

# LIVE SIM



S.W.A.

MOD POUR G25

MATERIEL

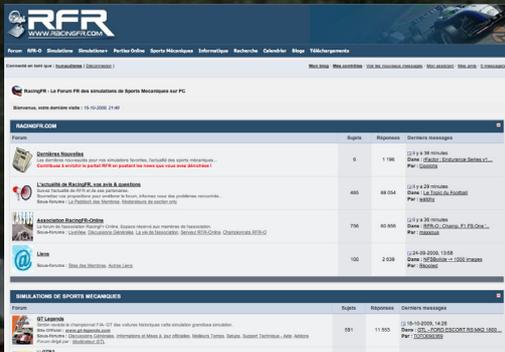
S.W.A.  
F1006

#1 - OCTOBRE 2009

LE WEBZINE DU SIMRACING



ENTRETIEN  
A. LEFEBVRE



INSIDE  
RACINGFR.COM

# ENDURANCE SERIES

MOD  
RFACOR

# SCREEN

Le screen du mois



DAVID74



YANN21

Par **Sebastien Poidevin**

## SOMMAIRE

NEWS p4-5

L'humeur de Jacky p6

Inside RFR p7

Rencontre avec A. lefebvre p8-9

Rencontre avec SWA p10-11

La chronique d'Alain Lefebvre p12

Test Endurance Series p13-15

Materiel p16

Récit de course Ludwig Ghidi p18-19

Cher lecteur,

C'est avec une immense fierté que j'introduis le premier numéro de LiveSim, le magazine virtuel francophone consacré au simracing.

La TeamGG est un team français de simulation de course automobile, créée depuis Novembre 2007 par Jérôme Bénard, qui regroupe des pilotes âgés de 14 à 50 ans et qui partagent cette passion. Composée de 20 pilotes à peu près, son forum a aujourd'hui plus de 110 membres.

Au début de l'année 2009, Gaylord Landais nous a rejoint, son implication dans la vie du Team a vite fait de lui un administrateur dévoué pour notre forum. Mais il n'allait pas s'arrêter là... au milieu de l'été 2009, le voilà qui lance sur notre forum l'idée d'éditer un journal, mais pas un journal qui raconte notre vie au sein du TeamGG, non, il voulait aller bien plus loin. Son idée était de parler dans ce journal du monde du simracing en général !! Très vite, des pilotes de la Team le suivent dans sa motivation débordante, une équipe de rédaction se crée. Mais l'ambition de Gaylord est telle qu'il décide d'aller chercher parmi toutes nos ligues partenaires d'autres personnes motivées par ce projet, des littéraires en herbe ou bien confirmés, des graphistes... En peu de temps, ces renforts issus des « Espace Simulations » et « RFR » nous rejoignent. C'est avec un grand honneur que nous avons accueilli au sein de la rédaction Alain Lefebvre, l'auteur du livre « Simracing », ouvrage très complet récemment sorti en librairie ! (plus d'infos par l'auteur lui-même dans ce numéro) Un topic réservé à la rédaction est alors créé sur le forum de la TeamGG, et Gaylord commence à manager tout ce petit monde. Plusieurs noms pour le magazine sont proposés par les membres de la rédaction, au début du mois d'août, la proposition de Hunaudières remporte la majorité des suffrages, le magazine s'appellera « LIVE SIM ». Une maquette de la couverture est proposée par le même Hunaudières... Le projet commence déjà à se concrétiser. Première victoire pour Gaylord ! Les sujets sont choisis par les rédacteurs, nous voilà tous au travail !!!

L'aboutissement de ce projet, vous l'avez entre les mains, nous espérons tous que la lecture de nos articles vous plaira. Longue vie à LiveSim !!

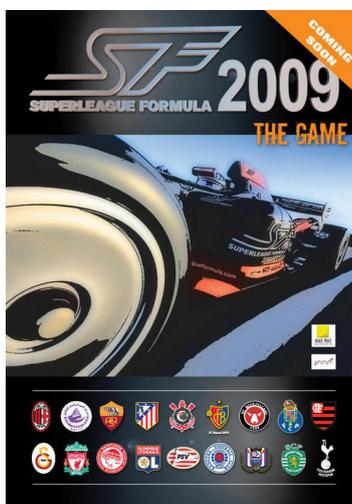


### Membres de la rédaction

Gaylord Landais (rédacteur en chef)  
Maxence Chollet (co-rédacteur en chef)  
Jérémy Dunand (graphiste & webmaster)  
Alain Lefebvre  
Jacky Ratzenberger  
Olivier Hercek  
Sebastien Poidevin  
Jérôme Benard  
Paul Bordeau  
Ludwig Ghidi  
Pascal Malenfant Tremblay

## SUPERLEAGUE FORMULA, LE JEU!

La Formula Superleague prend de plus en plus d'ampleur dans le monde du sport auto ! Les français commencent petit à petit à s'y intéresser notamment avec l'arrivée de l'Olympique Lyonnais et celle de Sébastien Bourdais au sein de l'équipe de Séville ! Les créateurs de ce championnat ont donc décidés de développer un jeu vidéo autour de leur championnat. Plus qu'un jeu vidéo ce sera, sans nul doute, une simulation, car le développement a été confié au créateur de rfactor: J'ai nommé ISI! Seul eincertitude sera-t-il payant? Sera-t-il gratuit et basé sur Rfactor?



## Hommage



Fin Août nous avons eu la triste nouvelle du décès de Frank#55. Toute l'équipe de Live Sim dédie ce premier numéro à ce grand Monsieur du simracing!

## Félicitation!

## La team XXX reprend du service!

Cela fait maintenant 4 mois que l'annonce a été faite sur RFR, la XXX Team reprend du service!! Et cela promet d'être tout simplement énorme! Tout le monde, ou presque, connaît le fabuleux mod 206 RCC qui



a été crée par cette petite équipe de modding. Et bien la barre est encore montée d'un cran! En effet les gars de la XXX Team travaillent d'arrache-pied depuis des mois, et, avec ce qu'ils ont pu nous fournir, c'est plus que convaincant! La 3D est d'une qualité que très peu peuvent atteindre! Les physics sont tous simplement époustouflantes! On peut vous garantir que les arsouilles vont être dantesques! Pour résumer le tout, jetez vous sur les liens dès qu'ils vous seront fournis, vous ne serez pas déçus! Le mod fera l'objet d'un test complet dans le prochain numéro.

## Et le grand gagnant est français!!!

A l'occasion de la future sortie sur un jeu simbin du système iOpener (pouvoir recourir de vraies courses depuis son ordinateur), Race Departement a organisé un concours de Skins. Le sujet : iOpener, simbin et race departement, le support: la Marcos de GTR-EVO. Bien sûr, un concours sans cadeau n'en est pas un ! Alors, il y avait à gagner un playseat unique aux couleurs de iOpener ainsi que 2 places VIP pour la course de FIA GT qui se déroulera à Zolder. Et, Cocorico, le gagnant est français ! Gregory Cogotti a, en effet, remporté le concours après avoir reçu le plus grand nombre de voix!! Félicitations à lui!!!



Et le grand gagnant est Mikael PEDRA !!! Et oui c'est avec bonheur que Mikael PEDRA alias Sirmika a appris mardi 6 octobre qu'il était devenu meilleur Auto-entrepreneur de France ! Toutes nos félicitations à lui et longue vie à SWA !!!



## Être inconditionnel ça paie!



Etre un inconditionnel d'un même développeur ça paie! En effet Tim Wheatley pense a tout! Il tient a récompenser ceux qui lui sont fidèles! Si vous utilisez encore GPL ou NASCAR 2003, Iracing sera gratuit pour vous pendant 1 mois ! Vous aurez le choix entre 2 packages. Le premier est pour les joueurs de GPL et amateur d'Open-Wheel.

Vous aurez accès pendant 1 mois au contenu de base de Iracing ainsi qu'a la Formule Skip Barber 2000. Pour cela, il vous suffira d'entrer le code promo suivant (PR-GPL). Pour les aficionados de NASCAR 2003, et donc de courses de stock-car, vous aurez bien sur vous aussi le contenu de base, mais, en plus, vous aurez la Chevrolet Montecarlo SS, grâce au code promo (PR-NR2003). Bien sur, il faut avoir une carte bancaire ou un compte paypal pour pouvoir profiter de cette « démo », mais sachez que c'est totalement gratuit! Par contre, si vous décidez d'obtenir votre mois gratuit et que vous ne voulez pas payer par la suite, n'oubliez pas d'enlever le paiement automatique.

Pour profiter de cet avantage veuillez vous rendre ici:

<http://iracing.com/membership/subscriptions.php?lc=2>

## TFGT devient Espace Simulation.



Le 10 septembre dernier, on apprenait la fermeture du site teamfactorygt.com, mais ce n'était que partie remise! Car le créateur de cette même ligue (Frederic Douay) a de suite réouvert un autre site <http://www.espace-simulations.com>. L'ancienne ligue était principalement basée sur GTR-Evolution, alors que cette nouvelle n'est plus vraiment consacrée à un seul et même jeu, mais plutôt ouvert à tout joueur qui pratique n'importe quelle simulation. 2 championnats sont actuellement lancés sur Netkar pro, ce qui est pour le moins novateur! Nous souhaitons toutes les réussites possibles à cette nouvelle communauté..

## Philip Island & la Ford Falcon V8 Supercar sur Iracing!



Iracing est sûrement l'un des jeux les plus controversés de la courte histoire du simracing. Son modèle économique est souvent contesté! Mais cela n'empêche pas ses développeurs de continuer à ajouter du contenu à leur joujou. En effet le célèbre circuit Australien de Philip Island et la monstrueuse Ford Falcon V8 vont bientôt débarquer sur Iracing! Cela promet de superbes courses mais aussi quelques pertes de points car une course de V8 Supercar, ça frotte !

Les articles de cette rubrique ont été rédigés par Gaylord Landais.

Toutes les images illustrant les news sont la propriété de leurs auteurs ou de leurs propriétaires.

# HUMEUR

## L'humeur de Jacky

Se lancer dans le Simracing n'est pas si innocent, mais il faut vraiment aimer le sport automobile. Ecouter et frissonner en découvrant le bruit si particulier d'un moteur de course. Ressentir avec intensité les confrontations entre deux pilotes. Chercher un réglage pour toujours aller plus vite. Mais aussi attendre désespérément la prochaine course, ou pire le début de chaque saison.

Nous sommes différents, car nous sommes impliqués. Parfois acteurs, tantôt spectateurs, nous sommes passionnés!

Un simple exemple : Allez sur le forum de Moncet ou de Froissard et lancez un débat pour connaître le vrai responsable de l'accrochage entre Prost et Senna à Suzuka en 1989. Quelques minutes suffiront pour avoir des avis tranchés et nombreux sur cet évènement.

La Passion nous anime, c'est une certitude. Pourtant dans un certain cas, je peux vraiment me sentir abattu. Et je ne dois pas être le seul.

Je m'explique. Notre activité requiert un minimum d'équipements. Chez moi donc, un volant et deux écrans. C'est plutôt sage en comparaison avec certaines installations. Néanmoins, en découvrant le matériel, beaucoup veulent essayer. Ils nous disent que leurs jeux préférés sont les jeux de simulation automobile, ou bien qu'ils veulent voir ce que c'est.

Ravi de pouvoir montrer, tu restes méfiant quand même en choisissant un circuit facile (Dijon). Tu expliques le freinage, l'accélération et la boîte. Le futur pilote est étonné que le passage des vitesses ne soit pas automatique, et te

voudrait que tu lui dises qu'il n'y arrivera pas ! Comme tu es poli, tu le laisses démarrer. Après quelques mètres, il ne s'est pas pris trop de murs dans les stands. Heureusement que tu avais choisi une voiture pas trop puissante. Il va y arriver c'est sûr, il va faire attention et il va y arriver.

Premier freinage, il profite du gravier évidemment... Ca va être long ! Tu lui réexpliques : « Fais attention, c'est une voiture de course ! Tu ne peux pas conduire comme avec la manette de ta PS3. Tu as des pédales qui sont sensibles, profite-en ! » Il se remet sur la piste. 1ère avec gaz à fond, et tête à queue évidemment...

Au bout de quelques tours, il parvient à prendre quelques virages (jamais plus de 2). Et en regardant ses pieds je comprends quel est son problème. Après le freinage, une fois qu'il a engagé la voiture dans la courbe, il appuie à fond sur l'accélérateur... La force centrifuge, les transferts de masse font le reste. Même en lui expliquant, c'est difficile de changer des mauvaises habitudes.

A l'inverse quand je vais chez mon neveu et qu'il me fait jouer à Gran Turismo, avec la manette, je suis incapable de rouler aussi vite que lui. Force est de reconnaître que nous sommes bien différents. Parfois mes potes sont revenus. Je ne les avais pas écœurés. Ils insistaient, et ont fini par prendre plaisir à rouler vite en conditions réelles. Real Gaming, Real Racing.

Nous le savons, les jeux de Simracing sont élitistes. Le concept étant de reproduire le plus fidèlement possible la réalité, il faut prendre son temps pour s'acclimater. Etre modeste sur sa progression. Tout le contraire des jeux de courses vendus en masse sur les consoles. Pourtant j'ai l'impression que les gros éditeurs se sont décidés à déplacer le curseur du gameplay vers un peu plus de simulation.

Sommes-nous plus nombreux ? Sans doute. J'ignore si à l'avenir, le Simracing prendra une plus grande place. Sommes-nous plus nombreux ? Sans doute. J'ignore si à l'avenir, le Simracing prendra une plus grande place. Par contre je suis certain que nous y avons tous participé en partageant notre Passion.



demande où est le bouton d'overboost (!!!). Le grand moment de solitude commence, mais tu souris, car tu es bien élevé. Il te demande s'il y a un moyen de changer la vue pour avoir celle par-dessus (!!!).

Tu comprends alors que ses références de jeux de simulation, sont Super Mario Kart ou Project Gotham. La prudence

# INSIDE

Inside RacingFR.com

Pour ce premier «INSIDE» nous avons décidé de vous présenter la plus grande communauté de simracing français, il s'agit bien évidemment de RFR. RacingFR a été créé il y a maintenant 6 ans. Le forum compte à ce jour plus de 33 000 membres inscrits!

## La Communauté RFR:

Si le forum est si populaire, c'est que l'on y trouve tout sur toutes nos simulations préférées! Bon nombre de présentations de mods y sont faites! Les différents forums permettent une bonne lisibilité, chaque personne y trouve forcément chaussure à son pied! Un bon nombre de membres ne vont que dans la partie qu'il leur intéresse et c'est cela qui fait la force de RFR. C'est que ce forum n'est pas seulement consacré à une seule plateforme. Outre le fait que l'on puisse trouver énormément d'information sur les différentes plateformes de simulation, on peut y également y trouver énormément d'aides et de tutoriaux venant de membres passionnés voulant partager leurs connaissances. En outre, si vous voulez trouver les dernières infos de vos simulations préférées, RFR est incontournable.

**Gaylord Landais** : Bonjour Averell je tenais déjà à te remercier de m'accorder un peu de ton temps pour répondre à nos questions. Dans un premier temps, peux tu nous parler un peu de ton rôle au sein de RacingFR?

**Averell** : Bonjour, mon rôle, tout comme celui de mes collègues, est essentiellement d'organiser des courses sur les plates-formes de mon choix, et de veiller à leur bon déroulement. La plupart sont en « open » c'est à dire ouverte à tout le monde, sous condition de respecter notre charte. Certaines, plus rarement, sont réservées aux membres. Nous organisons également des championnats exclusivement réservés aux membres de l'association.

**GL** : Cela vous prend t'il beaucoup de temps ?

**A** : C'est très variable. Disons que pour les courses open, ça va de 30mn à 2 heures selon les divers tests que je m'impose, par contre pour ce qui est d'un championnat, je ne compte plus les heures.

**GL** : Combien de championnats organise RFR en ce moment? Pouvez vous donner des infos sur les prochains championnats qu'organisera RFR?

**A** : Il y a l'heure actuelle, deux championnats en cours, un sur GTL organisé par mon collègue C@rbone, un autre sur Rfactor en NASCAR co-organisé par Totorman et Batman.

## La ligue RFR-O:

RFR n'est pas seulement une communauté, c'est aussi une ligue, et une très grosse ligue! Le total des pilotes RFR-O s'élève à environ 150, de quoi faire de très bons championnats. Les différents championnats organisés sont d'un très bon niveau, puisque de très très bons pilotes s'y affrontent, mais toujours dans la bonne humeur!! Mais tout cela va nous être conté par monsieur « Averell » Organisateur RFR-O, qui nous a gentiment accordé un peu de son temps pour répondre à nos questions.

2 autres championnats vont voir le jour très prochainement sur Rfactor, l'un en F1, l'autre en endurance.

Sans doute deux autres naitront sous peu sur GTR2 et GTR-E

**GL** : Comment faut il procéder pour devenir pilote RFR-O et ainsi participer aux championnats organisés par RFR?

**A** : Rien de plus simple, se faire connaître un tant soit peu via le forum, et en participant à quelques courses « open », puis adhérer à l'association via une modique contribution de 15€ à l'année, ce qui ouvre droit à participer à tous les championnats que l'on souhaite.

**GL** : Le jeu Race On va sortir dans un mois environ. RFR va t'il organiser un championnat pour découvrir ce jeu?

**A** : Il y a de grande chance que l'ami Tak s'y colle selon les retours des membres.

**GL** : Merci d'avoir répondu à mes questions Averell un petit mot pour la fin?

**A** : Merci à vous de m'avoir contacté, et de nous faire connaître via Live Sim. Sinon, j'ai faim !

Voilà maintenant 4 mois que le premier livre sur le simracing est sorti, et il a été accueilli avec un très grand intérêt. En effet, quelle communauté de jeux vidéo peut se targuer d'avoir un livre écrit par un véritable écrivain? Bien que la plupart de vos questions ont trouvé une réponse sur différents forums, nous allons essayer d'approfondir ce sujet avec cette interview d'Alain Lefebvre, auteur du livre Simracing.

**Gaylord Landais :** Bonjour Alain, je tenais d'abord à vous remercier pour cette interview que vous nous avez si gentiment accordé. Pouvez vous nous expliquer vos motivations pour ce livre?

**Alain Lefebvre :** Cela faisait déjà un moment que j'avais en tête de faire un livre sur notre passion commune mais j'étais occupé sur d'autres projets. Et puis, quand j'ai pu avoir le contact avec Pearson France, l'éditeur, je savais que je tenais une bonne piste. Pearson publie plusieurs livres sur les loisirs numériques dont un guide sur Flight Simulator qui est devenu la référence de sa catégorie.

Mon ambition était de faire de même pour le Simracing. Mais, pour cela, il fallait d'abord arriver à convaincre l'éditeur! Après moult discussions sur le sujet, le contenu et l'angle, nous avons convenu qu'il fallait viser les amateurs de sport-auto qui, pour la plupart, ne connaissent même pas l'existence du SimRacing. En gros, pour cette population, il n'existe que les deux extrêmes : les jeux vidéos comme Gran Turismo sur PlayStation (qui est d'ailleurs souvent sponsor de teams dans le sport-auto, particulièrement au Mans) et les simulations utilisées par les teams de F1. Le premier apparaît comme peu intéressant pour les vrais amateurs et les secondes inaccessibles au commun des mortels... Alors qu'en fait, les logiciels de SimRacing se situent juste entre ses deux extrêmes : bien plus fouillés et réalistes que Gran Turismo et tout à fait accessible à un large public.

Le but ultime du livre est donc de faire connaître le SimRacing aux nombreux amateurs de sport-auto afin qu'ils puissent, eux aussi, profiter de cette formidable expérience et vivre leur passion d'un peu plus près. Si le livre permet de remplir un peu plus nos grilles de départ, j'aurais pleinement réussi.

**GL :** Les débutants, et même les non-connaisseurs étant visés, avez vous eu des retours de personnes qui se sont mis plus intensément ou qui sont entrés dans le monde du simracing grâce à votre livre?

**AL :** Je n'ai pas encore eu beaucoup de retours de ce type car il faut du temps pour qu'un ouvrage se diffuse et produise ses effets. Par expérience, je sais que le cycle de vie d'un livre se mesure en années, pas en semaines.

Ceci dit, j'ai tout de même reçu quelques messages sympatiques et, dernièrement, lors d'une séance d'essais sur iRacing, j'ai été interpellé par un français qui avait découvert ce service à travers mon livre.

**GL :** Ce livre est il un succès pour vous? Pouvez nous dire combien d'exemplaires se sont vendus?

Alain Lefebvre : Oui, je pense que le livre est d'ores et

déjà un succès même si on a pas encore les chiffres qui permettraient de valider la tendance (mais on peut voir son classement sur amazon.fr et rien que cet indicateur permet de voir que l'accueil est plutôt bon). Il faut savoir que les éditeurs travaillent un peu «dans le noir» et avec une grosse inertie : tant que les libraires n'ont pas demandé des réapprovisionnements, on ne sait pas vraiment si le livre se vend bien ou pas.

C'est au bout de quelques mois qu'on sait si une seconde impression est nécessaire et c'est là le signe tangible que le succès est au rendez-vous. Pour le moment, on a juste une tendance qui est bonne mais qui reste à confirmer.

**GL :** Les réactions de certains membres de la communauté semblent ne pas aller dans le même sens que vous au sujet de GTL, pouvez vous nous donner un peu plus de précisions sur ce sujet?

**AL :** Lorsque nous avons arrêté le contenu avec l'éditeur, il fallait forcément fixer une limite à ce qui serait couvert et cela impliquait que certains éléments allaient rester de côté... Sinon le livre aurait fait 600 pages (et sans doute ne serait-il pas encore terminé...) !

Donc, pour ce qui est de la présentation des principales simulations, il a été décidé qu'on se limiterait aux logiciels «récents» de chaque éditeur : c'est pour cela que, dans le cas de SimBin, nous avons préféré nous concentrer sur Race07 que sur ses précédents titres (et, à chaque fois, je suis entré en contact avec les éditeurs pour leur demander les autorisations nécessaires... SimBin était évidemment favorable à ce que nous mettions l'accent sur Race07 et beaucoup moins sur GTL).

Alors, certes, on peut déplorer l'absence de GTL mais aussi de GTR2 (qui ne sont qu'évoqués dans le livre) mais il faut comprendre la logique éditoriale de l'ouvrage qui ne prétend pas être exhaustif. De plus, il y a un chapitre entier consacré aux «autres simulations» où, entre-autre, l'incroyable longévité de GPL est expliquée. Que n'aurait-on pas dit si GPL n'avait pas eu la place méritée dans ce livre ?

J'ajoute enfin pour tenter de clore ce sujet que mes préférences personnelles aussi ont été mises de côté puisque j'ai passé beaucoup de temps sur GTL (que j'utilise encore de temps en temps) alors qu'il y a longtemps que j'ai abandonné GPL. Mais je n'ai pas rédigé cet ouvrage pour seulement me consacrer à ce qui me plaisait mais bien pour donner un aperçu aussi large que possible de la diversité et de la richesse de notre micro-univers.

**GL :** Vous voyez Iracing comme la simulation la plus aboutie du marché. Que répondriez vous aux détracteurs du modèle économique de Iracing? Quel argument pouvez vous nous donner pour que l'on soit attiré par cette simulation?

**AL :** Je n'ai rien à répondre à ceux qui trouvent que iRacing est trop cher : c'est une opinion tout à fait respectable et qui même a du sens si on analyse l'offre actuelle à travers le seul prisme du prix. Cependant, il faut bien aussi admettre que la formule proposée par iRacing, si elle paraît excessive à quelques-uns, a séduit de nombreux SimRacers et pas seulement aux USA mais

bien dans le monde entier. Et on trouve de nombreux français sur les pistes d'iRacing : le club France est un des plus actifs des clubs européens. Ensuite, je voudrais nuancer l'affirmation comme quoi «iRacing est la simulation la plus aboutie selon moi» : certes, je trouve que le feeling apporté par iRacing est aujourd'hui le plus intéressant mais pas au point de rejeter les autres simulations au fond du trou noir de l'oubli ! De plus et c'est un point essentiel, il faut comprendre qu'iRacing n'est pas seulement une simulation offrant comme les autres des voitures et des circuits, c'est aussi et surtout une organisation qui permet de participer à des courses et des championnats online selon un cadre très stricte de licences. C'est une alternative au système des ligues: on aime ou on aime pas, il y a des avantages et des inconvénients, point. Cela en fait une offre à part mais elle est aussi critiquable ce que je n'ai pas manqué de faire dans mon livre : les choix radicaux des concepteurs d'iRacing peuvent être séduisants pour certains comme ils sont un repoussoir pour d'autres. Les arguments en faveur d'iRacing vont donc dépendre de votre approche de la simulation, cela ne peut donc pas être une analyse objective. De plus, je l'ai dit et je le redis : je ne recommande pas de faire ses débuts en SimRacing par iRacing qui est un peu trop abrupt dans ses choix conceptuels. Donc, on voit que le débat «pour ou contre iRacing» ne se limite pas à la seule question du prix et, à mon sens, n'a pas lieu d'être : soit c'est une formule qui présente de l'intérêt à vos yeux (et j'explique pourquoi dans mon livre), soit vous êtes intéressé par des aspects qui n'existent pas dans iRacing (comme le modding et les ligues) et la question ne se pose pas.

**GL :** On voit souvent sur votre blog quelques récits de vous racontant des courses d'endurance que vous faites avec votre fils! Mais à quand une endurance on-line avec votre fils, que tout le monde puisse se frotter à Mr Lefebvre?

**AL :** Des courses d'endurance online, j'en ai déjà fait deux avec la ligue GTRO (dont une à Sebring sur GTL). Je ne demande que cela! Mais, par ailleurs, je constate que les courses d'endurances sont plus difficiles à organiser et à réussir que les courses de sprint et ce pour plusieurs raisons... Tout d'abord, les logiciels sont peu adaptés. Race07 ne permet pas de faire des courses longue distance (la météo est gérée mais pas les transitions jour/ nuit ce qui d'ailleurs est une régression par rapport à GTR2 et à GTL...) et seul rFactor semble taillé pour ce rôle (transition jour/nuit et même changement de pilotes dans les stands). Malheureusement, rFactor est encore perfectible sur bien des points dans ce cadre : le changement de pilotes dans les stands est une procédure assez compliquée et souffre de plusieurs bugs. De plus, rien n'est prévu dans rFactor pour le retour en cas de déconnexion (ce qui, dans le cadre des courses longues est encore plus critique que d'habitude). On voit des efforts intéressants pour contourner ces difficultés, comme le logiciel développé par L2R,, mais ce dernier n'est pas utilisable dans tous les cas car il exige une configuration Windows XP bien à jour (ce qui, par exemple, n'est pas mon cas pour des raisons personnelles).

Ensuite, les ligues qui se lancent dans l'organisation de ces courses ont du mal à les remplir (c'est déjà difficile d'assurer un bon taux de présence pour des courses «normales»... Seuls ceux qui ne se sont jamais penchés sur la question de l'organisation des courses online peuvent être surpris par ces difficultés). Donc, je considère que les courses d'endurances sont notre «nouvelle frontière», la prochaine étape à atteindre. Je ne doute pas que cela sera fait prochainement mais, en attendant, j'utilise le offline comme un pis-aller permettant tout de même de vivre des moments intenses. Que l'on me comprenne bien : je suis le premier à dire que vivre des événements online est bien mieux que de rouler dans son coin en offline mais il y a des cas où il faut savoir faire «contre mauvaise fortune bon coeur»...

**GL :** Peut on espérer un deuxième livre sur le simracing?

**AL :** De ma part ? Certainement! Mon idée est de mettre à jour l'ouvrage actuel à travers des éditions successives afin de rester en prise avec l'actualité bouillonnante de notre domaine. Mais, là encore, il faut d'abord convaincre l'éditeur... Et, pour le moment, celui-ci attend d'abord de voir si le succès est au rendez-vous. Quand on connaît les contraintes des éditeurs, c'est une position tout à fait légitime. Pour ma part, je suis déjà en train de rassembler des éléments qui pourraient figurer dans une prochaine édition, c'est un travail qui ne s'arrête pratiquement jamais !

**GL :** Merci pour vos réponses Alain! Un petit mot pour la fin?

**AL :** Oui, je voudrais remercier à nouveau tous ceux qui ont participé à ce livre avec moi. J'aurais pu l'écrire tout seul dans mon coin mais il n'aurait pas été aussi riche et authentique. C'est grâce aux dizaines de témoignages et de contributions diverses que j'ai pu rassembler que cet ouvrage peut être proche de la réalité du SimRacing telle qu'elle est vécue par des milliers de SimRacers. J'espère vraiment que le ton et le contenu de ce livre va inciter de nombreux passionnés à venir nous rejoindre et enrichir encore notre communauté.

SIMRACING, par Alain Lefebvre  
édité chez Pearson  
ISBN : 978-2-7440-9265-7  
19 €

Comme vous le savez sans doute, nous sommes tous très exigeants quant au choix de nos mods et de nos jeux. Mais qu'en est-il de nos volants? Et bien, il en ressort que oui ! Nous le sommes tout autant qu'avec nos jeux et nos mods. Les plus exigeants d'entre nous vont même jusqu'à se faire faire des volants sur mesure ! Notre petite enquête se porte donc sur la petite société du nom de SWA (swheel adaptation).

**Gaylord Landais :** Bonjour Sirmika, tout d'abord je tenais à te remercier de nous accorder cet interview malgré la surcharge de travail que tu as en ce moment! Pour commencer, comment t'es venue l'idée de créer SWA?

**Sirmicka :** Tout a commencé par l'idée en 2008 de m'attaquer à un cockpit (assise F1) et d'un volant réplique ferrari pour mon usage personnel . À vrai dire, je ne connaissais rien dans la fabrication d'un tel projet, si ce n'est la passion qui me pousse à voir toujours plus loin.

Aux vues des réactions des potes et simracers sur la toile, je me suis vite rendu compte qu'il existait un manque de la part des simracers, et que le rêve de chacun était presque celui que je venais de réaliser pour moi-même !! Avoir un volant unique pour soit!!!

De là tout à était très vite, j'ai commencé par avoir des demandes un peu trop importantes de par les messages privés ou e-mails de simracers et me suis vite rendu compte que je pourrais vite faire le bonheur de certains pilotes tout en me faisant plaisir !! J'ai commencé à en discuter avec un ami simracer qui m'a donné des ailes et qui n'est autre que William (mon associé de coeur) chez SWA . Etant à l'époque au chômage, je n'avais rien à perdre si ce n'est que de donner un peu de temps à la communauté... Ce que j'ai fait en ouvrant le 1 Avril 2009 SWA (non non ce n'était pas un poisson d'avril malgré que beaucoup y ont cru).

SWA est une entreprise individuelle sous le statut de l'auto-entrepreneur (je travaille à mon domicile) mais l'un de mes projets début 2010 est d'ouvrir un atelier qui comprendra surtout mon activité principale.

**GL :** Force est de constater que les commandes affluent, es-tu surpris de l'engouement autour de ton projet?

**S :** Alors là oui complètement !! Je me doutais que quelques potes et connaissances se seraient lancés dans l'aventure d'avoir un volant unique (un rêve de beaucoup de pilotes). Le problème, au départ, était que je n'avais qu'un seul volant à proposer en photos, ! Beaucoup de simracers ont attendu (et je les comprends) de voir les premières commandes livrées pour se faire leur propre idée. Aujourd'hui 6 volants ont été livrés à leurs pilotes en 5 mois, et ça a tout simplement fait boule de neige.

Il est vrai aussi que, plus j'en fais, plus mon expérience grandit dans la pratique et la qualité ! Cela explique

aussi, peut-être, la confiance que les simracers nous porte aujourd'hui. Mais une chose est sûre, mon plaisir est toujours le même, je vous rassure.

**GL :-** Quel est le prix moyen d'un volant SWA?

**S :** Je vais essayer de répondre au mieux à cette question, malgré qu'il soit très difficile de donner un prix !! SWA propose des volants à la carte, ce qui donne quasi un tarif personnel en même temps que le volant. De nombreuses options sont proposées en finitions ou en intégration électronique. Et cela peut tout autant aller du simple au double. Mais comme j'aime la transparence, la fourchette de prix pour un volant simple va de 350 à 900 pour les «FullPower» avec système palette SWA et « Quick Release ».

**GL :** Le prix en freine plus d'un. Peux-tu nous expliquer pourquoi appliquer des prix de ce niveau? Proposes-tu des alternatives de paiement? Une petite production en série est-elle envisageable pour di-

minuer les prix?

**S :** Exact, un volant SWA reste un investissement, mais dans le long terme! Les prix que nous proposons sont des tarifs qui se justifient, d'une part par la qualité que je recherche avant tout moi-même, d'autre part, par les composants que j'intègre ou les matériaux employés pour la finition (carbone véritable/Vernis époxy poli / lustré / carbone imitation thermo vernis). Bref, tout un tas de composants qui donnent une robustesse et une finition « racing ». Il faut aussi savoir que nos volants se fabriquent en 6 étapes et qu'une étude 2D et 3D doivent être validées avant la découpe numérique.

Tout ça demande des heures de boulot, du projet jusqu'à la livraison au client. Environ 40/80 heures par volant... Je vous laisse imaginer les tarifs monstrueux que cela ferait si la passion n'était pas avec moi

Dès que SWA est né, j'ai voulu mettre en place des facilités de paiement pour permettre à tout le monde de pouvoir s'offrir son rêve de simracer... Nous traitons au cas par cas et proposons des 3 voir 4x sans frais selon le tarif annoncé lors de la validation. J'essaie justement de faire en sorte quand j'envoie en découpe, de passer plusieurs commandes en même temps pour faire baisser le coût de production. Mais, je reste un passionné qui fait de l'artisanat pur, et je tiens à ce que SWA reste dans cette optique, une production en série oui, mais limitée, car je ne veux surtout pas prétendre



être une usine et encore moins le penser. Ce n'est pas dans notre mentalité, nous sommes là pour faire plaisir à la communauté, pas pour prendre leur porte-monnaie. Et nous nous efforçons, à chaque nouveau devis, de travailler avec les fournisseurs et sous traitants pour négocier ! Nos tarifs aujourd'hui sont, je pense, grandement justifiés par les commentaires que nous avons des heureux propriétaires d'un volant SWA.

GL : Combien de volants as-tu vendus depuis tes débuts?

S : Comme je l'ai dit plus haut, 6 volants ont été livrés et testés par les clients. 8 volants sont en préparation, et à l'heure où j'écris, 6 sont à valider et précommander. Si cela continue dans cette folie, je serais obligé de commencer à bloquer les commandes, car je suis tout seul à la fabrication et les délais s'allongent.

GL : La fabrication d'un volant prend quand même beaucoup de temps. Peux-tu nous expliquer les étapes de fabrication?

S : La fabrication passe par plusieurs étapes. Une maquette en 2D est dessinée par moi-même et validée par le client, avant qu'elle ne passe dans le bureau d'étude 3D d'Anthony (momo37), qui lui s'occupe de passer mon dessin en gabarit, pour le passage de la découpe numérique assistée par ordinateur (machine CNC). Une fois le volant découpé (mélange bois/alu), je passe aux étapes de fabrication. Pour des raisons de concept breveté et de copyright, je ne pourrai pas vous donner les étapes de fabrication détaillées, mais chaque pilote qui commande un volant a un suivi privé par msn ou autre. Je suis disponible le soir pour toutes questions et échange de photos pendant l'attente de la fabrication. Le concept, le logo, la marque et les dessins sont brevetés et la propriété de Sirmika Wheel Adaptation, un concept bien pratique qui peut évoluer au gré de vos envies et besoins futurs

GL : Envisagez-vous d'agrandir vos domaines de compétences vers les pédaliers et autres boîtiers de boutons?

S : Oui tout à fait !! Nous avons beaucoup de projets dans les cartons et certains d'ailleurs dont je ne parlerai pas pour garder la surprise. Mais, nous travaillons sur un boîtier encastrable SLI-M (de leobodnard). Ce boîtier pourra soit être intégré dans un tableau de bord (cockpit) avec plusieurs façades et finitions au choix, ou alors attacher, par exemple, sur le capot du G25 ou posé sur le bureau. Des boîtiers boutons en option, jusqu'à 16 boutons rotatifs, se connectant sur ce même boîtier SLI pour limiter le nombre de port USB. Une boîte séquentielle sortira à la fin d'année et nous travaillons aussi sur des projets comme le pédalier LoadCell et plein d'autres choses bien intéressantes. Les boîtiers boutons existent déjà avec Shark, qui le fait très bien. SWA n'est pas là pour faire de la copie, mais, au contraire, pour essayer de proposer quelque chose d'unique qui n'existait pas encore sur la toile.

GL : Un petit mot avant de nous quitter?

S : Oui une petite anecdote pour la petite histoire. Quand j'ai créé SWA, il n'y avait que moi (Sirmika) et William, puis arriva Anthony, qui est passé me voir pour me proposer ses services de 3D. Aujourd'hui, je ne pourrais plus me passer d'eux. Mais, pour revenir à l'anecdote, SWA veut dire Sirmika Wheel Adaptation ... Prenez les 3 premières lettres de l'équipe SWA - Sirmika - William - Anthony ! Hé oui, comme quoi le hasard peut parfois bien faire les choses. J'aimerais enfin remercier l'équipe pour cette interview et pour nous avoir proposé de nous faire connaître, à travers cette super idée de magazine virtuel. Remercier aussi mes pilotes SWA - clients, mais je n'aime pas ce terme - donc, merci aux «pilotes SWA» qui nous ont fait confiance et qui je l'espère, prennent autant de plaisir à piloter, que j'ai pu en avoir en fabriquant leurs volants. Un dernier mot, en espérant que cette aventure n'est que le début d'une grande histoire, n'oubliez pas la devise SWA «Notre plaisir est de vous faire plaisir ...»

SWA a été créé, il y a maintenant 5 mois, par un passionné, tout comme nous, de simracing. En effet Sirmika (Mikael) est un simracer faisant partie de la ligue LSR (<http://www.live-simracing.com>). Et le moins que l'on puisse dire, c'est que sa petite entreprise ne connaît pas la crise. En effet, son créateur croule sous les commandes. Le concept est simple: Prenez du bois, de l'aluminium, du carbone tressé, un bricoleur de génie et vous obtiendrez les magnifiques volant SWA. La diversité de la gamme est tout bonnement exceptionnelle. On passe d'un volant de F1 à un volant GT, en passant par le volant proto endurance. Le petit bémol, car il y en a un, c'est, bien sûr, le prix. Mais nous sommes sur des volants uniques et créés entièrement à la main. La technologie y est tout de même très présente, car toutes les découpes des volants sont faites avec une machine à commande numérique. Si vous êtes intéressé ou tout simplement curieux vous pouvez passer sur le site de SWA (<http://www.swheeladptation.com>) et vous pourrez y voir toutes les réalisations effectuées par notre ami Sirmika.

# CHRONIQUE

La chronique d'Alain Lefebvre

## Le SimRacing comparé à la réalité, les expériences se multiplient...

Nous avons déjà eu l'occasion de mesurer la fidélité de nos simulations en les soumettant au jugement des références incontestables du domaine : les vrais pilotes. Leurs verdicts vont du dubitatif à l'enthousiasme modéré selon les cas mais il en reste toujours une certaine frustration... Qui nous pousse à reproduire ce test à chaque fois que c'est possible.

On s'aperçoit aussi que les «vrais» pilotes sont rarement à l'aise au volant de nos logiciels et que leurs chronos sont relativement décevants par rapport à leur niveau de performance connu (à voitures et tracés identiques, cela va de soi) dans la «vie réelle». Après coup, il est facile d'expliquer ce déficit de vitesse : les vrais pilotes passent leur carrière à s'exprimer dans un certain contexte où les sensations sont très présentes... Comment peut-on imaginer qu'ils vont pouvoir faire de même dans un contexte où les sensations sont plutôt réduites ?

Seuls les pilotes qui pratiquent régulièrement le SimRacing sont à l'aise dans les deux contextes et ils restent des exceptions (Dale Earnhardt Jr et Justin Wilson sur iRacing, entre autres).

Mais si la question est souvent posée dans ce sens : que pensent les vrais pilotes des simulations et sont-ils performants dans ce contexte ? Il serait également intéressant de connaître la réponse si la question était posée dans l'autre sens : comment se comportent des SimRacers quand ils se retrouvent au volant d'une vraie voiture de course au départ d'une véritable épreuve ?...

Bien entendu, il existe de nombreux SimRacers qui ont également une expérience concrète du véritable sport-auto (et je me compte dans ce lot) mais leurs témoignages, bien que tout à fait intéressants dans bien des cas, ne répond pas à l'interrogation sous-jacente : le SimRacing permet-il de se préparer efficacement au «vrai truc» ?

Certes, ces témoignages sont utiles et permettent de vérifier le réalisme de nos logiciels au cas par cas (j'ai lu dernièrement sur le forum d'iRacing le témoignage d'un pilote de Spec Racer Ford qui comparait sa voiture à celle qu'il pouvait piloter dans iRacing et sa comparaison était tout à fait fascinante car très détaillée et, semble-t-il, très honnête... Le verdict était le suivant : la Spec Racer Ford d'iRacing est un poil plus difficile à piloter que la vraie voiture mais, d'après notre témoin, c'était sans doute dû aux sensations réduites et non à un défaut de fidélité dans le réalisme... En annexe de cet article, un extrait de ce témoignage...) mais il serait encore plus excitant d'avoir un retour d'expérience sur

cette situation inédite : que se passe-t-il quand un SimRacer «vierge» fait le grand saut dans la compétition réelle ?

Eh bien, justement, c'est pile l'expérience que vient de

mener iRacing avec John Prather comme cobaye volontaire !

John est un informaticien de 30 ans qui fait partie des «top-pilotes» (un alien donc) sur iRacing mais qui n'avait encore jamais mis les pieds sur un vrai circuit et encore moins posé les fesses dans une vraie voiture de course... Le sujet idéal donc !

C'est sans doute ce que le staff d'iRacing s'est dit en lui proposant un programme inédit : iRacing voulait propulser John sur la grille de départ d'une course de la série VW Jetta TDI (pas vraiment une vraie voiture de course mais c'est mieux que rien) lors de la manche de Road America (Elkhart Lake, Wisconsin, USA).

Et, pour commencer, iRacing envoya John pour un stage de trois jours à Laguna Seca dans le cadre de l'école de pilotage Skip Barber. Les moniteurs de cette école ont été très surpris de constater que John connaissait déjà les trajectoires correctes sur ce tracé réputé comme très difficile alors que John le voyait en vrai pour la première fois (mais l'a beaucoup pratiqué sur iRacing bien sûr).

La véritable épreuve suivait et tout d'abord lors des séances d'essais à Road America où John était un concurrent parmi 25 autres. Lors de la vraie course, John termina 23ème sur 26 à 40 secondes du leader mais dans le même tour.

Ce résultat brut peut paraître médiocre mais il faut savoir relativiser : tout d'abord, John a su rester sur la piste, il n'est pas sorti en voulant trop en faire et c'est déjà beaucoup...

Ensuite, la course elle-même a été beaucoup hachée par de nombreux drapeaux jaunes avec trop peu de tours sous drapeaux verts. Enfin, il ne fallait pas s'attendre à ce que John «casse la baraque» d'entrée de jeu car cette série Jetta TDI disputée aux USA est super compétitive (2000 candidats à chaque sélection annuelle alors qu'il n'y a que 50 places pour les finales).

Cependant, nous avons déjà un commencement de réponse à la question «que vaut un bon SimRacer si on le met dans une vraie voiture ?» : nous savons qu'il n'est pas ridicule (et c'est déjà pas mal !) mais qu'il ne peut balayer l'opposition d'entrée de jeu.



# TEST

## ENDURANCE SERIES

On l'attendait depuis 3 ans, Certains l'avaient peut-être oublié, mais le 7 août dernier, Enduracers et les Gentleman Drivers livrent le 1er package de leur mod Endurance Series pour Rfactor. Les inconditionnels des courses d'endurance ont du en être ravis, puisque ce mod reprenait les voitures des championnats LMS, ALMS et de la célèbre course des 24h du Mans. Il vous suffira d'à peine 10 minutes pour installer le mod dans votre répertoire rfactor. Une fois le jeu lancé, on arrive sur un menu très sobre, avec, pour une fois, une musique qui n'explose pas les tympans. On trouve les modèles des championnats ALMS et LMS de 2006 à 2008

En GT, 5 modèles sont disponibles, 3 en GT2. Il y a, chez la marque allemande, deux variantes de la Porsche, la 996 RSR et la 997 RSR. On retrouvera également la Spyker C8 et la Panoz GT2.

Du côté de la GT1, la mythique Aston Martin DBR9 est présente, ainsi que la Corvette C6.R.

Chez les Prototypes, en Lmp1, on découvre 3 modèles; la Zytek 06S, la Création CA06H et l'Epsilon Euskadi EE1.

En Lmp2, la fameuse Porsche RS Spyder est proposée et l'on retrouve 4 modèles de la Courage C65 avec moteur Ford, Judd, AER et Mazda.

Voyons les choses d'un peu plus près. Tout d'abord, les 3d : On voit tout de suite que 3 ans de travail, ça se remarque au 1er coup d'œil et l'on se dit : « Là, ils sont fait fort ! » Les cockpits sont, tout simplement, une copie de la réalité, chaque bouton, chaque petit élément, est retranscrit. Ajoutez par dessus des skins et vous avez LES voitures de sport que chacun a toujours voulu conduire. Montez les graphismes au maximum, vous aurez beau vous frotter les yeux, c'est magnifique !

Le son maintenant. L'élément le plus important dans ce mod. 85 % des sons ont été pris à partir de sons

réels, sur les circuits et dans les voitures, avec du matériel professionnel. L'aide des écuries, telles que Pescarolo Sport, Oreca Matmut ou encore Labre Competition y sont pour beaucoup. Le casque posé sur les oreilles, vous allez tous redécouvrir passage de vitesse, rétrogradage, surrégime, voitures adverses qui vous doublent... Rouler en peloton, vous ne pourrez plus vous en passer ! Cette nouvelle expérience va vous permettre de vivre au maximum l'intensité de ces bolides et de leur pilotage.

Les physics, réalisés avec l'aide de pilotes professionnels et les outils de télémétrie, permettent d'avoir un ressenti au niveau du pilotage plus que pointilleux. Même si on recommandera d'utiliser l'antipatinage avec les prototypes, pour plus de facilité, les adeptes de la difficulté pourront ne pas l'utiliser. Autre point l'autoblip (coup de gaz automatique) si les prototypes l'ont, les GT eux ne l'ont pas ! Il vous faudra, pour réaliser des freinages à la perfection, réaliser le fameux talon-pointe pour éviter de partir en tête à queue. Si certains peuvent trouver le pilotage très réaliste, d'autre pourront le trouver flou, par toutes les choses ambiguës à réaliser, pour éviter de partir à la faute à chaque tour.

Pour conclure, ce mod est un mix parfait, que ce soit au niveau des physics, de la 3d, des skins et des sons. On devrait donc voir un engouement plus important pour les courses de longue durée dans le simracing. Cependant l'avis d'une personne pouvant différer d'un autre je vous incite à le tester par vous même.

## Interview de Marc Chapelle Leader du EnduRacers Modding Team à propos du mod.

LiveSim: D'où vous est venue l'idée de réaliser un mod sur l'endurance ?

Marc Chapelle: La fondation même de l'équipe se base sur la passion de l'endurance. Tous les membres sont de grands fans des autos d'endurance et préfèrent les 24h du Mans à d'autres disciplines comme la F1. L'équipe a été fondée suite à un débat sur le manque de mods endurance sur rFactor.

LS: Comment votre équipe de moddeurs s'est-elle formée ?

MC: L'équipe c'est donc formée suite à cette discussion, au cours de laquelle j'ai pris contact avec un autre demandeur. De fil en aiguille, cela a abouti à un essai de mise en place d'une équipe, suite à des appels aux volontaires, sur les différents forums internationaux. Nous avons ainsi pu intégrer les premiers membres, mettre en place les procédures de travail, et démarrer le développement du mod.

L'équipe, encore aujourd'hui, évolue régulièrement par l'ajout de certains membres dans des domaines de travail précis, selon nos besoins.

LS: Comment avez-vous fait pour que, durant ses 3 ans, le projet ne soit pas abandonné, par un manque de motivation ou autre ?

MC: Tous les membres sont des passionnés, nous ne sommes pas une entreprise, il n'y a rien à gagner au bout du compte si ce n'est du plaisir. Donc on a pris le temps de bien faire les choses ! Après, la motivation vient d'elle-même et, quand on a une baisse de régime, on stoppe pendant quelques jours ou semaines, et on s'y replonge plus tard. Tout ceci reste un hobby. Et puis le développement a été bon, donc la motivation est restée intacte. L'ajout de nouveaux membres a aussi permis de garder une motivation intacte au sein de l'équipe. Notre travail reste de la création avant tout ! C'est là notre motivation.

LS: Vous avez travaillé avec des écuries professionnelles. Comment les avez-vous contactées ? Et quelles ont été vos relations tout au long de ce projet ?

MC: De plusieurs manières. Pour le cas particulier d'Epsilon Euskadi, ce sont eux qui ont sondé la communauté simracing pour trouver une équipe ayant les capacités et l'esprit permettant de développer un mod sur leur nouvelle auto. Ils ont donc été dirigés vers nous, et notre collaboration a démarré. Les relations avec eux ont été excellentes, dans les 2 sens, et, au final, le mod a connu le succès. Pour ce qui est

du contact avec d'autres équipes, nombre de nos membres sont régulièrement présents sur les épreuves d'endurance (24H du Mans, course ALMS/LMS). Il nous est donc possible d'aller solliciter les équipes, en leur présentant le projet, pour obtenir de l'aide. Nous agissons ainsi notamment pour la création des sons (cela nous permet d'un côté de lier des liens avec les équipes, d'installer des micros dans les voitures pendant les courses, et de leur montrer leur autos en virtuel (ils en sont très friands et impressionnés), ...). En outre, certains de nos membres ont contacté avec des pilotes/équipes réels. Cela nous permet d'étendre nos liens et d'obtenir des informations utiles. A titre personnel, je travaille pour une équipe française concourant actuellement en Formula Le Mans, étant passée auparavant par la Porsche Carrera Cup. De la même manière, cela permet d'avoir des contacts dans le milieu réel.



LS: A la sortie de ce mod, on a pu voir que cela prenait une ampleur importante, notamment avec les opens, qui ne se déroulaient pratiquement que sur votre mod. Pensez-vous que cela allait avoir un tel engouement ?

MC: Oui, car après 3 ans de vie de rFactor il paraît clair que l'avenir et

le summum des courses en ligne sont les courses d'endurance, notamment en utilisant le changement de pilotes. La demande de la part de ligues a été très grande ! On peut le constater actuellement par le nombre important de championnats qui sont mis en place suite à la sortie du mod. En outre Le Mans reste un mythe et, à l'heure actuelle, aucun mod de bonne qualité n'était disponible dans ce registre ! Donc il était clair que la demande était également importante auprès des joueurs. Au delà, nous n'avons pas choisi de faire cela pour l'engouement L'endurance, ça reste notre passion #1 et jamais nous ne serions capables de faire un mod sur autre chose !

LS: Pensez-vous être la référence du «mod endurance» ?

MC: On ne fait pas de modding pour être une référence ou se comparer aux autres. Nous sommes uniquement intéressés par la création des voitures qui nous font rêver, et par le fait de prendre du plaisir à travailler ensemble. Le reste est bien subjectif...Nous ambitionnons, oui, de créer le meilleur mod possible, et l'arrivée du prochain Service Pack 1, je le pense, le confirmera. Mais, au final, tout ça restera une passion, et non une compétition.

LS: Les physics ont été validés par des pilotes réels. Est-ce qu'on peut dire que ce mod épouse à la perfection le ressenti dans le pilotage réel ?

MC: En terme de travail sur les physics des autos, les développements ont duré plusieurs années, en s'affinant séan-



GT1: Saleen S7R (Spec 2006-2007-2008-2009 ALMS/LMS/LM) GT2: Ferrari F430 (Spec 2006-2007-2008-2009 ALMS/LMS/LM) Les travaux sont en cours et les premières images seront bientôt disponibles. Mais je n'en ai pas à transmettre pour le moment car nous refusons de montrer des travaux en chantier. Si vous souhaitez vraiment une exclusivité, les 2 premières voitures du SP1 à être dévoilées seront la Ferrari F430 et la Porsche RS Spyder Evo.

## NOTE

Présentation général: 4/4

Skin: 3,5/4

3D: 4/4

Physique: 3,5/4

Sons: 4/4

Total: 19/20

ce après séance de beta-tests. Ce travail de longue haleine a été effectué en partant de toutes les informations réelles accessibles par diverses sources (team réels, ressentis pilotes, chrono réels, télémesures, vidéos, témoignages d'ingénieurs de pistes, mécanos, etc ...). Le travail effectué est très difficile à résumer en quelques lignes, mais pour faire simple, le but était de se rapprocher des sensations pilote et des comportements en piste, en étant le plus réaliste possible. Cependant, même un moteur physique avancé comme celui de rFactor ne permet pas de rentrer les données réelles du véhicule, modélisé de façon binaire. Il est alors parfois nécessaire de faire des concessions et un gros travail de R&D est obligatoire pour obtenir le résultat escompté. Mais, dans la majorité des cas, le maximum de paramètres disponibles a été amené au plus proche des rendus, information et télémesures que nous avons. Adapter son auto au différents circuits, avec des plages de réglages disponibles cohérentes, apprendre à gérer ses pneus, imposer un rythme rapide et régulier tout en gérant le trafic, voilà un petit aperçu du large panel que les pilotes doivent appréhender sur le mod ES. Au final, l'esprit de l'endurance a été implanté avec passion et précision dans ce mod, plaçant le pilote virtuel au plus proche du ressenti d'un vrai pilote d'endurance. En retour, le mod nécessite un certain investissement pour maîtriser les différentes catégories et un mauvais choix de réglages peu rapidement déséquilibrer votre auto...

LS: Quels sont vos prochains projets ?

MC: Notre seul projet reste le mod Endurance Series. Etant donné la charge de travail requise, il n'est pas concevable de pouvoir travailler sur autre chose. Et c'est en plus la seule discipline (endurance) qui nous intéresse vraiment.

LS: Avez vous des informations sur le prochain package du mod ?

MC: Je peux difficilement donner plus d'informations que celles actuellement disponibles sur le prochain package. La liste est la suivante: P1: Peugeot 908 HDI (Spec 2007-2008-2009 ALMS/LMS/LM) Audi R10 TDI (Spec 2006-2007-2008-2009 ALMS/LMS/LM) P2: Porsche RS Spyder Evo (Spec 2007-2008-2009 ALMS/LMS/LM) Acura ARX-01 (Spec 2007(01a)-2008(01b)-2009 ALMS)



# MATERIEL

par Jacky Ratzenberger

Les articles que vous lirez (avez lu) dans ce premier numéro de Live-Sim sont tous inédits. Pour la plupart d'entre nous, il s'agit de nos premières lignes. Et pourtant, nous ne sommes pas inquiets. En effet nous sommes SimRacers, et nous avons la chance de participer à un journal sur notre passion.

Quand les premières réunions ont commencé, nous avons discuté de sujets susceptibles de coller avec l'esprit du SimRacing. Vous vous en doutez : nous n'avons jamais eu l'intention d'écrire sur la stratégie militaire de la fourmi grégaire d'Egypte orientale. Plusieurs sujets ont donc été évoqués, certains apparaissent dans ce numéro, d'autres seront couchés sur les suivants.

Les cockpits font parties de la deuxième catégorie. Et pourtant, nous ne pouvons nous empêcher d'en parler dans ce numéro 1. En effet le volant est un outil de travail pour le SimRacer. Quel que soit le jeu, la voiture ou le circuit, il roulera avec. C'est Son Volant. Pour illustrer cet article, j'ai choisi deux photos. Le simple G25 fixé sur une table et le 401 par Force Dynamics. Entre ces deux images, 40 siècles ne nous contemplent pas, mais même Napoléon verrait un gouffre entre les deux. Tant du point de vue des sensations, ou même du budget, rouler peut être différent chez chaque SimRacer. Nous ne sommes pas égaux de-vant l'éternel numérique ! Pourquoi ? D'abord l'argent, évidemment, mais pas seulement. Car, au hasard de mes recherches, j'ai pu voir que certains d'entre vous ont publié de véritables alternatives au simple volant coincé sur une planche. En fonction des compétences de chacun, les installations peuvent être complexes, voir professionnelles dans certains cas. Chacune d'elle transpire la passion, celle qui force notre réflexion à trouver des solutions qui faciliteront notre pilotage et qui nous permettront à dresser le troupeau de chevaux que s'échappent si facilement de cette sournoise pédale droite...

On trouve des pédaliers, des répliques de volant F1,

des cadrans, des écrans LCD, des diodes et même des cockpits complets. J'ai même vu une réplique de formule Renault avec 2 pneus slicks à l'avant, pour faire plus vrai. Quand je vous disais que nous sommes des passionnés... Alors oui, nous trouvons chez Live-Sim qu'il est important de vous donner la parole.

Sophie est connue pour ces recettes de cakes. Nous avons aussi nos cuisiniers trois étoiles au guide Michelin du cockpit. De grands malades, mais qui nous laissent rêveurs. Je suis certain d'ailleurs que les Dean44, Riton39 ou StBad, ont plein de copains...

Chers concepteurs amateurs, dites moi:

Comment vous êtes-vous décidé pour démarrer ces grands projets ? Par où avez-vous commencé ? Combien de temps a duré la réalisation ? Pourquoi avoir choisi du métal, du bois, ou de la fibre de verre ? Combien tout cela a coûté ? Avez-vous rencontré des gros soucis de conceptions ? Avez-vous dépassé vos compétences initiales pour finaliser le projet?

Les choix ne sont jamais innocents. Des questions, nous en avons des tonnes, et sûrement encore d'autres que j'oublie. Notre souhait est de partager vos réalisations avec la communauté au sein de ce magazine. Nous espérons en voir de toutes sortes. Des belles, des immersives, des simples, des faciles à réaliser. Bref des cockpits de passionnés !

Alors oui, nous essayerons de contacter nombre d'entre vous. Mais vous, n'hésitez pas non plus à nous contacter ([redac@live-sim.com](mailto:redac@live-sim.com)), car nous serions déçus de passer à côté de vos volants et cockpits, ceux qui font de vous des meilleurs SimRacers.

La connaissance ne vaut que si elle est partagée.





**ABONNEZ-VOUS  
SUR  
[LIVE-SIM.COM](http://LIVE-SIM.COM)  
ET RECEVEZ LE  
MAGAZINE PAR  
MAIL!**

## LUDWIG GHIDI UN SIMRACERS DE TALENT!

Le sport automobile est la passion qui nous li tous autour du simracing! Qui n'a jamais rêvé de prendre la place d'un véritable pilote dans le baquet d'un bolide de course? Nous avons donc décidé de vous présenter un jeune pilote de simracing qui a la chance de pouvoir piloter une Formule Renault 2.0L dans le Championnat Italien de Formule Renault Light.

### A PROPOS

- Nom: Ghidi
- Prénom: Ludwig
- Age: 17 ans
- Nationalité: Belge
- Passion: Simracing
- Sport: Sport Automobile
  
- Vice-Champion de Belgique en Karting (2001 (mini))
- Première Place à Lomaringe championnat ASAF (2002)
- Première Place à la Boxer Cup (2003)
- Vice-Champion de Belgique en Karting (2004 (Cadet))
- Mérite Sportif (2005)
- Séance de Test et perfectionnement en formule Gloria (2006)
- Podium au Championnat d'Europe Formule Gloria à Orschesleben (2007)
- 4eme au général du championnat Gloria Scouting Cup (2008).



Avant dernière manche de la saison a eu lieu sur le circuit d'Adria. Ce dernier est pas très grand mais très tortueux, j'apprécie assez bien ce circuit (j'avais fais la pole pour ma première en Fr2.0). J'arrive sur le circuit avec pleins de question en tête et pas grande motivation (puisque je savais qu'il y avait le championnat italien le même w-e et je risquais de disposer d'une voiture que la mienne). Je pars quand même un peu désavantagé par rapport aux autres car ils ont eu une journée de test le lundi de la semaine de course (que je n'ai pas eu).

Vendredi: Arrivée en Italie au soir et arrivée à l'hôtel vers 00:00 donc juste le temps d'aller dormir pour le lendemain.

Samedi: La séance d'essai a lieu en fin de journée. Le temps de voir mon ingénieur et de discuter un peu de la voiture. La séance arrive, je m'élanche avec des pneus usagés. Je sens plutôt bien la voiture je pense même être vite mais malheureusement je me trompe je finis 14eme vraiment déçu, énervé (comme d'habitude j'ai envie de dire), je ne comprends pas trop la situation car je me sentais bien dans la voiture et je me croyais vite mais le

chrono prouve le contraire. Vient le moment de la télé-métrie, Umberto (ingénieur) me dit ce que je fais mal et bien je me rends compte que je perds pas mal de temps à 2 endroits. N'empêche-je finis derrière mes 2 coéquipiers (Storz et Castiglione qui est 10 pts devant moi au championnat, Scuncio a arrêté de piloter). Cependant j'étais un des seuls sans pneus neufs (économie budget). Bref je rentre à l'hôtel bien énervé surtout que la mauvaise série continue... Je vais donc me laver puis direct au lit ce qui me permettra de réfléchir et pas besoin de manger.

Dimanche: Le grand jour arrive. Les qualifs commencent tôt le matin comme d'habitude vers 10h00. Je pars le couteau entre les dents et me dit que je dois mettre fin à cette sale hémorragie et montrer de quoi je suis capable. La séance démarre on attend que la piste chauffe comme d'habitude. Je pars je fais mon tour de chauffe je monte bien les pneus en température je fais plusieurs tours rapide je vois sur le panneau P4 je comprends que j'ai mon coup à jouer je passe 3 puis vois P5, P6 et pour finir P7. Je sors un peu déçu je fini 4eme Formule Renault avec 2 d'entre elles juste devant moi. Je me rends compte que la différence en chrono est infime en effet je fais 1:15:136,

le 6eme (le gars roule aussi en -17ans la bagarre va être chaude) fais 1:15:131 et le 5eme fais 1:15:11X. Malheureusement je me retrouve dans la moins bonne des positions. Petite remarque la Gloria qui est 3eme au championnat (2 place devant moi) ne part que 12eme du a des problèmes mécaniques et Castiglione n'est que 15eme. Je pars donc 7eme motivé a remonter. Je prends un bon départ je passe directement le gars U-17 (Osmieri) je me mets a la hauteur de l'autre Renault qui partait juste devant moi (2 positions devant) malheureusement il me coincide je dépasse au premier une des F3. Je me retrouve 5eme mettant la pression sur le gars devant. Le groupe de devant commence a partir surtout que moi je m'emploie pas mal a garder la F3 et Bana derrière (le gars qui m'a mis une énorme pression a Varano) puis je remarque qu'Osmieri n'est plus dans les rétros, en effet il est sorti. La F3 plus rapide en ligne droite se rapproche fortement sachant que c'est le gars de 65 ans dedans je me dis je vais la jouer a l'intox et au manœuvre virile. En effet dans la ligne droite principale il est dans mon aspiration je le vois dans mon retro je décide de prendre la ligne normale puis je vois qu'il se décale je donne un coup de volant sur la gauche et le coince (dangereux mais efficace) malheureusement avec ses 20 ch en plus il lève le pied et se met sur l'extérieur (de l'autre cote que ca première manœuvre) il est plus ou moins 5m devant au freinage je retarde mon freinage et tiens l'intérieur je le tasse sur l'extérieur dans l'herbe puis dans la ligne droite qui suis il me dépasse sous drapeau jaune pourtant. Je lui montre bien du bras (quand on était cote a cote) qu'il y a un drapeau jaune il s'en fout et passe. Je l'ai jouée fine et décide de le laisser passer pour qu'il se mange une pénalité, j'ai peut-être 58 ans de moins que lui mais je ne suis pas bête. Bana derrière me met une pression de dingue pire qu'a Varano il est toujours dans mes rétros il essaie à plusieurs reprises de me dépasser mais je ferme bien les portes. Je lui fais signe de la main on va chercher la F3 de devant il arrête un peu de m'attaquer et on revient sur la F3. Je suis beaucoup plus rapide qu'elle dans le sinueux mais elle est plus rapide dans la ligne droite. Un seul endroit est possible pour la dépasser mais trop dangereux car je joue le championnat et de plus l'année passée au même virage la course c'était terminée avec une suspension arrachée et un tonneau pour la F3 donc je décide de ne pas tenter le diable. Je finis 6eme, 3eme en Fr 2.0 et 1er U17. Belle course acharnée que j'ai été cherchée a la force du poignet. Je fais un bon bond au classement je passe 4eme (la Gloria a abandonné) et je reviens juste derrière mon coéquipier. Juste avant la course 2 je vois que la Gloria d'un de mes



rival est rentré dans le camion il ne prendra pas le départ de la 2eme manche, tout bon pour moi.

Je pars 6eme en effet et je gagne une place par rapport a Osmieri (j'ai un deuxième meilleur temps plus rapide que lui). Je me dis que je dois faire une aussi belle remontée qu'en première manche. Je prends de nouveau un bon départ mais je vois l'autre Gloria devant prendre un bon départ mais elle oublie de freiner au premier vi-

rage et va s'encaster dans le mur a 100km/h, voiture détruite. Tout bon pour moi un de moins. Avec 3 tours de Safety-car je me retrouve 5eme avec Bana derrière et Osmieri derrière ce dernier. La bataille s'annonce chaude entre la Fr2.0 qui est juste devant et mon coéquipier Storz qui vise le titre. Le restart est donné et comme je le pense la bataille est très chaude la moindre erreur se paye cash car nous formons un petit train (plutôt

un TGV). Je vois la F3 poussée sur l'herbe en pleine ligne droite par mon coéquipier malheureusement je ne peux en profiter elle repart juste devant moi. Derrière moi Osmieri se fait très pressant. Je décide de le laisser passer et d'éviter le contact car encore une fois je joue le titre en U17 (j'avais environs 70 points d'avance avant la course). Je le vois tenter un attaque suicide je ne résiste pas et le laisse passer. Derrière je me retrouve encore une fois avec Bana qui me met une pression comme je n'ai jamais eu il vient même me toucher façon WTCC au freinage. Devant la F3 et la Fr 2.0 (pas celle de mon coéquipier et celle de Osmieri mais l'autre) s'accroche au plus mauvais endroit le petit «S», la F3 revient sur la piste juste devant moi en travers. Bien sur je bloque les roues et j'essaie de repasser la 2eme mais la vitesse n'entre pas bien, je vois Bana qui est a ma hauteur puis la 2eme se décide enfin a passer je me vois propulser par mon 2000cc et garde ma place. Je suis donc 4eme avec tout ca. La course se termine nez de la voiture dans le spoiler de l'autre. Je finis 4eme au général, 3eme Fr2.0 et 2eme en U17. La course a été vraiment belle, Bana et moi se prenons dans les bras se congratulons bref que du bonheur. De plus je fais une superbe opération je passe 3au général du championnat et je ne le sais pas encore mais je le suppose a ce moment la et OUI je suis bien CHAMPION dans la catégorie U17 une course avant la fin j'ai plus de 80pts d'avance.

Ca fait vraiment plaisir de fêter mon premier titre et j'espère que ce ne sera pas le dernier !