

LIVE SIM



ARTISAN DU SIMRACING

ON A TESTE POUR VOUS !!!

#2 - DECEMBRE 2009

LE WEBZINE DU SIMRACING

TEST : Mod 207 S2000 rFactor
SuperLeague Formula 2009
Nouveautés iRacing
Nogaro by PixSim

INSIDE



L'interview
d'Anthony Monteil

SOUND DESIGNED
CHEZ SIMBIN

ET BEAUCOUP PLUS
A L'INTERIEUR !!!



Et toutes vos rubriques habituelles : News, Rencontres, l'Humeur de Jacky....

LIVE SIM

**ABONNEZ-VOUS
SUR
LIVE-SIM.COM
ET RECEVEZ LE
MAGAZINE PAR
MAIL!**

SOMMAIRE

3 : Edito

4-5 : Les News

6-7 : Les Rendus 3DS du mois

8-9-10 : 12h Sebring

11 : La Chronique d'Alain

12-13 : Shopping

14-15 : Oldies

16 : 7 Questions à Bartsch

17 : L'Humeur de Jacky

18-19 : Inside LSR

20-21 : Rencontre avec Anthony

22-23 : Artisan -> Simboot

24 : Championnats

25 : 7 Questions a Varnier

26-27 : Cockpit - Riton39

28 : Les Screens du mois

29 à 35 : Les Tests !!!

LiveSim existe, un webmagazine pour la communauté du simracing francophone. Nous sommes fiers de vous présenter son second numéro. Nous remercions chaleureusement toutes les ligues qui ont relayé l'information de la création de notre magazine, dans les news de leur site.

Une semaine après la sortie du N°1, le rédacteur en chef Gaylord dressait un premier bilan : 80 abonnements et ouvertures de la page internet du journal plus de 10 000 fois !!! Incroyable !! Les réactions sur les forums des ligues françaises sont élogieuses, encourageants, voir flatteurs ! Une rumeur dit que Gaylord aurait versé une petite larme devant tant de chaleur...

Néanmoins, tout n'est pas parfait, loin de là, et des commentaires très constructifs et objectifs sur les forums, nous ont permis de savoir dans quelle direction nous devons aller pour nous améliorer. Une chose est sûre, et personne n'a pu l'éviter, la première édition du N°1 était truffée de fautes d'orthographe... A vouloir sortir le magazine rapidement, nous avons mis de côté cet aspect, pourtant si important dans un ouvrage de lecture, grossière erreur pour une équipe de rédaction... Nous sommes tous désolés pour les lecteurs qui ont été agressés par toutes ces fautes. A la suite de la publication, un nouveau membre est arrivé au sein de l'équipe de rédaction, pour tirer les oreilles des mauvais élèves, LiveSim possède désormais un correcteur, et, depuis qu'il a intégré la rédaction, ça ne rigole pas, je le confirme ! Je suis sûr que chacun relit cinq ou six fois le malheureux texte de deux lignes qu'il poste sur le forum ! Pépé Grietick, c'est son nom, veille, désormais, à la bonne utilisation de la langue de Molière ! On lui doit la correction très rapide du premier numéro, quelques jours après sa sortie. Autre arrivée dans la rédaction, un nouveau graphiste s'occupe maintenant de la mise en page, mais rédige aussi de très bons articles que vous pourrez dévorer dans ce numéro. Beaucoup de simracingeurs le connaissent, car il est très actif dans la communauté qui nous rassemble. Pilote d'abord, il est aussi un maître du skin, un pro du Photoshop et du 3DSmax. Il a participé à l'organisation de

grandes courses d'endurance, animé avec talent la radio de l'évènement. Oui chers lecteurs et lectrices, vous l'avez compris, le grand, le talentueux, le drôle et sympathique Vincent, alias Playmobil, nous a rejoint, pour votre plus grand plaisir !! Dernière arrivée, un journaliste spécialisé, qui pourra nous parler de l'iracing mieux que tout le monde, Olivier Doit, a rejoint la rédaction. Vous pourrez apprécier la qualité de son travail dans son article sur les nouveautés d'iracing, dans ce numéro.

Les présentations sont faites ! Il est temps maintenant de commencer la lecture du numéro 2 de LiveSim, dans lequel vous pourrez faire un saut dans le passé, avec la nouvelle rubrique Oldies et le test du fameux Vroom (sur Atari ST), par Playmobil, les simracingeurs de ma génération vont retomber en enfance ! Vous pourrez dévorer les interviews de Bastien Barsh et Loic Varnier retrouver les rubriques habituelles, « inside LSR », nous ouvre ses portes. A déguster également la rubrique « Artisans du simracing », pour laquelle Gaylord a testé pour vous les fameuses « simboot ». A l'approche de l'arrivée d'un gros bonhomme barbu habillé en rouge, Gaylord vous donnera en sus quelques pistes pour réussir vos achats de fin d'année. Ne manquez pas non plus la présentation d'un évènement qui aura lieu le 12 décembre, les 12h de Sebring, juste un chiffre : 67 équipes de trois ou quatre pilotes étaient candidates pour participer à cette endurance ! Incroyable !! Beaucoup d'autres articles plus intéressants les uns que les autres vous attendent dans les pages qui suivent, test du mod 207 sur rFactor, développé par l'équipe XXX, et, toujours sur rFactor, le magnifique circuit de Nogaro réalisé par PIXSIM. Enfin, n'oubliez pas « l'humeur de Jacky !

Bonne lecture.

Membres de la rédaction

Gaylord Landais (rédacteur en chef)
Maxence Chollet (co-rédacteur en chef)
Jérémy Dunand (webmaster)
Vincent Nagorniewicz Alias Playmobil (maquettiste & graphiste)
Pépé Grietrick (Correcteur)
Alain Lefebvre
Jacky Ratzenberger
Olivier Doit
Olivier Hercek
Sébastien Poidevin

#2

NEWS!

ALMS : le jeu !

C'est Monsieur SCOTT ATHERTON (actuel président de l'American Le-Mans Series) qui nous l'a annoncé lors d'une conférence de presse, qui a eu lieu après ROAD ATLANTA : « Un partenariat a été signé avec Microsoft et EA Sports, pour un jeu reprenant les autos de la série ». Il y'aura bien prochainement un jeu vidéo reprenant l'ALMS. Espérons qu'ils ne se ratent pas et qu'ils nous fassent une bonne simulation comme on les aime !

<http://www.endurance-info.com/version2/actualite-endurance-2470.html>



Gaylord Landais

PENDANT CE TEMPS SUR LA PLANETE SIMRACING...

La Team Orion ouvre la première école de pilotage virtuelle !



Voici maintenant 2 mois que la team Orion a ouvert la première école de pilotage virtuelle pour iRacing ! Live Sim salue cette initiative, qui part, je

pense, d'une bonne attention. Mais là où le bât blesse, il faut payer ! 7\$ l'analyse de replays avec document pdf fourni pour vous expliquer où cela ne va pas. Et 20\$ pour avoir un professeur, pendant 1 heure, sur un serveur. Un exemple de pdf a été mis à disposition à cette adresse : <http://school.orionraceteam.com/public/StClair,%20Frosty%20-%20DP%20Road%20America%20Replay%20Analysis%20-%2009-18-09.pdf>

Pour de plus amples informations, rendez vous ici : <http://school.orionraceteam.com/>

Gaylord Landais

Premier Open iRacing francophone

Le 11 novembre dernier a eu lieu le premier Open iRacing francophone, organisé par votre serviteur. Le but était, tout d'abord, de réunir la communauté francophone, pour une course sympathique, dans une ambiance de franche camaraderie, mais aussi, de valider la nouvelle fonctionnalité d'hébergement de parties privées proposée par iRacing.com. La question était, notamment, de savoir si, techniquement, cette solution pouvait ou non être utilisée pour l'organisation d'une ligue. Après une excellente soirée, où se sont retrouvés 30 pilotes, on peut définitivement dire que oui. Pour la modeste somme de 3 \$ (soit 0,10 \$ par pilote) le package proposé est tout à fait fonctionnel et pratique à utiliser. Sur le plan sportif, cette course s'est soldée par la victoire de Florian Godard, alors que la pôle avait été obtenue par Kou Vang qui fut moins heureux en course. Voici une petite vidéo de la soirée :

<http://www.youtube.com/watch?v=-dRXyoWAgX4>

Olivier Doit



LMT offre un avant gout de son mod!

LMT nous fait l'honneur de nous faire tester la magnifique Ferrari F60 qu'ils ont eux même modélisé. Pour l'avoir personnellement testée c'est du lourd, du très lourd !!! Ca freine fort, ça accélère fort, une F1 en somme ! En bonus, vous aurez même le magnifique circuit de Singapour. En attendant FS-ONE 2009 ou, même, le mod LMT, vous pouvez toujours patienter avec cette petite démo ! Un lien ou vous pourrez la télécharger : <http://www.megaupload.com/?d=L9Q3U6FE>

Gaylord Landais

Mettez-vous à la place de Sébastien Loeb !

Le tout nouveau Playseat devrait ravir les inconditionnels de «Richards Burns Rally», puisqu'il s'agit du modèle WRC. Cette réplique exacte d'un siège baquet de course, avec sa position de conduite complètement réglable, vous donnera l'impression d'être à l'intérieur d'une véritable voiture de course. Cependant, le prix d'un tel objet est élevé puisque

vous l'obtiendrez à un prix de 499€, avec support pour volant et pédalier. «Disponible depuis septembre».



Maxence Chollet

Un pédalier de G25 à 2 pédales :

Chez logitech, on opte pour la nouveauté. Depuis le mois d'août, on peut voir, sur certains sites, un pédalier de «G25» quelque peu modifié.

En effet, la pédale d'embrayage a été supprimée, et laisse place à une pédale de frein bien plus large. Ce produit vous sera proposé au tarif de 36€.



Maxence Chollet

SWA fait la une de la presse et passe à la TV !

Parti de rien, Mickael et ses compères sont en train de gravir les échelons à pas de géant !! En effet après avoir été élu Meilleur Auto-Entrepreneur de l'année, être passé sur RMC, figurez vous que SWA se «paie» le luxe de passer sur TF1, dans l'émission «Combien ça coûte, l'hebdo» ! Mais, ce n'est pas tout, puisque monsieur à aussi eu la sympathique visite des journalistes (toujours de TF1), mais, cette fois, pour le 13h, ainsi qu'une belle page dans le télégramme ! En tout cas, c'est ce que l'on peut appeler une affaire qui marche ! A bientôt pour la découverte des ateliers de SWA !!!

Gaylord Landais





MRick : V-Ray

RENDU

Les Rendus 3DS du mois

Nous inaugurons cette rubrique avec quatre magnifiques rendus 3D envoyés par MRick, PtiPoil et moi-même, qui traînon nos guêtres sur <http://www.serial-skinneur.com/>

Le rendu de la Bugatti Veyron Mansory de MRick à été calculé sous V-Ray, tandis que PtiPoil, à quand à lui, utilisé son Brazil fétiche pour calculer son Audi A3 «Dark Vador»...

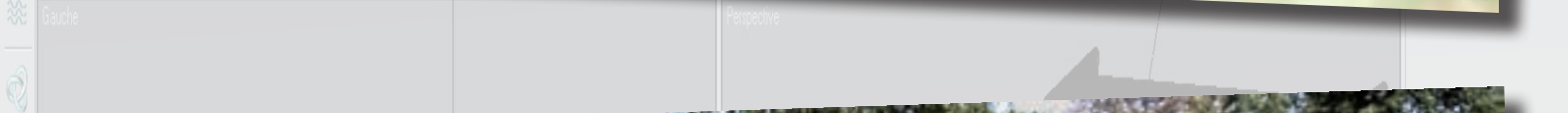
Bravo à eux deux, et n'hésitez pas à nous contacter pour nous faire partager vos créations.

Quand à mes deux rendus, l'Acura est tout en V-Ray, et la Seat Leon un mélange de V-Ray et de HDRi...

Playmobil


PtiPoil : Brazil





12 HEURES DE SEBRING Présentation

Endurance rFactor
HER - AES - GTR O - LSR - FFSCA - T4P



Nous sommes nombreux à avoir participé de près ou de loin à des courses d'endurance. Que ce soit en spectateurs, pilotes ou organisateurs. Nous en avons tous de superbes souvenirs, mais aussi quelques déboires. Crashes, les pannes d'essence, les casses moteurs, les tours forfaitaires, les déconnexions... Quelle injustice de ne plus pouvoir se battre pour sa vraie place. Je me souviens encore de la frustration que j'ai eue l'année dernière, au Nordschleife, pour ma 1ère expérience en endurance. La préparation avait été intensive. 7000 km avec la Saleen à définir les trajectoires, 350 tours à régler la voiture, 50 heures à choisir la meilleure stratégie. Pourtant tout ce travail a été balayé au bout de quelques minutes, lors du 2ème relais. Certes, nous n'étions pas hors course, mais ce n'était plus pareil, forcément...

Le Nordschleife, Spa, Le Mans ou Sebring sont des courses d'endurance qui font rêver. On ne les regarde jamais d'un œil distrait. Gagner ces courses là, même en virtuel, ça cause !!!

Organiser un tel événement n'est pas non plus de tout repos. Voici le programme : Le circuit de Sebring, le mod Endurance Series, 50 voitures réparties sur différentes catégories (P1, P2, GT1, GT2). Des équipages de 3 ou 4 pilotes. Le 12/12 à 12h pendant 12 heures. Simple non ?

Les pilotes, qui assureront le show, sont les plus chan-

ceux. Je le dis d'autant plus naturellement que, si j'avais le temps de faire cette course, je me débrouillerais pour y participer, avec la chance de rouler dans de bonnes conditions.

Côté organisation, il faut faire attention avec ces courses-là. La communauté vous regarde, il ne faut pas se tromper. Avec Endurance rFactor, il faut être honnête, c'est du haut de gamme! Deux serveurs ouverts 24/24h jusqu'à la course. Une course de préparation aux changements de relais, une course de validation des équipages, deux séances de qualifications, un briefing

pilote, un warm up, et enfin, en dessert, si vous avez encore faim, la Course...

Côté spectateurs, là aussi nous serons gâtés. Nous avons droit au Live Timing avec les positions sur le circuit, ainsi que les temps au tour (secteur par secteur !!) des pilotes en course. HI Score TV diffusera l'intégralité des 12 heures de course à travers une Web TV, et des commentateurs. Le début de retransmission commencera avec la mise en grille des voitures, 15 minutes avant le départ. Au moment où j'écris ces lignes, nous ne savons pas encore si Denis Brogniard et Marion Jollès seront sur la grille...

Côté règlement, du classique et de l'innovation. Endurance rFactor a choisi d'organiser cette course en utilisant la fonctionnalité d'échange de pilotes, pour les relais. La voiture est partagée, au sens premier. Il n'y a qu'un setup, une touchette sur un rail, pénalise l'ensemble de l'équipe. Comme dans la réalité, il faudra être rapide sans être cassant, les pilotes devront être complémentaires. J'entends déjà certain d'entre vous : « cela n'empêche pas les décos., au contraire, cela les encourage ». Tout à fait exact !

Cependant, autant ces bugs sont habituels en course, autant en essai ils ne surviennent quasiment jamais. D'un autre côté, courir en mode « essais » sans savoir à quelle position on se situe, est frustrant. Endurance

rFactor a préparé une innovation majeure : un plugin qui permet d'afficher les informations essentielles telles que la position, les écarts, etc... Autre avantage le plugin envoie directement au serveur web de Live Timing, ce qui permet de suivre la course en quasi temps réel, ce qui est une vraie amélioration !

Du coup, la plateforme de course préparée par Endurance rFactor efface le principal souci de tout simracer. Au moins, même si une déconnexion survient, il est possible de revenir dans la course, perdre un tour ou deux, mais pas tout perdre.

Chez Live Sim, nous vous invitons à suivre cette première. Certains d'entre nous d'ailleurs participent à cette course. Soyez sûr que nous en reparlerons lors du numéro 3, dans lequel j'espère que les vainqueurs des différentes catégories viendront nous raconter leurs aventures.

Je repense à cette phrase d'Alain : « L'Endurance est la nouvelle frontière à franchir dans le SimRacing. » La communauté est riche d'idées. Les limites, et surtout en sport auto, sont faites pour être dépassées. Cette frontière sera franchie, les contraintes d'hier ne sont déjà que de vieux souvenirs.

Jacky Ratzenberger



Propos recueillis par Playmobil

Interview

Cela fait maintenant un petit moment que l'on entend parler du système de reconnexion créé par Terwal (endurance-rfactor). Mais, qu'est-ce que c'est vraiment ? La meilleure façon de le savoir est, tout simplement, de le demander à son créateur!

liveSim : Bonjour Terwal. Peux-tu nous dire précisément ce qu'est ce système de reconnexion (comment cela marche etc...) ?

Terwal : Il s'agit d'un plug'in serveur, qui comptabilise les tours effectués dans une session essai, pour en déterminer un classement de course.

Ce classement est alors diffusé sur un serveur WEB(live) et à chaque pilote en course, via un plug'in d'affichage(Overlay).

liveSim : Combien de temps de développement cela t'a-t-il pris ? Quels logiciels as-tu utilisés ?

Terwal : Je ne saurais pas répondre précisément, j'ai commencé au printemps, mais mon assiduité a été très variable. J'ai utilisé Visual studio express 2008.

liveSim : Comptes-tu le protéger ou penses-tu le donner en libre service à toute la communauté, afin que tout le monde puisse en profiter ?

Terwal : Rien n'est vraiment décidé, pour l'instant il reste en exclusivité chez E-rf.

liveSim : Le fait que ce soit un plug-in, empêche-t-il les joueurs de mettre d'autres plug-ins du style « motec » ?

Terwal : Comme le plug'in RaceConnection est sur le serveur, non, cela n'a pas d'impact. En revanche, l'utilisation de l'overlay, pour connaître sa position, peut provoquer des incompatibilités avec certains plug'ins utilisant une autre méthode d'overlay que la nôtre.

liveSim : J'ai crû comprendre que les drapeaux bleus ne seront pas gérés pour la course. Comptes-tu essayer de régler ce problème dans le but d'améliorer ton plug-in ? Cela est-il possible ?

Terwal : Oui ! Après notre course du 12/12 des 12h de Sebring, on fera un bilan du plug'in et des améliorations qu'il serait bien d'y apporter. Et je pense que je me pencherai alors sur le problème des drapeaux bleus.

liveSim : Merci Terwal de nous avoir accordé un peu de ton temps, surtout en cette période de préparation de votre événement. Un petit mot pour la fin ?

Terwal : Pour la fin, une phrase pas très originale, mais RaceConnexion n'est pas le produit d'une seule personne, mais bien le résultat du travail de tous les membres de E-rf. Et je ne pourrais pas terminer sans vous féliciter pour le magazine de qualité que vous fournissez à toute la communauté.

Continuons à approfondir le parallèle entre simulation et monde réel, puisque l'évolution de notre domaine tend à se rapprocher de plus en plus (autant que possible, au moins) du «vrai truc»...

CHRONIQUE

Par Aain Lefebvre

Dans cette logique, tout ce qui existe en vrai est destiné à apparaître dans le SimRacing, à plus ou moins brève échéance. Prenons un exemple avec les écoles de pilotage. Elles existent depuis les années 60 dans le monde du sport-auto (essentiellement sur circuit routier, déjà plus rares pour les rallyes) et font désormais «partie du paysage». Elles sont même devenues un point de passage obligé pour tous les apprentis champions, dans la mesure où c'est par elles que se font les sélections des «volants», permettant de gagner une année de compétition dans différentes formules.

Mais, si la présence des écoles de pilotage dans le monde réel n'étonne plus personne, ce n'est pas encore tout à fait le cas dans notre monde du SimRacing. Car notre communauté n'est pas encore habituée à payer pour du service et les écoles de pilotages ne peuvent fonctionner gratuitement, bien évidemment...

Dans la série «j'ai testé pour vous», voici mon témoignage de l'usage de ces premières écoles de pilotage virtuel. J'ai découvert celle d'André Gomes un peu par hasard, sur le forum d'iRacing. André proposait deux types de prestations : l'analyse d'un tour à partir d'un replay et la session d'une heure en commun sur un tracé.

La prestation d'analyse d'un replay était proposée bien moins chère que la session commune, c'est par ce biais que j'ai testé les conseils d'André. Gomes est un des très bons pilotes sur iRacing, 3ème de la série Jetta TDI, entre autres. C'est justement sur un tour de Jetta à Sebring que j'ai commencé avec André.

André recommande d'envoyer le replay d'un tour significatif d'une combinaison voiture/circuit où l'on veut progresser. André renvoie ensuite une critique détaillée de votre tour, virage par virage et très argumentée. La réponse d'André est aussi accompagnée d'un replay issue de la même combinaison voiture/tracé, avec André au volant.

Cet ensemble vous permet de mieux comprendre et la critique de votre pilotage et les conseils d'André, car vous pouvez le voir à l'oeuvre dans des conditions similaires. Tout ceci vous fait effectivement progresser.

J'ai ensuite récidivé avec André à Summit Point Raceway sur la monoplace Skip Baber et, là aussi, j'ai gagné une demi-seconde ou un peu plus par rapport à mon record (personnal best). Surtout, les explications d'André permettent de mieux comprendre le mode de fonctionnement de chaque voiture et les points-clés des tracés. C'est en cela que ces conseils sont si valables.

L'analyse de replay coûte \$7 (on paye via Paypal) et les

échanges ont ensuite lieu par email (tout en anglais, évidemment !). André Gomes Racing School à <http://www.simlessons.com/>

Mais il semble qu'André ai mis son activité d'école un peu en veilleuse en ce moment et je vous oriente donc vers le team Orion, qui vient de mettre en ligne une proposition du même genre à <http://school.orionraceteam.com/>

Je gage que ce genre d'initiatives va se répandre à l'avenir.

Dans un autre genre, les initiatives où l'on permet à des SimRacers de vérifier leurs talents sur un vrai circuit ont tendance à se multiplier en ce moment...

Tout d'abord, on a vu Rob Tarlton avec Thomas Christensen ont été retenus comme finalistes des sélections (il doit manquer quelque chose à ce qui précède ! Je suppose qu'on doit lire : Tout d'abord, on a vu que Rob Tarlton et Thomas Christensen ont été retenus comme finalistes des sélections) du «Philips/Williams F1 Driver Academy» entre des milliers de candidats. Du coup, ils ont pu tester la Williams F1 (la vraie !) sur le circuit de , après avoir fait la preuve de leurs capacités sur le simulateur de l'équipe Williams et sur une F3, avant de pouvoir enfin s'asseoir dans le baquet de la F1 bleue et blanche...

L'équipe Williams a été surprise par l'aisance et la rapidité de ces deux pilotes qui sont des habitués d'iRacing. Le détail de cette expérience à <http://www.inracingnews.com/formula-one-news/formula-one-for-a-day/>

Une autre expérience permet, à contrario, de constater la différence entre les vraies simulations et les jeux vidéo comme Need for Speed Shift. Electronic Arts a organisé une sélection de quatre finalistes qui se sont distingués avec la Ford Mustang 2010 sur Need for Speed Shift.

Les 4 jeunes se sont ensuite retrouvés sur le vrai circuit, au volant des vraies voitures, et les résultats ont été loin du compte : le meilleur des 4 ne put faire mieux qu'être à plus de dix secondes de son meilleur temps sur Need for Speed Shift... Une «performance» qui est loin de celle de John Prather à Road America que je vous relatais lors de ma précédente chronique.

Voir à <http://www.virtualr.net/need-for-speed-shift-from-virtual-to-reality/>

Alain Lefebvre

SHOPPING

Par Gaylord Landais

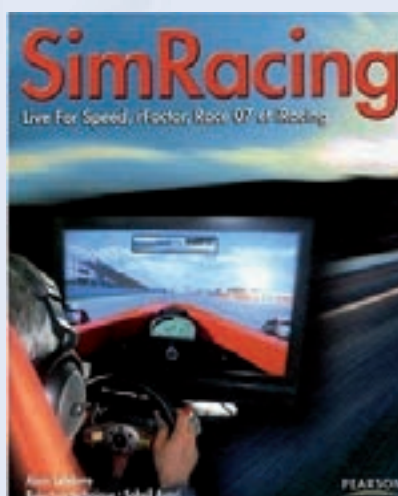
C'est Noël messieurs, et quoi de mieux que de recevoir un nouveau jeu, ou pourquoi pas un cockpit tout neuf pour cette occasion! Voici donc une petite sélection de différents cadeaux que vous pourrez commander au gros bonhomme rouge!

PlaySeat Evolution Noir

Voici un baquet taillé pour vous et votre volant ! Totalement réglable il vous fera passer de très bonnes soirées devant votre simulation préférée!!

Prix : 349€

Lien : <http://www.playseat.com>



«SimRacing» par Alain Lefebvre

Voici le livre écrit par un passionné pour les passionnés. Très simple à lire, il vous apprendra énormément sur cette passion qui nous rassemble ! Un très bon livre en perspective, qui se lira très bien à coter d'un bon feu de cheminée !

Prix : 18,05€

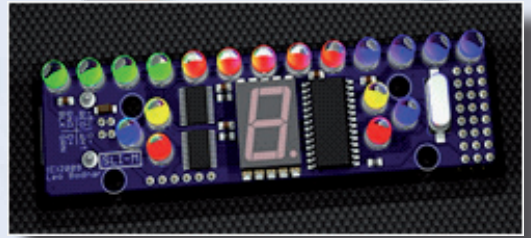
Lien : http://www.amazon.fr/SimRacing-Alain-Lefebvre/dp/2744092657/ref=sr_1_1?ie=UTF8&s=books&qid=1256770698&sr=8-1

La SLI-M de Léo Bodnar

Voici un petit joujou qui n'a l'air de rien mais qui aide drôlement à recréer l'immersion d'un cockpit de course !

Prix : 49,93€

Lien : <http://www.leobodnar.com/products/SLI-M/>



SimBoots

Voici des chaussons pour simracers ! Pour de plus amples informations, tournez quelques pages, nous les avons testés pour vous !

Lien : <http://www.simboot.com/>

Prix : 23,89€

Logitech G27

Le meilleur en matière de volant est sans nul doute logitech et son G25 ! Et bien la firme Suisse remet le couvert avec un G27 doté de boutons en plus et d'une rangée de diode sur le volant !

Prix : 349€

Lien : <http://www.logitech.com>



Acer Ferrari 1200

Qui a dit que ferrari ne construisait que des voitures ? Et bien à peu de choses près c'est vrai ! Et non ferrari ne s'est pas lancé dans l'informatique mais à délégué la conception de cet ordinateur portable à ACER.

Prix : 499€

Lien : <http://www.acer.fr>

GamePad Ferrari F60

Une nouvelle fois Thrustmaster nous sort un accessoire pour ordinateur et console siglé Ferrari ! Cette fois il s'agit d'une manette, inspirée notamment du museau de la F60 (les poignées). Cette manette est compatible pour PC et PS3.

Prix : 39,90€

<http://www.thrustmaster.com/product.aspx?ProductID=171&PlatformID=5>



OLDIES

Par Playmobil

Je vous parle d'un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître... Lalalala... Pour ce premier article sur les «oldies», replongeons nous près de vingt ans en arrière, en 1991 plus précisément... C'était l'époque où lorsque l'on parlait de configuration musclée, il s'agissait d'un bon PC286DX avec 512Ko de Ram, ou plus simplement un Atari ST voir mieux, un Amiga 500... 1991 c'est surtout l'année de la sortie de ce mytique Vroom, jeu qui a révolutionné l'univers des simulations automobile. Graphismes et sons époustoufflants pour l'époque couplé a un Gameplay ainsi qu'une vitesse d'animation hallucinante en son temps en ferons un Hit et surtout un Mythe ! Je vous livre l'article paru dans le Génération4 d'octobre 1991... Haaaa cela ne nous rajeunis pas....



Lorsque nous avons «enfin» eu entre les mains ce jeu de course de voitures tant convoité, croyez-moi, il y en a quelques-uns qui ne s'en sont pas encore remis. Cependant, Playmo a absolument tenu à piloter les bolides de Vroom, et s'étant fait subtiliser sa propre voiture il y a peu, d'aucuns y ont vu un désir exacerbé de conduire à nouveau une voiture.

Eh non ! Vous ne rêvez pas ! C'est bien le test du mytique Vroom, simulation de formule 1, sur lequel viennent de se poser vos yeux encore tout écarquillés.

Alors qu'en est-il vraiment ? Une attente de près de trois ans se justifie-t-elle réellement ? Vroom représente-t-il le logiciel ultime dans la catégorie des jeux de courses ? La réponse est oui



! Mille fois oui ! Tout d'abord, le jeu est sans aucun doute le plus rapide qu'il m'ait été donné de voir sur un ST.

Aucun autre logiciel ne peut oser soutenir la comparaison, pas même l'excellent Lotus Turbo Esprit Challenge, qui tout à coup prend un sacré coup de vieux. Mais

en plus de la vitesse nettement supérieure, Vroom comporte de nombreux autres avantages, et non des moindres. En premier lieu, le relief en 3D est parfaitement géré, et ce sur tout le champ de vision du joueur, et non à quelques centaines de mètres devant la voiture. Par exemple, lorsque vous empruntez une vallée, vous pouvez apercevoir tout le tracé du circuit remontant sur l'autre flanc de la colline. Autre point très important, les proportions en fonction de la distance sont respectées pour absolument tous les éléments présent à l'écran.

Lorsqu'une voiture concurrente (il s'agit de sprites et non de modélisation 3D) se trouve loin devant, vous la verrez minuscule, et grossissant au fur et à mesure que vous la rattraperez. Même remarque pour les panneaux, les arbres, les cactus ou bien les pylônes (encore une fois, il s'agit de sprites) bordant la route : ils apparaissent au loin et grossissent petit à petit, comme dans la

réalité. Bien évidemment, les tunnels ou les stands modélisés en vrai 3D sont gérés de la même manière. En plus de tout cela, il faut préciser que le jeu ne baisse pas de rythme même si toutes les voitures sont présentes à l'écran. Ce qui est une sacrée performance, vous en conviendrez ! Dernière remarque sur le visuel du jeu, c'est superbe ! Autre facteur primordial de Vroom, l'environnement sonore. Encore une fois, les programmeurs ont fait très fort. Sachez qu'en plus du bruit de votre propre moteur, au demeurant extrêmement bien réussis (les rugissements, en rétrogradant par exemple, dont superbes), vous entendrez aussi les moteurs de deux autres voitures. De même si vous passez à côté de pylônes ou sous un tunnel, le bruit varie très légèrement rappelant encore la stricte réalité.

Au niveau des options, Vroom est très complet avec trois modes de jeu : entraînement, arcade et compétition. Dans les deux derniers il est possible de jouer à la souris, le joystick n'étant disponible qu'en mode arcade. Mais sachez que le maniement diffère énormément d'un choix à l'autre. En effet, en mode arcade, l'accent est mis sur la jouabilité, le programme acceptant de nombreuses erreurs. En revanche, en mode compétition la souris se révèle très sensible, et il s'agit de la manier avec douceur et calme, sinon c'est la sortie de route assurée. Autre différence, en mode arcade pour passer au circuit suivant, il s'agit de doubler un nombre donné de voitures, alors qu'en compétition le joueur est inscrit dans les six épreuves du championnat du monde, et les dispute les unes après les autres. Au niveau de la simulation, Vroom intègre la gestion de vos pneumatiques, de votre essence et du moteur. Attention, s'il est possible de refaire le plein d'essence ou de changer les pneus pendant la course, le joueur ne dispose que d'un seul moteur pour toute la course. Dernière précision et non des moindres, Vroom peut se jouer à deux entre deux machines. Le jeu via minitel ayant été abandonné aussi bien pour des raisons techniques que pour des lenteurs dues au minitel.

En bref, Vroom non seulement ne déçoit pas, mais en plus il arrive encore à nous surprendre tant sa qualité est grande. A posséder !



EMUL

Emulation : DOSBox

Par Playmobil

Vous aussi vous rêvez de jouer ou re-jouer à Vroom ? Sachez que c'est possible, et cela, complètement gratuitement ! Il faut avant tout installer un emulateur DOS, car il faut bien le reconnaître, nos machines actuelles et les évolutions de leur système d'exploitation rendent difficile, voir impossible, l'installation et l'exécution de ces jeux de plus de 15 ans... Le plus performant dans ce domaine est incontestablement DOSBox, voyons maintenant comment procéder...

Qu'est-ce que DOSBox ?

DOSBox permet d'émuler un PC d'ancienne génération utilisant un système d'exploitation DOS : recréée sous la forme d'une application, la machine est qualifiée de virtuelle par opposition à une machine réelle. Il devient dès lors possible de faire fonctionner des jeux DOS en leur faisant croire qu'ils sont installés, configurés ou exécutés sur une machine compatible avec leurs exigences matérielles et logicielles.

Installation et configuration :

Téléchargez la dernière version de DOSBox sur le site officiel, à l'adresse «<http://www.dosbox.com/>». Pour une utilisation de DOSBox sous Windows, cliquez sur le lien correspondant. Depuis sa version 0.73, DOSBox ne nécessite plus vraiment de configuration, sauf pour les pinailleurs... Pour que l'opération soit le plus simple possible pour les plus novices d'entre vous, je vous propose d'installer un «Front-End» qui va grandement nous faciliter la vie...

Je vous recommande le très bon DOSShell disponible à cette adresse : «<http://www.loonies.narod.ru/dosshell.htm>», téléchargez-le, et installez-le... Au premier lancement de DOSShell, celui-ci vous demandera de lui indiquer le répertoire de DOSBox, pour cela direction le menu «Edit», puis «Preferences...».



Où se procurer Vroom ?

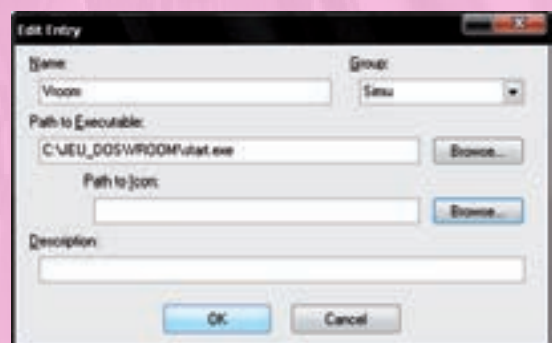
Vroom étant tombé dans le domaine public vu son âge avancé, il est désormais disponible librement. Pour cela, allez surfer sur le site de Lost-Treasures dispo à cette adresse : «<http://www.abandonware-france.org/>». Dans la rubrique «Jeux Abandonware», vous y trouverez bien entendu Vroom, mais aussi des centaines d'autres jeux, dont certains, je suis sûr, vous soutirons quelques larmes de nostalgie pour les plus émotifs d'entre vous...

Installation de Vroom :

Téléchargez donc ce magnifique jeu (ou un autre) en cliquant sur le lien approprié, puis décompressez l'archive dans un dossier préalablement créé à l'endroit de votre choix, c'est fini, c'est aussi simple que cela...

Jouer à Vroom :

Le moment de bonheur est proche ! Dans DOSShell, cliquez sur le «+» vert en haut à gauche, pour ajouter un jeu à la liste... Cela nous ouvre une fenêtre où il nous sera demandé plusieurs choses... Tout d'abord indiquez un nom pour votre jeu (ici Vroom), puis une catégorie (moi j'ai mis simu...). Ensuite, le plus important, le chemin ainsi que le nom du programme... Cliquez donc sur «Browse» et allez chercher le fichier «start.exe» dans le répertoire d'installation de Vroom... Cliquez sur «OK» pour valider... Il ne vous reste plus qu'à double-cliquer sur le nouvel icône qui est apparu, DOSBox se lance et charge automatiquement le jeu sélectionné... Génial, non ?



7 QUESTIONS

Par Jacky Ratzenberger

BASTIEN BARTSCH

Par quels jeux de course êtes vous passé ?

Mes premiers pas en Simracing sont récents, puisque j'ai découvert GTR2 (au pad) fin 2006, après avoir arrêté la compétition réelle en Karting. J'ai, très vite, acheté un volant pour commencer les compétitions à la FFSCA. J'ai ensuite couru sur rFactor (mod F3 principalement), Race 07 et GTR Evolution. Depuis 2009, je roule exclusivement sur iRacing, de loin la meilleure simu pour moi.

Pourquoi avoir choisi votre ligue ?

Je suis tombé complètement par hasard sur la FFSCA / LFGTR. A l'époque où je cherchais une ligue française sur GTR2. Je ne connaissais personne dans le milieu, alors j'ai profité d'un open, à la sortie du jeu, pour tester cette ligue. La très bonne ambiance m'a tout de suite plu, et je m'y suis donc inscrit.

Racontez votre meilleur souvenir de course ?

Mon meilleur souvenir reste, pour le moment, la finale du championnat du monde virtuel de voitures de tourisme, le V-WTCC, organisé en 2008 et basé sur le jeu Race 07. Après avoir remporté les manches de qualification sur Internet, puis ma demi-finale en LAN à Brands Hatch (à l'occasion d'une manche du vrai WTCC), je me suis présenté à Monza pour la LAN finale avec de solides ambitions. A la clé, un titre de champion du monde et un joli cadeau : une Chevrolet HHR d'une valeur de 25.000 € environ. Autant dire que l'enjeu était de taille ! Après avoir dominé les deux séances d'essais libres et réalisé la pole position avec quasiment une demi-seconde d'avance sur le 2ème, j'ai livré tout au long des 9 tours de la course 1 une solide bataille avec le suédois Roland Enhstrom. J'étais un peu plus rapide, mais les longues lignes droites du circuit ne m'ont jamais permis de m'échapper. On s'est donc doublé et redoublé, mais j'ai finalement échoué 2è à 4 centièmes sur la ligne d'arrivée ! Lors de la course 2, avec grille inversée (je pars 7ème et mon adversaire direct 8ème donc), je suis victime à deux reprises d'accrochage dans le peloton. Au 2è tour, je me retrouve 13è, mais au terme d'une super course, je parviens à remonter 2è. Roland terminant 3ème, nous sommes donc à égalité avec 16 points chacun, au cumul des 2 manches. Le titre étant décerné au meilleur temps total de la manche 1, mon adversaire est donc déclaré vainqueur... pour 4 centièmes de seconde ! Je termine donc vice-champion, avec, comme consolation, un joli chèque, mais loin de la valeur de la Chevrolet ! Néanmoins, cet évènement reste un super souvenir, le meilleur donc, et m'a permis d'intégrer par la suite l'équipe n°1 au monde, la célèbre Redline (<http://teamredline.co.uk>).



Que pensez-vous de la F1 actuelle ?

Je suis toujours un incondicional de la F1. Même si le spectacle n'est pas toujours au rendez vous, même si la FIA est affligeante de bêtise, ça reste, pour moi, le sport auto n°1, avec aux volants des plus rapides monoplaces du monde, les meilleurs pilotes du monde. J'espère vraiment que la récente nomination de notre Jean Todt national à la tête de la FIA permettra de donner un nouvel élan à la F1, et qu'elle nous proposera, chaque week-end de course, du grand spectacle !

Quels sont votre voiture et votre circuit préférés ?

Pour le circuit, je dirais sans hésiter le Nordschleife. Je ne l'ai réellement découvert que cet été, à l'occasion des 24H sur GTR2, et je regrette de ne pas l'avoir essayé avant ! Ce circuit est vraiment unique, très long, très rapide, très technique, avec beaucoup de dénivelés : le top quoi ! Pour la voiture, il n'y a pas à hésiter non plus : la Chevrolet Corvette C6R ! Depuis sa sortie sur iRacing, fin Octobre, elle a conquis tout le monde, moi le premier, avec un son et une physique au top. Entre la version GTR2 et celle-ci, c'est vraiment le jour et la nuit !

Donnez nous votre avis sur Race On.

Je n'ai pas testé Race On et je ne le testerai probablement jamais. Simbin se moque de ses clients en vendant des add-on tous les 6 mois ou presque...

Comment voyez-vous l'avenir du SimRacing ?

Le Simracing permet de vivre sa passion du sport auto pour un coût dérisoire, comparé à ce que réclame la compétition réelle, aujourd'hui. On peut tous se prendre pour Senna ou Schumacher et on s'éclate à se tirer la bourre avec les copains ! De mon point de vue, le Simracing est également en train de prendre une nouvelle dimension, beaucoup plus professionnelle. Sponsors, contrats, prizes, depuis le V-WTCC et mon arrivée chez Redline, je découvre un monde que je n'aurai jamais imaginé en rejoignant la LFGTR il y a 3 ans ! En plus de retombées financières, le Simracing permet aussi d'accéder à la compétition réelle, comme on l'a vu avec Gran Turismo et sa GT Academy l'an dernier, ou plus récemment avec iRacing : <http://www.inracingnews.com/iracing-news/gooden-takes-iracing%E2%80%99s-virtual-volkswagen-jetta-tdi-cup-title-chance-to-compete-for-real-world-version-in-2010/> (compétition réservée aux américains seulement). J'espère que le Simracing continuera à se développer dans ce sens, et qu'il deviendra pourquoi pas un jour aussi important que les FPS ou les simulations de foot... On peut toujours rêver !

HUMEUR

L'humeur de Jacky

PSEUDO
OR NOT
PSEUDO

Lorsque j'ai commencé la simulation, le Online n'existait pas; les jeux à deux joueurs non plus d'ailleurs. La nécessité de créer des pseudos est apparue à l'arrivée des bornes d'arcade, dans les années 80, et encore, que pour trois lettres... Il était tellement important de graver son nom sur un record du tour !

Le pseudo, tel qu'on le connaît, est récent. Il est apparu au moment des premières courses en ligne. Pourquoi en avons-nous besoin ? La méfiance vis-à-vis d'internet ? Les jeux qui n'aimaient pas les espaces ou les accents ? Vivre à travers un autre nom et s'inventer une histoire, une équipe ? Bref plein de bonnes raisons... C'était la chance de l'irréalité, je me souviens encore de présentation d'équipes virtuelles, avec sponsors et partenaire techniques improbables, à la manière des vraies équipes de F1. C'était il y a 10 ans.

Notre monde est mobile, il avance vite. Pourquoi, alors, serai-je étonné que les joueurs s'affichent de moins en moins sous un pseudo ?

J'ai ma petite idée à ce sujet. Aujourd'hui, les plateformes ne nous proposent pas encore du photo-réalisme, et pourtant, l'immersion n'a cessé de progresser. Se croire dans une voiture, ou être dans une voiture de course. La différence est de plus en plus ténue désormais. Dix-huit années seulement se sont écoulées entre Vroom et les jeux si réalistes d'aujourd'hui ! L'évolution, finalement, a été rapide !

Par ailleurs l'équilibre entre les jeux dits « Arcade », et les jeux dits « Simulation », est en train de basculer plutôt du côté de la simulation. Tout simplement car nous sommes demandeurs de jeux de plus en plus fidèles. Tous les six mois, les machines doublent leur puissance, et nous voulons en profiter. Cela n'intéresse plus personne d'arriver à jouer avec un clavier, comme c'était le cas avant l'arrivée du GTR, premier du nom. Tout cela, les joueurs le voient. Ils deviennent prêts à s'afficher en tant que pilote. Reste à franchir le pas.

Selon moi, iRacing, qu'on l'aime ou qu'on ne l'aime pas, a apporté un énorme changement, un gros « step » comme en dit en F1. Il y aura un « avant » et un « après » iRacing. Avant on jouait, maintenant, on pilote ! Alors pourquoi se cacher derrière des pseudos ? Telle une réaction en chaîne, de nombreux pilotes s'affichent sous leurs vrais noms, comme si cela devenait plus sérieux, plus professionnel...

Ca y est, le mot est lâché ! Professionnalisme !

L'essence même de l'humanité est de s'améliorer sans cesse. Cette réalité est le signe que les joueurs vont muter. Le jeu finira par être oublié. Nous deviendrons des amateurs, au sens noble du terme. Amateurs de vraie gloire, amateurs des lauriers de ces courses auxquelles nous participons. Avant de passer à l'étape suivante. Le professionnalisme.

Jusqu'à présent, les « vrais » pilotes étaient sollicités pour aider à la conception d'un jeu, dans le meilleur des cas, ou à le vendre, la plupart du temps. Jusqu'à quand l'industrie du jeu aura-t-elle besoin d'eux ?

Je l'ignore, mais une chose est certaine : La première des étapes est d'avoir la reconnaissance d'un nom, et pour cela il faut l'afficher. Alors les meilleurs d'entre nous seront approchés. Ils ne donneront pas des avis, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, mais aussi des directions à suivre, pour rendre le jeu encore plus fidèle, encore plus immersif.

D'autant que le potentiel médiatique est énorme ! Lorsque je lis des commentaires de Simracers sur la F1, je m'étonne encore que les développeurs, les marketeurs, ne se posent pas la question eux-mêmes. Faut-il produire un jeu avec Button en couverture, Bastien Bartsch ou Mathieu Prevot ? Qui fait rêver la communauté ? Franchement ?

Par ailleurs, je m'étonne que les audiences des retransmissions de courses insipides comme la F1, ne finissent pas par se tarir. J'aimerais tellement qu'une TV prenne le risque de diffuser, une vraie course de

Simracing, avec les meilleurs pilotes du monde. On y verrait ce que nous réclamons depuis tant d'années dans le Real Racing : des bagarres, de la tension et du suspens ! Aujourd'hui, c'est sans doute possible, car la qualité de diffusion des grands événements s'améliore très nettement et ce, malgré des plateformes non prévues ou non adaptées.

Le grand public ne pourra jamais s'enthousiasmer pour des « pseudos pilotes » n'ayant aucune identité. En ce sens, l'abandon des pseudos est un signe de maturité et une étape nécessaire. Alors,

les « non gamers » pourront regarder les retransmissions de grands événements du Simracing, et tout le monde les suivra : Les sponsors, l'argent, et même des real racers. Pourquoi d'ailleurs, les pilotes pros qui roulent sur iRacing, s'embêteraient à perdre leur temps dans ces courses où ils sont parmi des « anonymes ». Chacun pour soi, à voitures égales, et que le meilleur gagne non ? Et un jour, des clubs de fans se créeront et se battront pour déterminer pourquoi Arnaud Lacombe est devenu champion du monde en fermant la porte à la chicane de Suzuka...

Nous avons la chance d'être une communauté en mouvement. Surveillons donc nos pilotes, maintenant que leurs pseudos semblent disparaître. C'est le sens de notre histoire, en l'an 1 après iRacing.



Jacky Ratzenberger

INSIDE

Par Maxence Chollet



Après la présentation de Racingfr par l'ami Gaylord, j'ai décidé de présenter Live-Simracing (LSR). Il s'agit d'une ligue, régie par l'association ACAV fondée en février 2006. Elle a pour but d'assurer la promotion, l'information, le développement, la médiatisation, l'animation, l'organisation de championnats, d'opens et d'événements, en relation avec les jeux virtuels et vidéos de simulation de course automobile en réseau. LSR a été fondée avec 12 membres et 2 championnats, ce qui leur a permis d'avoir un bon retour au sein de la communauté Simracing et de quintupler le nombre de membres en moins d'un an. Cette année, ils se sont associés à GTRO pour l'organisation des championnats endurance, en vue de grossir l'événement en 2010, avec une refonte du site et de nouveaux championnats.

Live Sim : Bonjour William. je te remercie de m'accorder un peu de ton temps pour répondre a nos questions. Pour commencer. peux tu nous expliquer ton rôle chez live-Simracing ?

Bonjour et merci à vous de m'accorder cette interview dans votre magazine qui promet d'être un véritable succès. Un petit mot pour nous présenter et mieux comprendre qui nous sommes.

LSR est une ligue régie par l'association ACAV fondée en février 2006 et a pour but de d'assurer la promotion, l'information, le développement, la médiatisation, l'animation, l'organisation de championnats, d'opens et d'événements en relation avec les jeux virtuels et vidéos de simulations de course automobile en réseau.

LSR a été fondé avec 12 membres et 2 championnats qui nous ont apportés quelques bons retour, ce qui nous a permis de quintupler le nombre de membre en moins d'un an

Cette année nous sommes associés à GTRO pour l'organisation des championnats endurance en vue de grossir l'événement en 2010 avec une refonte du site et de nouveaux championnats.

Mon rôle chez Live-Simracing est triple.

Le premier et pour moi le plus important, l'organisation et la préparation du championnat F1 en collaboration avec Francky27 et LoloF1 car nous sommes trois organisateurs pour la gestion des pilotes et briefings; et les sanctions et consignes de courses.

Mon second rôle d'administrateur du site, est de diriger les pilotes vers un championnat adéquat à ses capacités et /ou qualités, expliquer aux pilotes les règles que les administrateurs ont mis en place sur LSR pour ceux qui souhaitent s'engager dans l'association et pouvoir participer aux championnats privés.

Le suivi du forum est un point important dans le travail des administrateurs, avec les mises à jours constantes, les réponses aux questions, l'aide aux membres, etc...

Et enfin mon troisième rôle est purement administratif car je suis vice-président de l'ACAV.

Live Sim : Combien de temps cela te prends pour tout gérer ?

Je ne me suis jamais réellement posé la question, car pour moi l'organisation reste une réelle passion, je suis tombé dedans il y a 8 ans et j'avoue que depuis j'ai du mal à dire stop.

Pendant quelques saisons j'ai organisé le championnat F1 seul mais c'est vite devenu compliqué, j'ai donc depuis la saison dernière l'aide de 2 autres pilotes, bien sûr je ne cite pas tout le monde car il y a réellement une équipe de passionnés derrière tous nos championnats avec un remerciement particulier à Chris_Laleau qui a toujours été à l'écoute de se que pensent ou demandent les pilotes.

Live Sim : Quels sont les points positifs et négatifs de live-Simracing ?

Le point négatif ? Peut-être le prix de la cotisation, mais nécessaire pour arriver aux points positifs qui sont 2 serveurs stables, 1 FTP conséquent et l'hébergement du site, un site sans cesse remis à jour par Thyer et Takfarinas, des résultats de courses, opens et championnats qui sont mis en ligne le soir même par Loïc, clair dans la gestion du forum, contrôlés sans cesse par les organisateurs et les modérateurs etc..., sans oublier la transparence et l'explication de l'administration et trésorerie de l'ACAV.

Live Sim : De futurs simracers lisent peut-être cette interview, comment faire pour rejoindre votre ligue ?

Avant votre adhésion à l'association, vous devez préalablement vous inscrire sur live-simracing.com avec un pseudo et un password. Afin de mieux connaître les nouveaux membres et nous faire connaître auprès d'eux, l'adhésion à l'association ACAV se fera en deux étapes.

Avant le paiement de votre première cotisation, vous devrez prendre contact avec un administrateur ou organisateur LSR.

Admin : Stop, Takfarinas, Thyer, Loïc, William.

Orgas: Ethan, DKLaid, Francky27, Sirmika.

L'administrateur vous épaulera et vous dirigera sur le site et les championnats pour que nous puissions comprendre vos attentes et que vous connaissiez les nôtres.

Il vous orientera alors vers le formulaire d'inscription pour finaliser votre adhésion.

Live Sim : Quels sont les championnats proposés ?

A l'heure actuelle, 2 championnats vous sont proposés sur LSR, Championnat Endurance Series et un Championnat Spirit of Legend.

Le championnat Endurance Series qui est gérée par Loïc et Thyer pour LSR et Momo37 de GTRonline.

Le championnat Spirit of Legend qui est gérée par DKLAID pour LSR et BBKING de GTRonline.

Le championnat F1 qui lui est géré par William, Francky27 et LoloF1 est en préparation pour la saison 2010, les demandes de participation arrivent déjà.

Live Sim : Vous êtes une ligue française, est ce que vous participez à des championnats européens ?

Pas encore, mais notre ligue n'est pas seulement française, mais francophone et l'évolution du site qui arrive sera accessible à l'Europe puisqu'il sera doté du choix de la langue.

Live Sim : Race On est sorti depuis peu, un championnat est prévu ?

En collaboration, depuis près d'un an, avec la ligue GTR.Online qui est spécialiste sur la Plateforme SIMBIN, et pour ne pas faire d'ombre à leur championnat nous n'organiserons pas de Championnat sur cette plateforme, en revanche nous organisons essentiellement des Championnat sur la Plateforme ISI dont nous avons fait notre spécialité.

Live Sim : Est ce que des rencontres sont organisés entre membres ?

Oui, sur les circuits F1 ou les World Series by Renault.

Certains membres organisent aussi des rencontres chez eux directement de type jour de l'an, anniversaire ou encore une simple rencontre entre nous.

Live Sim : Merci d'avoir répondu à nos questions, un dernier mot pour la route ?

Simplement vous remercier de m'avoir contacté pour cette interview dans ce superbe magazine que vous réalisez spécialement pour nous les simracers et passionnés.

RENCONTRE

Par Gaylord landais

Interview d'Anthony Monteil Sound designer chez SIMBIN

Voici une rencontre hors du commun ! En effet, Anthony Monteil est Sound designer (créateur de sons) chez SIMBIN ! Et pour ceux qui n'auraient jamais testé de jeu siglé SIMBIN, croyez moi, c'est l'une des parties les plus réussies dans les jeux SIMBIN ! Et cocorico, il est français !



liveSim : Bonjour Anthony. Dans un premier temps, peux-tu nous parler de ton arrivée chez SIMBIN ? La décision de partir travailler pour eux a-t-elle été difficile ? Notamment le fait de quitter la France ?

Anthony Monteil : Cela s'est fait très rapidement. SimBin m'a contacté par email en Février 2007 pour me demander si je souhaitais concevoir les sons de leurs prochains jeux. J'ai immédiatement accepté et j'ai travaillé en free-lance depuis la France jusqu'en Octobre 2007.

Puis, je suis venu m'installer à Göteborg où je suis désormais employé à part entière dans le studio principal. Avant que tout cela arrive, je n'osais même pas rêver d'intégrer l'équipe de SimBin; donc la décision de quitter la France n'a pas été du tout difficile à prendre. Sans compter le fait que je préfère cent fois ma vie ici, en Suède.

liveSim : Peux-tu nous expliquer ton travail au sein de l'équipe de SIMBIN ?

Anthony Monteil : Je suis chargé de tout l'environnement sonore dans le jeu : voitures, public, garage, ambiance... Généralement, le processus commence par le recueil d'informations de référence sur la voiture que nous souhaitons intégrer dans le jeu, puis, par faire les enregistrements audio de celle-ci en conditions. En ce qui me concerne, cela se passe sur des circuits lors de séances privées ou pendant des WE de courses. Ensuite, tout le matériel audio est trié, échantillonné, traité et assemblé dans le jeu. Vient enfin une période des tests et d'ajustements, afin d'obtenir le rendu sonore le plus authentique et immersif possible. Je dois également développer et améliorer les moteurs audio dont nous disposons, en collaboration étroite avec l'équipe de programmation.

Interview d'Anthony Monteil

Sound designer chez SIMBIN

liveSim : Qu'est-ce qui est le plus difficile à créer pour que l'environnement sonore du jeu soit immersif ?

Anthony Monteil : La dynamique et l'homogénéité d'un son de moteur sont, à mon avis, les deux éléments-clés de l'immersion. Et tous deux dépendent fortement de la qualité de l'enregistrement audio en amont. Éviter « l'effet de boucle » ou la monotonie du son du moteur est un challenge qui demande une attention particulière, dès la phase d'enregistrement. Par voie de conséquence, la tâche la plus ardue consiste probablement à disposer de la meilleure source sonore possible, les conditions d'enregistrement pouvant varier fortement d'une session à l'autre. Les voitures elles-mêmes sont des éléments difficiles à dompter quant à leur niveau de bruit et leur texture sonore.

liveSim : Quels conseils peux-tu donner aux débutants dans le domaine pour devenir concepteur sonore, dans une compagnie de jeux vidéo ?

Anthony Monteil : D'abord, acquérir une solide formation de base en ingénierie sonore, ce qui va au-delà du monde du jeu vidéo, et, en même temps, bidouiller les sons des jeux dans son coin. Passer par une école spécialisée est une bonne chose, même si ce n'est pas la seule voie pour arriver au poste de sound designer. Personnellement, j'avais une longue expérience de régisseur son pour les concerts et enregistrements studio, et j'étais musicien en parallèle. Mais bien entendu, je bricolais aussi mes jeux de voitures à la maison. Ensuite, il peut être intéressant d'intégrer des teams de modding sérieux, afin de se familiariser avec le travail en commun, faire connaître ses créations et développer un réseau de contacts. Il ne faut pas hésiter à frapper à toutes les portes et, surtout, être prêt à voyager, voire à déménager dans un autre pays ou un autre continent si nécessaire. La France n'est malheureusement pas un pays très riche pour tout ce qui concerne le développement de jeux vidéos et, en particulier, des jeux de voitures. Enfin, la chance et les démarches auprès de développeurs permettent de déboucher sur un poste de sound designer. Le fait est que les sound designers sont beaucoup moins nombreux que les graphistes, dans l'industrie du jeu vidéo, mais les équipes de développement recrutent toujours de temps en temps. Au final, la créativité et une aptitude naturelle à travailler avec le son me paraissent indispensables pour faire ce métier. Les techniques de développement des jeux sont en perpétuelle évolution. Il est donc également nécessaire de se tenir à l'écoute de tout ce qui peut améliorer l'immersion et ne pas hésiter à faire appel à sa créativité pour pallier aux limitations des moteurs de jeu, même si ces dernières ont tendance à disparaître de plus en plus.

liveSim : On connaît ta passion pour les voitures de course historiques, le fait de travailler depuis maintenant 3 ans sur des voitures modernes ne te lasse pas trop ?

Anthony Monteil : Il y a tout de même eu le pack DLC « Heritage » pour Race Pro, qui contenait 8 voitures historiques, et pas des moindres. Et puis pour moi, les WTCC 1987 font déjà partie de l'histoire du sport automobile. Il est indéniable que les véhicules historiques de compétition présentent un intérêt particulier pour un passionné de sons de moteur, comme moi. Les sons des voitures de course modernes tendent à devenir plus discrets et moins mélodieux, mais il reste toutefois des exceptions et les constructeurs sortent parfois, aujourd'hui encore, des merveilles de leur chapeau. Je pense que SimBin a toujours travaillé sur des projets très motivants en ce qui concerne la partie sonore. Et cela ne va qu'en s'améliorant.

liveSim : Peux-tu nous dire comment est composée l'équipe de conception SIMBIN ? Es-tu le seul français ?

Anthony Monteil : L'équipe est composée de talents venant de tous les continents. Je suis, malgré tout, le seul français.

liveSim : Je tiens à te remercier de nous avoir accordé de ton temps. Un petit mot pour la fin ?

Anthony Monteil : Je trouve l'initiative de votre équipe très intéressante pour la communauté française du sim-racing, car elle apportera une source d'information plus centrale à ses acteurs. Merci aussi pour cet entretien et votre passion.

ARTISAN

Artisan du Simracing

Par Gaylord Landais



un artisan qui prend soin de vos pieds!

Ce mois-ci, nous avons décidé de vous présenter un artisan du simracing hors du commun ! En effet, en visitant le site d'un championnat européen de GT auquel le team GG participe (<http://www.simracingteamchallenge.com/>), j'ai découvert que ce championnat était sponsorisé par une petite société nommée SIMBOOT. Et j'ai découvert, stupéfait, que cet artisan a eu une idée très originale : Celle de confectionner des « chaussons » pour simracer ! Stop, on ne rit pas, c'est tout à fait sérieux ! Il s'agit de chaussons en néoprène, munis d'un grip, afin de mieux adhérer sur votre pédalier. Pour vous prouver le sérieux de ce concept, vous pouvez voir les SIMBOOT en action aux pieds des journalistes de Insidesimracing (<http://www.insidesimracing.tv/>).

Passons maintenant à une petite explication : Comment acquérir ces chaussons ! Ils sont fabriqués sur-mesure et à la main, aux Etats Unis. Vous devez donc vous munir d'un mètre de couturière (de préférence) pour prendre les dimensions suivantes : la longueur de vos pieds, leur largeur, le tour de votre cheville et, enfin, indiquer la forme de vos doigts de pied (plutôt « arrondie »

ou « pointue »). Vous devrez ensuite choisir la ou les couleurs de vos SIMBOOT (voir photo),



ainsi que l'endroit où vous voulez mettre le grip. Enfin, pour finaliser votre commande, il vous suffira de communiquer votre adresse mail, votre adresse de livraison et d'attendre la confirmation de Randall (le créateur des SIMBOOT). Et pour finir, place au paiement (24€ frais de port compris). Il vous faudra ensuite attendre environ 2 semaines pour recevoir vos magnifiques chaussons !

Sans Grip



Grip au Talon



J'ai donc commandé mes SIMBOOT pour pouvoir en faire le test moi-même.

A la réception, on a une enveloppe contenant le récapitulatif de votre commande et bien sûr vos SIMBOOT! La première chose qui saute aux yeux, ce sont les coutures, dignes d'un travail de professionnel! Le néoprène est impeccable! Je dois avouer que, pour un prix aussi minime, je ne m'attendais pas à une telle qualité de produit! Mais il est temps de mettre les SIMBOOT! Elles s'enfilent avec une aisance enfantine et peuvent être serrées grâce



à une sangle très bien pensée! Par contre, une petite précision et non des moindres, vous devez vous préparer aux regards et aux rires assez moqueurs de votre compagne! Une fois installé devant mon volant, mon pied droit positionné, mon talon ne bouge plus, simplement grâce au grip! Je n'ai plus qu'à laisser glisser mon pied sur la pédale d'accélérateur et le tour est joué! Pour le pied gauche, j'ai choisi de mettre le grip, non pas sous le talon, mais sous la plante du pied! Ce qui m'a permis de faire glisser mon talon progressivement et de mieux doser mon freinage.



Ce petit gadget n'est pas une révolution qui vous fera gagner 1 seconde au tour! Cependant, les SIMBOOT vous donneront quand même un petit plus, puisque vos pieds ne bougeront plus sur votre pédalier! Et pour un prix tout à fait abordable, vous avez un produit extrêmement bien fini!

Vous pouvez commander ou juste avoir un aperçu de vos futures SIMBOOT à l'adresse suivante : www.simboot.com

Grip sur la Plante



Grip Total



CHAMPIONNATS

Par Gaylord Landais

LiveSim vous a sélectionné quelques petits championnats en ligne... Vous devriez sûrement y trouver votre bonheur... Du GT2, Du monoplace ou encore du Nascar, faites-votre choix !



Durée des courses : 2h (le Mardi soir par équipage de deux)
Qualif : 1h (le Lundi soir veille de la course)
Mod : GT2 Enduracers + Ferrari 430GT2
Plateforme : Rfactor
Liens : <http://www.gtr-racinghfr.net/vb/showthread.php?t=4940>



Date de la manche d'ouverture : Janvier 2010 (Valencia)
Date de la dernière manche planifiée : Avril 2010 (Road America)
Plateforme : RACE ON
Durée des courses : 1h (le Dimanche soir, toutes les semaines)
Liens : http://www.gtr-online.com/vb_forum/forumdisplay.php?f=188



Durée des courses : Variable selon les circuits (le Mardi toutes les semaines pour la D1 et le Lundi une semaine sur deux pour la D2)
Plateforme : Nascar Racing 2003
Liens : <http://lfncs.game-host.org/>

7 QUESTIONS

LOIC VARNIER

Par Jacky Ratzenberger

Par quels jeux de course êtes-vous passé ?

J'ai commencé sur PlayStation avec Colin McRae Rally et Toca Touring Car, les deux premiers opus de chaque série. Ensuite, je suis passé sur PC et les jeux se sont succédés : Colin McRae Rally 2.0 / 3 / 04, Race Driver 1 / 2, Rally Championship 2000, Xpand Rally. Puis, ils sont devenus plus axés « simulation » : F1 Challenge 99/02, Richard Burns Rally, GTR 1 / 2 / Evolution, GT Legends, rFactor, netKar Pro, RACE 06 / 07. J'en oublie sûrement, mais, pour simplifier la chose, j'ai débuté avec de l'arcade sur console, j'ai mûri, et je suis passé à la simu sur PC. Bien entendu, j'ai aussi donné leur chance aux incontournables que sont GP Legend et Nasacar 2003 de Papyrus, sans accrocher. Pareil plus récemment pour iRacing, mais plutôt parce que le produit qu'ils proposent ne répond pas à mes attentes.

Pourquoi avoir choisi votre ligue ?

Dans mon cas je n'ai pas eu à la choisir, je l'ai créée. Otau Games avait un an, il y avait déjà un petit groupe de fidèles avec qui le courant passait bien, et GTR allait arriver. Aidé dans un premier temps de Fred et Cyril, on a décidé de se lancer et de monter une association pour pouvoir faire fonctionner notre ligue. Otau Games On-line était lancée. Il faut bien voir qu'à l'époque il n'y avait que très peu de ligues en France et l'organisation était loin d'être la même. Il y avait de la place pour se lancer, largement. Et je pense pouvoir dire qu'on a relevé le défi avec succès. Sans être prétentieux, on a même réussi à surprendre pas mal de monde après à peine 6 mois d'existence quand on a organisé notre première course d'endurance sur 24H avec GTR. Quand j'ai eu vent des premiers échos qui demandaient qu'il était ce petit con prétentieux de 18 ans, j'ai su qu'on avait eu avec Fred et Cyril la bonne idée. Les mauvais ne dérangent jamais ! Quand on commence à provoquer des réactions, c'est que l'on s'apprête à gagner ! La suite nous a donné raison. Depuis, je roule toujours chez Otau Games, mais je suis beaucoup moins présent. J'ai également donné les commandes de l'asso depuis 2 ans maintenant. Un seul regret aujourd'hui, je trouve un peu dommage la multiplication des ligues à laquelle on assiste, et qui tend plutôt à diviser. Mais c'est un autre débat, très vaste.

Racontez votre meilleur souvenir de course ?

Assurément l'Enduro des Ardennes 2008 ! Et pas uniquement parce qu'on a gagné cette épreuve. C'était la grande époque, pour moi, l'un des moments dont je garde les meilleurs souvenirs. En dehors de la joie que j'avais à organiser ces courses avec les gens d'Otau Games et de HFR, c'est le fait de passer par tous les états avec Florian, Nicolas, et Frédéric qui m'a fait frissonner. A cette époque, on roulait toujours ensemble en Endurance. Mais à chaque fois, sans faire forcément un mauvais résultat, il y avait toujours un grain de sable qui nous empêchait de gagner. Florian s'était déchiré pour faire la pôle, Nicolas assurait comme à son habitude, et (comme d'habitude aussi) Frédéric et moi faisons un peu les cons. Perso, je galérais aussi pour trouver le mode d'emploi de la Saleen : 30 minutes avant le départ de la course, je n'avais toujours pas gardé la voiture en piste le temps d'un relais complet lorsque je visais des chronos potables. Autant dire que je n'en menais pas large au départ et que mes équipiers n'étaient pas très confiants. Finalement, tout s'est mis en place une fois le départ donné et chacun a trouvé son rythme. Pour la première fois, tout s'est bien goupillé et nous n'avons pas rencontré de problème majeur. Nous nous sommes battus toute la course avec le second team au classement. Dans le dernier relais, Frédéric avait 1 tour d'avance sur le second pour gérer. La pression était toujours là ! Et puis, tout à tenu bon ! On venait de gagner, pour ce qui serait, sans qu'on le sache encore, notre dernière course tous ensemble. Une belle émotion, de beaux souvenirs.

Que pensez-vous de la F1 actuelle ?

Je suis jeune ! Donc je n'ai connu que la F1 moderne. Je ne peux pas vraiment comparer avec les précédentes époques. Ce que je sais, c'est que j'aimerais voir le règlement technique offrir aux ingénieurs plus de libertés.

Je pense que l'innovation et la créativité permettraient de renverser un peu l'ordre établi. C'est ce qui s'est passé cette saison, involontairement, avec le changement de règlement. On a eu une saison un peu plus disputée que les précédentes. Ceci dit, je ne pense pas qu'il faut attendre de la F1 moderne du spectacle à outrance. Ces voitures sont avant tout les vitrines technologiques du sport automobile. L'admiration est ailleurs. Pour le spectacle du début à la fin, il y a d'autres séries.

Quels sont votre voiture et votre circuit préférés ?

Après avoir beaucoup roulé en GT sur des courses typées Endurance, aujourd'hui, je prends mon pied avec les courses de tourisme disputées au sprint. Le WTCC notamment avec RACE 07 me plaît bien. Les courses sont musclées, c'est à fond du début à la fin, sans se poser de question ! Pour le choix du circuit, c'est plus difficile. Il y en a plusieurs que j'apprécie. Plus précisément, j'aime bien les tracés urbains. S'il faut en garder un, alors ce sera Monaco ! Il est assez unique.

Donnez nous votre avis sur Race On.

HA vrai dire je n'ai joué que quelques minutes à la démo du jeu, pour l'instant. Comme je l'ai dit avant, je roule beaucoup moins maintenant, par manque de temps. Comme on pouvait s'y attendre, le jeu n'est pas mauvais, mais rien n'est nouveau. C'est une extension de plus pour RACE 07. A chacun de voir si le nouveau contenu proposé par ce jeu, justifie l'achat. Ce qui me dérange surtout, ce sont les différences de prix entre les devises. Nous payons le jeu presque 2 fois plus cher en Europe que les américains. Or nous n'obtenons rien de plus ! La localisation d'un jeu ne fait pas doubler son prix, surtout pour avoir le droit à des « Charmant du joueur X » ou « Sortir di jeu » pendant des mois. Cherchez l'erreur ! Mais une chose est sûre, il est temps que SimBin innove un peu. Qu'elles sont lointaines les sorties de GTR 1er du nom et de GT Legends ... Là, ils avaient surpris ! Vivement que ce soit à nouveau le cas ! Souhaitons du moins qu'ils y parviennent à nouveau. Vous l'aurez compris, je pense ! Aucune sortie récente ne m'a fait vibrer dernièrement. Quel que soit le jeu ou le développeur.

Comment voyez-vous l'avenir du SimRacing ?

Question difficile ... Personnellement, je ne souhaite pas que le SimRacing se « professionnalise ». J'entends, par là, courir après des primes comme ça se fait déjà, à petite échelle pour l'instant. Je comprends que ça puisse être l'attente de certains joueurs. Moi j'ai choisi mon camp, ça restera un loisir ! Ce n'est que de la fiction. Si je prends du plaisir sur un jeu à me battre en piste avec mes amis et que les sensations sont bonnes, alors j'estime qu'il répond à mes attentes. Et pour ce qui est du SimRacing comme école de formation et moyen d'accéder à la compétition réelle, on en est encore très loin. Ce ne sont pour l'instant que quelques rares coups médiatiques sans lendemain.. Pour finir, puisqu'on parle de vision personnelle, si le modèle de iRacing pouvait éviter de se développer, je pense que ce ne serait pas un mal. Payer tous les mois pour jouer, ce n'est pas mon truc. Je pense qu'on est tenté de vouloir rentabiliser son « investissement » et que l'on se sent obligé de rouler. Et c'est logique quand on parle de 150 Euro à l'année ... On ne veut pas être absent des circuits deux mois et stagner dans son avancée vers la licence supérieure. Ce n'est pas ma conception du divertissement, cette notion même d'obligation à progresser me dérange. On a bien assez d'impératifs dans la vie de tous les jours pour les éviter dans nos distractions.



COCKPIT

Par Jacky Ratzenberger

Un cockpit vu par : Riton39

La course automobile est une histoire de sensations. Le Simracing n'échappe pas à cette règle, et heureusement d'ailleurs. De ce point de vue, certains ont compris qu'il était possible de bousculer les limites. Moi, je les nomme les « Cockpiters » ! Parmi eux, Riton39 est une sommité française (249 pages sur son seul poste sur RFR). Il a commencé il y a quelques temps déjà, avec une version pneumatique. Puis, devant les soucis de réglages rencontrés, il a choisi de tout recommencer. Le premier avait l'air bien pour-

tant, le deuxième est complètement électrique, plus simple à régler. Riton39 a accepté de nous le présenter, même s'il est toujours en cours de fabrication. Les caractéristiques sont étonnantes : 15 degrés, en avant, en arrière, ou de gauche à droite en quelques milli-secondes. Beaucoup d'heures de réflexions, de réalisations, par petits bouts. C'est une passion. Voici sa réalisation en quelques photos, en attendant de nous présenter la version finale.



C'est la première version de mon simulateur. Au départ, je suis parti sur le concept FREX, mais avec un ensemble volant/pédalier en mouvement complet. J'avais opté pour des vérins pneumatiques, et pour différentes raisons, je suis venu à ce que vous connaissez maintenant.



Ce cadre sert de châssis support à une plaque d'acier, qui supporte tout le reste du simulateur. Ce genre de simulateur demande une grande rigidité, de manière à bien retranscrire les mouvements vers le haut. La grande rigidité évite l'absorption des mouvements du cockpit.



Ce sont les motoréducteurs 380V, un moteur plus un réducteur. Ils servent à faire bouger le simulateur. Ils sont puissants, rapides, fiables et robustes aussi! Ils sont utilisés dans l'industrie, et peuvent tourner dans des conditions extrêmes.



Voilà la plaque d'acier qui sert de support de fixation au moteur, «au pied», à l'électronique. Elle permet de rigidifier encore le socle, et facilite toutes les fixations présentes et à venir.



On arrive à la mise en place des moteurs, ce qui a demandé des calculs, des essais de position. En effet, à ce stade il fallait déterminer l'angle d'inclinaison du simulateur, et, de ce fait, choisir la position des moteurs, des cames et des biellettes, beaucoup de chose à placer correctement !



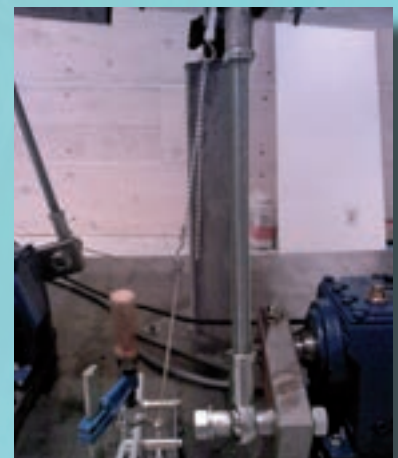
Il s'agit des réglages et de la recherche de position des éléments. Il fallait vérifier que rien ne gênait l'inclinaison, que les fixations de rotules étaient bien dans les axes des moteurs ou des cames.



La pièce n'est plus utilisée. Tout ne se fait pas sans essais et sans erreur. C'est un proto ! Il s'agit de récupération d'un étai en acier dans lequel je récupérais la partie arrondie. C'était des interrupteurs de fin de course. La came, en tournant, venait buter contre des interrupteurs qui arrêtaient le moteur. Maintenant je m'en passe, c'est le soft et l'accéléromètre qui donnent la position et arrêtent les moteurs.

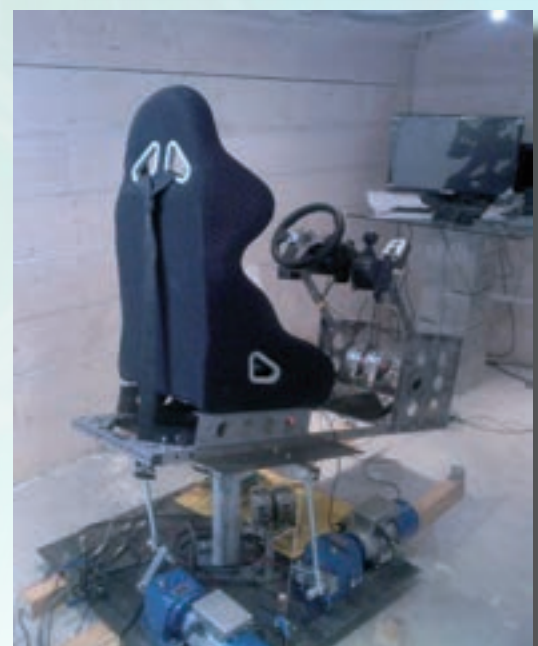


C'est l'ensemble «socle complet», avec les moteurs, le pied avec le cardan au-dessus, et la plaque support du dessus. Le châssis-tube viendra sur la plaque.



Voilà la plaque d'acier qui sert de support de fixation au moteur, «au pied», à l'électronique. Elle permet de rigidifier encore le socle, et facilite toutes les fixations présentes et à venir.

Et pour finir, voici une vue complète du simulateur, avec, au-dessus du socle, le châssis du premier pneumatique. A ce stade, tout est parfaitement fonctionnel. Il n'y a rien à retoucher, sauf quelques améliorations sur le design. Des caches pour les moteurs ou l'électronique, des carters pour le socle. La partie haute du simulateur est en cours de réfection. Il sera différent, plus rigide, avec un design différent aussi. Je suis en ce moment sur la peinture complète, la dernière étape !!



Si vous souhaitez nous faire partager vos réalisations, n'hésitez pas à contacter la rédaction (redac@live-sim.com)

SCREEN

Les screen du mois



Forza3 - Mike Flanagan



rFactor - Senna1

GTR2 - porsche cup - mistermag



TEST

SuperLeague Formula 2009

Par Gaylord Landais

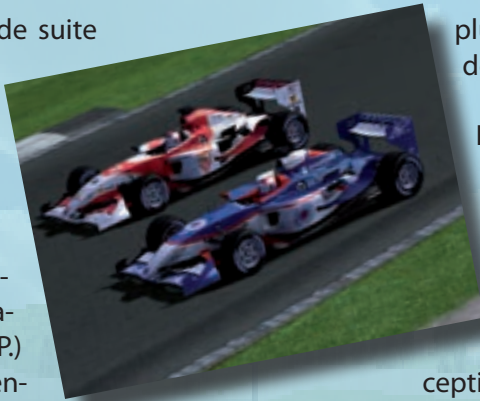
Dans le N°1, on vous annonçait la sortie prochaine du jeu Superleague Formula. Et bien, c'est chose faite ! ISI nous livre là un jeu ressemblant étrangement à rFactor. En effet, on a la forte impression qu'il s'agit simplement d'un mod rFactor... Et on ne s'attendait pas forcément à cela quand le jeu a été annoncé au prix de 34,99€ !

Arrivé sur le menu, on voit tout de suite l'appartenance à rFactor : Ce menu a déjà été utilisé pour le mod « drift » d'ISI...

La 3D de la voiture est belle, on ne peut pas reprocher cela à l'équipe! (qui, soit dit en passant, est amateur, puisque ISI a donné la fabrication du modèle 3D à la TEAM CTDP.) Les skins sont très fidèles, et reprennent au détail près les différentes livrées de la saison. Pour ce qui est des dégâts, ils sont, je trouve, très mal gérés : Si on se prend un mur de plein fouet, le nez se plie simplement et l'aile s'envole. Certains moddeurs sont capables de beaucoup mieux avec beaucoup moins de moyen !

Hélas, les circuits ne sont pas au niveau de la 3D... Certaines personnes vont même jusqu'à dire que les circuits de Donington et Magny-cours sont, tout simplement, des conversions de GTR2... Pas très pro de la part d'ISI si cela est vrai !

Les physiques des voitures ne sont pas mauvaises, on ressent assez bien la lourdeur du véhicule et le V12 pousse plutôt bien une fois lancé, mais ne vous attendez pas à des perfs de F1. Cela est plutôt comparable à du GP2. Les sons sont moyens, mais, à vrai dire, on est



plus très étonné après tout ce qu'on vient de voir...

Le test va vous paraître certainement très court, mais, hélas, il n'y a pas grand-chose à dire au sujet de ce jeu « mod »... Si vous êtes vraiment un fan de ce championnat, vous serez sûrement comblé, mis à part les circuits qui ne sont vraiment pas très beaux, sauf exception. Mais, moi qui ne suis pas vraiment la

SuperLeague Formula, je n'accroche pas du tout !

On a beaucoup parlé des addons de SIMBIN qui paraissent chers pour le peu de contenu, mais alors là, avec SUPERLEAGUE FORMULA le jeu, vous êtes encore mieux servi...



TEST

Circuit de Nogaro par PixSim

Par Olivier Hercek

Il y a maintenant près d'un an que PIXSIM a vu le jour, avec des projets plein la tête et, surtout, un talent certain pour les réaliser. Après les projets, toujours en cours de réalisation, du circuit de Charade 69-72, du mod Matra 650 Tour auto et McLaren M6A, nous avons eu le privilège de tester le premier circuit complètement opérationnel de chez PIXSIM, le circuit de Nogaro 2008.



Du virtuel au réel , il n'y a qu'un pas :

En effet, dès le premier tour de circuit, on se rend très vite compte d'une chose : Il est MAGNIFIQUE ! L'équipe de PIXSIM a vraiment fait fort ! Tout d'abord, tous les moindres détails du circuit officiel sont retranscrits avec une fidélité impressionnante (de la voie des stands, remplie de détails, au circuit, qui foisonne d'objets 3D, on se sait plus où donner du regard). Ensuite, au niveau de l'ambiance, on a l'impression d'être en spectateur tellement il y a de choses à voir (flash des spectateurs, avion, supporters avec leurs drapeaux...). Les textures de la piste sont très réussies et toutes les textures du circuit en général ont été réalisées avec grand soin.

En direct du circuit :



Voilà maintenant le moment tant attendu de sortir les voitures et de faire quelques tours de piste. D'abord, nous l'avons testée avec le mod 207 S2000 (XXX Team) qui nous a permis de faire connaissance « gentiment » avec le circuit. La voiture étant très joueuse, on découvre vite que le circuit ne sera pas aussi facile qu'à première vue. En effet, le circuit propose une partie assez rapide et très technique, dans laquelle on retrouve de longues courbes où la sortie est inévitable lors d'erreurs de trajectoire. On parcourt ensuite une grande ligne droite qui nous amène dans la partie plus lente du circuit, mais qui reste toute aussi plaisante, surtout en compagnie d'autres voitures. Après quelques tours avec la 207, on prend vite ses marques et voilà venu le temps de passer sur une voiture plus puissante, pour tester ce circuit à plus haute vitesse. Et c'est le mod Endurance series (Enduracers) que j'ai choisi pour réaliser la suite de ce test. Dès la sortie des stands, je comprends vite qu'avec ma belle Aston, cela va être fort différent du tour en 207., En effet, l'arrivée au premier virage se fait vite et c'est là qu'on se rend compte que ce circuit est loin d'être facile. Les vitesses

atteintes sont impressionnantes et les virages se succèdent à une vitesse folle. La ligne droite donne un peu de répit, avec la dernière partie, où les accélérations en sortie de virage se font avec douceur. Après une dizaine de tours, je ne vous cache pas qu'il fatigue, ce « petit » circuit.



C'est un fabuleux travail de l'équipe de PIXSIM, qui nous offre là un circuit bien fini et vraiment plaisant à tous les niveaux. De la conduite au plaisir des yeux, il n'y a rien à dire, c'est superbe ! Sur le plan pilotage, il semble clair que Nogaro est un circuit à arsouilles, qui risque fort de se retrouver dans beaucoup de championnats type Porsche cup, Megane trophy, etc... Avec ses courbes rapides et variées, ce circuit va plaire à beaucoup de pilotes. Lequel sera le plus rapide ? A vous de tester ça très prochainement, derrière votre écran.



TEST

Par Gaylord Landais

MOD 207 S2000
XXX Team

Cela fait maintenant 2 mois que j'ai pris contact avec Totorman, afin de lui demander s'il voulait bien nous donner la primeur du test du mod 207 S2000, en avant première, pour le N°2. Il a eu la gentillesse de dire oui ! Nous vous présentons donc, pour ce N°2, et en exclusivité, le test du mod 207 S2000 !

Des skins à foisons et une 3D très réussie !

Précision préliminaire indispensable : Pour ce test, nous avons utilisé la version Beta 1.3. il ne s'agit pas d'un test complet (notamment, sans non définitifs, et quelques autres détails qui pourraient changer d'ici sa sortie).

La présentation du menu est basique, mais reste, somme toute, efficace et, de toute façon, on ne peut pas faire beaucoup mieux avec rfactor. La musique colle tout à fait au personnage de Totorman, c'est-à-dire délurée et très sympathique (à mon goût) ! Le menu est, pour moi, la meilleure des façons de pouvoir scruter dans les moindres recoins les différents skins. Et, on peut le dire sans ambages : Les skinneurs on fait du bon boulot ! Nous nous trouvons face à deux sortes de skins, les dit « officiels » et les « originaux » (entendez, pour ces derniers, inexistant dans les différents championnats auxquels la 207 S2000 participe). La comparaison entre les skins recréés par l'équipe et la réalité est tout simplement époustouflante ! Et encore, je mâche mes mots, on pourrait les confondre ! Les skins dit « originaux » sont quand à eux très bien travaillés et d'une beauté peu égalée en matière de création, même s'ils se ressemblent beaucoup. Si il fallait en désigner un, je voterais pour le GUINNESS réalisé par Gardaret, qui à réussi à intégrer parfaitement la marque au style de la voiture. Depuis ce menu, nous pouvons aussi voir le très bon travail effectué sur la 3d ! Tout

est vraiment sublime ! La XXX TEAM a même été jusqu'à modéliser deux jantes différentes, une de type « Circuit » et une autre de type « Terre », pour les fans de rallye ! L'équipe n'y est donc pas allée de main morte sur le travail fourni ! Les moindres détails sont respectés ! Voir, à titre d'exemple, le contenu du coffre, pour y voir la roue de secours placée à l'arrière. Cela peut servir en cas de crevaison (mais c'est surtout spécifique au rallye.)



Direction les circuits !

Les circuits sont multiples sur rfactor, mais, pour ce test, j'ai décidé de faire évoluer la petite française sur des circuits français ! Dans un premier temps, j'ai testé ce petit bolide sur le circuit du Nogaro (tout franchement sortie des ateliers de chez PIXSIM) et, par la suite, sur le circuit de Lédénon (de philcoul, the sky et piaoo). Arrivé sur Nogaro, sorti des stands, je me lance dans mon premier tour chrono, et les sensations sont très bonnes ! La voiture est vive et joueuse, on se sent vraiment en confiance pour attaquer !



La 207 freine fort, même si on se fait parfois surprendre sur certains virages! Le mod est vraiment plaisant à conduire ! On en veut toujours plus, tellement cette voiture est permissive mais on est vite rappelé à l'ordre quand on veut jouer avec les limites ! Le cockpit est peut être ce qu'il y a de plus discutable... et encore ! La 3D de celui-ci est bonne, et fidèle au réel, mais les textures utilisées sont parfois un peu trop ternes. Mais cela ne gâche en rien le plaisir que l'on a au volant de cette petite bombe ! Le test seul une fois terminé, il est temps de rejoindre toute l'équipe de la rédaction sur un serveur !

Et bien, pour la première soirée de test online que nous avons effectuée ensemble, ce fut un régal! Les dépassements ont été nombreux pendant toute la course et l'on s'est vraiment amusé comme des petits fous ! A l'heure du bilan, tout le monde est unanime pour dire que ce mod est excellent ! Voici quelques réactions des différents testeurs :

Olivier Hercek :

« Les voitures sont très réussies et les skins créatifs et officiels ont plutôt un beau rendu. Prise en main de la voiture très agréable et instinctive, mais, peut-être, un peu trop « gentille » avec le pilote, dans ce sens où l'on peut faire une erreur et rattraper très facilement la voiture. Il faut absolument tester ce mod avec un grand nombre de personnes pour avoir de belles arsouilles. »

Playmobil :

« La 3D est très propre. Je trouve personnellement que beaucoup de skins sont très quelconques, mais que quelques-uns sortent vraiment du lot ! Ceux-là sont magnifiques ! La prise en main est très aisée (trop ?), mais, pour un piètre pilote comme moi, c'est l'idéal !!! J'adore aussi les sons, surtout lors des freins moteurs (même si ils ne sont pas définitifs, c'est déjà excellent)! »

Sébastien Poidevin :

« D'abord, on reconnaît bien les voitures, donc déjà, c'est bien!! Les skins sont nombreux et vont du médiocre aux superbes. La prise en main est très rapide ! La conduite est vraiment sympa et le comportement de la voiture en freinage permet pleins de choses. Les arsouilles, avec ce mod, sont agitées, et « c'est ça qu'est bon ! ». Par contre, je n'ai jamais eu de crash en 207 dans la vraie vie, mais j'ai trouvé que les voitures perdent leurs roues facilement ! Elles sont peut-être un peu trop fragiles par rapport au réel!! Les sons sont magnifiques (j'ai cru comprendre qu'ils allaient évoluer avant la version définitive. Please gardez l'esprit ! Ce bruit sourd dans les bas régimes, moi, ça me fait dresser les poils des avant-bras! »

Jacky Ratzenberger :

« J'ai trouvé que les 207 étaient bien modélisées, on a l'impression que ce sont des vraies. Très bonne chose, la température des pneus semble cohérente avec la réalité : En pneus froids, lors du premier tour, on peut ne pas aller aussi vite qu'au 2ème tour. Par contre, j'ai eu l'impression que la voiture avait beaucoup de grip pour une traction. Elle devrait faire cirer les pneus en 2ème, et donc, avoir du sous-virage dès qu'on remet les gaz. Du coup, cela me paraît avoir trop de grip, que ce soit à l'avant ou à l'arrière. Ceci dit, je fais le difficile quand même ! La voiture est très agréable à conduire, on peut se suivre facilement. »

Pour conclure, cette version Beta est une véritable réussite ! la XXX TEAM a vraiment fait du bon boulot, pour notre plus grand plaisir ! Et si les sons sont du même niveau que ceux que l'on peut voir sur notre version, cela nous donnera une version finale vraiment géniale ! Les prochains OPEN qui seront organisés sur ce mod seront, je le pense vraiment, une véritable réussite! Les arsouilles seront légion avec ce mod, vous pouvez me croire !



TEST

Nouveautés iRacing

Par Olivier Doit

Attendue comme le messie par une bonne partie des AiRacers, la Corvette C6-R est enfin disponible depuis la fin de la Saison 3 2009. Il est vrai que dans la liste des bolides proposés pour les circuits routiers, une voiture fermée haute performance manquait cruellement pour seconder le Prototype Riley. De la Formule Mazda à ce Prototype en passant par la Lotus 79, nous n'avions à disposition à haut niveau de license quasiment que des autos à très fort appuis aérodynamique avec un grip impressionnant mais au comportement en piste un peu trop asseptisé au goût de certains qui ne retrouvaient pas le charme de la Skip Barber par exemple. Il est vrai de plus que les GTs ont un côté magique avec un poids important, un appuis aérodynamique limité et des pneus moins radicaux que ceux d'une monoplace et c'est un plaisir que d'accueillir cette Corvette C6-R dans notre garage. La modélisation est parfaite avec le sens du détail poussé à son maximum (phares, ventilateur arrière fonctionnel) et le cockpit est lui aussi magnifique.

Lorsqu'on aligne la «bête» sur un circuit, on découvre avec soulagement le bruit du V8 de 500 cv retranscrit plus fidèlement qu'on aurait pu le craindre (le son n'est pas le point fort d'iRacing). Et puis d'un coup c'est le trou noir... Car quand on appuie sur l'accélérateur on est simple-

ment transporté dans un autre monde : on «sens» la GT. On entend ses pneus hurler, signe de leur

combat incessant pour tenir la masse imposante sur la piste dans les courbes, on sent les transferts de masse avec lesquels il faut jouer pour faire pivoter le châssis... On retrouve là une voiture qui a une âme, un caractère et qui se «pilote». Elle ouvre une autre voie que la Lo-

tus 79 et le Prototype Riley, une voie grisante et rafraîchissante... On ne peut qu'attendre avec impatience un prochain test de Soheil Ayari qui pilote la version réelle de cette voiture pour avoir un retour sur son réalisme et

peut-être quelques précieuses informations concernant les réglages.



Après avoir testé cette Corvette C6-R sur un tracé que je connais bien, Lime Rock Park, j'ai emmené la «bête» sur une piste où je présumais qu'elle serait plus à son aise : le nouveau circuit disponible en même temps que la voiture c'est à dire Mosport. Ce circuit Canadien de 4 km est un tracé à l'ancienne qui n'a pas été défiguré par d'innombrables chicanes comme beaucoup de circuits Européens. Les courbes rapides et la dénivellation omniprésente apportent d'excellentes sensations et la Corvette C6-R est taillée pour ce genre de pistes. J'ai également parcouru le tracé au volant de ma Lotus 79 qui passe à fond quasiment partout avec son énorme appuis aérodynamique : c'est diabolique! L'arrivée prochaine de circuits Européens¹ devrait nous donner de quoi exploiter cette Corvette C6-R même si les tracés américains lui font déjà honneur.



1 on parle de Zandvoort, de Brands Hatch, d'Oulton Park, du moins Européen Phillip Island et des rumeurs annoncent même Spa-Francorchamps!

Et ce n'est pas une mais deux nouvelles voitures pour circuits routiers qu'iRacing nous a «offert» avec cette update d'intersaison. Comme sa version



réelle, la Dallara IndyCar est polyvalente avec ses quatre packages aérodynamiques distincts qui lui permettent d'être à l'aise tant

sur circuit routier que sur différents formats d'ovales. Quelques tours du circuit d'Indianapolis disponible depuis peu de temps permettent de se rendre compte de la folie qui habite les pilotes qui osent s'aligner au départ de la mythique course des 500 Miles. Les courbes prises à près de 400 km/h ne peuvent pas

laisser indifférent. Et si l'impression de vitesse est amoindrie par la largeur de la piste,



la moindre perte de contrôle nous rappelle qu'à cette vitesse, il faut souvent un miracle pour s'en sortir indemne. On peut d'ailleurs au passage apprécier la modélisation impeccable du circuit d'Indianapolis qui dépasse la plupart des circuits existants en terme de qualité et de nombre d'objets modélisés.

Cependant, l'IndyCar n'est pas vouée à tourner à gauche toute sa vie et s'avère très intéressante sur circuit routier. Moins «originale» que la Corvette puisque dans la continuité des Formule Mazda et Lotus 79, elle apporte quand même à iRacing ce qui se fait de mieux (mis à part la F1) en terme de vitesse de passage en courbes. Les setups seront primordiaux pour aller vite, c'est certain, et de ce côté là il y aura de quoi faire puisque la Dallara IndyCar semble la plus complexe des voitures disponibles dans iRacing en matière de réglages avec un nombre de paramètres à gérer proprement irréal... La possibilité d'agir sur le réglage de la répartition du freinage, sur les BARs et sur la répartition des masses depuis le cockpit comme dans la réalité permettra de plus d'adapter le comportement de la voiture au fil de la course. Et la Dallara IndyCar possède une dernière botte secrète qui devrait la rendre encore plus intéressante en championnat : elle dispose d'un petit réservoir et roule à l'Ethanol dont la consommation est bien supérieure à un carburant classique. Le résultat est que même sur des courses relativement courtes, les ravitaillements seront de la partie pour encore plus de stratégie.



En plus de deux nouveaux circuits et deux nouvelles voitures, cet automne 2009 nous a apporté quelques nouvelles fonctionnalités intéressantes dont voici la liste des principales :

- Ajout de la fonction «Hosted» d'hébergement de courses privées
- Ajout de la fumée et des marques de pneus sur la piste pour les autres voitures
- Ajout du partage des setups en ligne
- Ajout de la possibilité d'agir sur la répartition du freinage depuis le cockpit conformément à la réalité
- Refonte du système de caméra et ajout de fonctionnalités
- Amélioration des replays : ils correspondent maintenant à ce qui est vu par le serveur et non par le client
- Amélioration du code réseau pour éviter les clignotements des voitures en cas de Lag
- Amélioration de l'interface WEB
- Amélioration des panneaux d'affichage d'informations en course
- Ajout d'un «Race Planner» pour indiquer ses intentions de participation aux courses (inactif pour l'instant)
- Modification des physiques et pneus de plusieurs voitures (Formula Mazda, SRF)
- Correction de bugs

EN FEVRIER.... DANS VOTRE LIVESIM....



Visite des ateliers SWA



Retrospective complète des 12H de Sebring rFactor