Astuces, indices, solutions
- Patches
- Démos
- Jeux, concours, cadeaux
- Actualité, dates de sortie des logiciels
- Boutique (Minitel)

Hotline: 08 36 68 46 32*
Accès conseiller: du lundi au vendredi de 9h30 à 20h00. Accès serveur vocal: 7j/7, 24h/24
Minitel : 3615 Ubisoft* 7j/7, 24h/24
e.mail. serviceconso@ubisoft.fr
Fax: 01 48 57 07 41
Courrier: Ubi Soft - Service Consommateurs
28, rue Armand Carrel
93108 Montreuil Cedex * 2,23F/ mn

SUPPORT TECHNIQUE UBI SOFT
- Aide à l'installation, lancement ou excécution
- Configuration machine
- Mises à jour de logiciels
- Echange de versions (VO/VF)
- Produits défectueux

N°Indigo 0 825 355 306 **
Accès technicien : du lundi au vendredi de 10h30 à 12h30 - de 13h à 19h00
Fax : 02 99 08 96 45
Minitel : 3615 Ubisoft * , Section SOS
e.mail : supportechnique@ubisoft.fr
Courrier: Support Technique Ubi Soft
Rue des Peupliers
56 910 Carentoir * 2,23F/mn ** 0,99F/mn

SITE INTERNET UBI SOFT
- Actualité produits
- Démos et mises à jour (Téléchargement)
- Concours
- Boutique
- Société

www.ubisoft.fr

HASBRO Interactive

ABANDONWARE MANUELS
93513.101.MA/1
© 1999 Hasbro Interactive Inc.
All Rights Reserved.