

LIVE SIM

MATOS



ON A TESTE LE
BUTTKICKER !!!

#3 - MARS 2010

LE WEBZINE DU SIMRACING

TESTS
NET KAR PRO
LIVE FOR SPEED
GRAND SLAM
FSONE2009

DOSSIER
RSRBR2010



ET BEAUCOUP PLUS
A L'INTERIEUR !!!

EVENEMENT

12 HEURES
12 JOURS
12 PAGES...



IWAY
IWAY NOUS A OUVERT
SES PORTES !!!

Et toutes vos rubriques habituelles : News, Chronique, Humeur de Jacky...

SCREENS

Les Screens du mois



Villou



Manta400

Par Sebastien Poidevin

SOMMAIRE

2 : Les Screens du mois

3 : L'Edito

4-5 : Les News

6 : La Chronique d'Alain Lefebvre

7 : Oldies - Indy 500

8-11 : Dossier RSRBR 2010

12 : L'humeur de Jacky

13-15 : 24H GSepang GT-Web

16 : Pour vous Mesdames !

18-22 : IWay - La Visite !

23 : Matos - Le Buttkicker

24-35 : 12H Sebring

36-37 : Le Mondial de la Simulation

TESTS

38-44 : NetKar Pro

46-50 : Live For Speed

51 : Grand Slam

52-54 : FSOne 2009

56-59 : Renders

Live Sim N°3 sort avec un mois de retard, la rédaction vous prie d'accepter ses excuses pour ce contre temps. Les sujets abordés sont nombreux, comme vous pourrez vous en rendre compte, et nous espérons que la richesse de ce numéro compensera ce retard.

Cher lecteur,

Toute la rédaction de LiveSim se joint à moi pour vous souhaiter une bonne année 2010, année qui verra le simracing évoluer comme chaque année. Mais de quelle manière ? Et à quelle vitesse ? Nous nous efforcerons de vous informer de la manière la plus objective possible, pour 2010, et je l'espère beaucoup d'autres années ensuite !

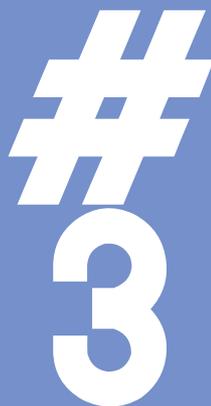
Voici le 3eme numéro de votre magazine entièrement dédié au simracing. Le numéro 3, c'est le synonyme de 6 mois d'existence pour ce magazine. Mais c'est aussi le numéro de la voiture que Gaylord et son équipage conduiront lors des 24h de Sepang, sur GTR2, les 20 et 21 mars 2010. LiveSim a en effet l'honneur de pouvoir inscrire une voiture sur cet enduro, au même titre qu'une ligue ! Toute la rédaction de LiveSim remercie les GTWeb, organisateurs de cet événement qui promet d'être une réussite quand on connaît l'expérience des organisateurs sur ce type de manifestation.

Dans ce numéro, vous saurez tout sur l'image que se font les filles du Simracing ! Alain Lefebvre vous fera visiter le salon de la simulation. Ne manquez surtout pas le reportage exclusif d'Olivier Doit dans un endroit de rêve : l'I-Way à Lyon, ça vaut le détour ! Le monumental mod RSRBR2010 est testé par notre nouveau rédacteur, spécialisé dans les simulations de Rallye, Guillaume. Toutes vos rubriques habituelles sont présentes, l'incontournable « humeur de Jacky », « Oldies » ou un retour dans le temps signé Playmobil, qui revient sur l'incontournable Indy500. Tests, interviews, annonces, les journalistes de votre magazine vous proposent un numéro très riche !

Bonne lecture !

Membres de la rédaction

Gaylord Landais (rédacteur en chef)
Vincent Nagorniewicz (graphiste)
Jérémy Dunand (graphiste & webmaster)
Alain Lefebvre
Jacky Ratzenberger
Sébastien Poidevin
Olivier Doit
Guillaume Castellnan
Gilais Philippes
Stéphane Tournois
Mullog



NEWS

Par Gaylord Landais

Pendant ce temps sur la planète SimRacing...

Les 25H de SPA Fun Cup !

C'est avec surprise que NTFrance et KINETIC09 nous a annoncé un évènement plutôt alléchant ! En effet, il s'agit d'une course d'endurance de 25H en Fun Cup, jusque là rien de bien alléchant me direz vous ! Mais là où la surprise a été total, c'est que cette course est organisé sous la forme d'une LAN ! Les 25H de SPA en Fun Cup seront organisé pendant la véritable course et ceux dans les paddocks du mytique circuit belge ! Et là où les choses deviennent appétissante, c'est que Volkswagen se joint aux organisateurs pour offrir à l'équipe gagnante un volant de la Fun Cup pour une course de 4H00 ! Sachez qu'un site consacré à cet évènement sera bientôt ouvert. En attendant vous pouvez pré-inscrire votre équipe et voir les modalités à cette adresse : <http://ntfrance.org/News-sid-Pre-inscription-LAN-25-heures-Fun-Cup-Rfactor-2010-106.html>



Les Skins arrivent sur Iracing !

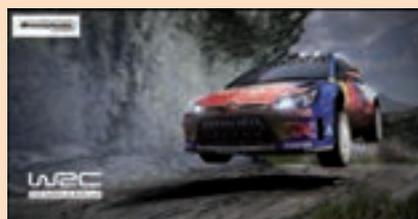
Cela manquait à certains, ils sont maintenant comblé ! Vous pouvez maintenant avoir vos propres voitures dans Iracing ! Cela apporte un plus non négligeable à cette simulation qui est encore en phase de séduction auprès des simracers !



Le Rallye de retour !

Un nouveau jeu de rallye devrait faire son apparition courant 2010 ! Développé par Milesition, World Rally Championship, nous donnera la possibilité de piloter toute les voitures du championnat WRC 2010 sur tous les circuits de cette même saison ! Après, reste à savoir si ce sera une simulation pure ou un traditionnel jeu d'arcade.

Rendez vous en Septembre 2010 pour plus d'information !





Une très grosse mise à jour est sortie dimanche pour RSRBR (voir présentation pages suivantes), qui ne contient rien moins que quatre nouvelles voitures, l'Alpine A310 V6 créée par Chewcroust, la Skoda Fabia S2000 Evo 1 des tchèques, la mythique Ford RS200 Gr.B de Jalonso, et la Peugeot 306 Gr.N petite soeur de la Gr.A déjà incluse par Roysteph. Il contient aussi trois nouvelles spéciales sous forme de slaloms, ce sans compter les deux nouveaux packs d'ES BTB. Rendez-vous dans le n°4 pour un dossier complet sur l'Alpine A310 made in Rallysim !

La 911 GT1 sur GTR2 !



Les amoureux de GTR2 vont encore pouvoir s'éclater ! Puisque l'équipe de modding composé d'Aleksss, Alless et Schraubzwinde sont en train de finaliser leur Porsche 911 GT1, qui a notamment courue au 24H du Mans ! En tout cas au vu des images fournies par la team, si la 3D se rapporte aux physiques, cela promet d'être un très bon mod !

Présentation de l'Alpine A364 :

Après nous avoir livré deux magnifiques circuits (Nogaro et Charade) Pixsim c'est remis très vite au travail ! Puisque voici les premières images de l'Alpine A364 ! Le travail de la 3D est sublime, et les textures le sont tout autant ! Encore un très bon mod qui sortira, on l'espère très prochainement !



Reiza Studio :



Un nouveau studio de développement spécialisé dans le simracing a fait son apparition il y a quelque temps. Pour l'instant aucun communiqué sur le jeu qui est toujours en cours de développement, mais LiveSim fera tout pour vous concocter une petite interview des développeurs.

La F1 sur Iracing :

La simulation automobile la plus controversée va chouchouter ses pilotes européens ! En effet un accord a été signé entre l'écurie Williams et iracing. La voiture devrait être la F1 Williams de la saison 2009. Cela donnera sûrement envie à certains de tester, et pourquoi pas, approuver cette simulation !



CHRONIQUE

Par Alain Lefebvre

Dans la poursuite du réalisme que nous suivons de loin en loin, j'ai souvent été amené à prédire que la simulation va imiter le monde réel point par point. Dans ce cadre, après avoir évoqué l'émergence prochaine des écoles de pilotage virtuel, nous avons pu voir les offres se multiplier dernièrement avec, en point d'orgue, l'annonce de l'école intégrée à iRacing...



Aujourd'hui, c'est une autre tendance que j'aimerais évoquer avec vous : les ligues dédiées aux lents... Cela peut sembler être une blague mais c'est très sérieux et très significatif aussi.

Tout ceux qui sont chargés de l'animation d'une ligue connaissent ce problème : vous devez attirer le plus de monde possible pour remplir les grilles de départ de vos courses mais, très vite, l'ambiance favorisant la performance pure fait que seuls les plus compétitifs restent fidèles et continuent de s'aligner à vos épreuves...

Ce phénomène d'attrition est bien connu des animateurs de championnats. Souvent, telle série démarre en étant remplie à bloc et se termine avec seulement une poignée de concurrents.

C'est très dur de lutter contre cette tendance car le SimRacing est une discipline exigeante où seuls les plus rapides et/ou les plus assidus (l'entraînement intensif peut compenser en partie un manque de compétitivité face aux aliens...) arrivent à rester dans le rythme et donc à prendre quelques plaisirs à participer. Les courses longues sont déjà assez difficiles à boucler mais c'est encore plus frustrant d'être en queue de peloton et de se faire prendre un ou plusieurs tours (voire même de se faire engueuler parce qu'on ne se pousse pas assez vite pour laisser passer les aliens en pleine bagarre !).

Si on n'y fait pas attention, les débutants sont vite écoeurés par la rudesse de la courbe d'apprentissage et passent rapidement à autre chose de plus facile et de plus gratifiant...

Curieusement, c'est sur iRacing que j'ai trouvé une ligue qui s'intéresse en priorité aux lents. Or, statistiquement, il y a forcément plus de «lents» que de «rapides», les animateurs de ligues devraient donc en faire leur cible privilégiée mais, jusqu'ici, ce n'était pas le cas. J'écris «curieusement» à propos de la présence de cette ligue sur iRacing car il s'agit vraiment de l'environnement de SimRacing le plus difficile et le plus exigeant à l'heure actuelle. C'est également iRacing qui est le plus aux antipodes à l'esprit des ligues (puisque cette simulation intègre une organisation rigoureuse des courses, permettant ainsi de se passer de l'apport des ligues à ce niveau). Pourtant, c'est tout de même sur iRacing qu'on trouve «Friendly Slow Racing» (voir à <http://flyingkiwi.org/iracing/index.php>).

Cette ligue est explicitement et exclusivement dédiée aux iRacers qui affichent un iRating bas (moins de 1500). Le règlement interne l'explique bien : ici, le mot clé est «friendly» pas autre chose donc, ralentissez pour vous faire rejoindre afin de participer aux bagarres... Cette initiative est intéressante à plus d'un titre même si je n'ai pas encore pu en tester la réalité sur le terrain vu que les horaires des courses sont plus prévus pour des américains que pour le reste du monde (les promoteurs, conscient de cette lacune, sont en train de mettre en place une série supplémentaire avec des horaires adaptés pour les européens et les australiens...).

Je gage que ce genre de ligue va recevoir un succès mérité et inspirera des imitateurs, pour le plus grand bien de notre discipline...

OLDIES

Par Playmobil

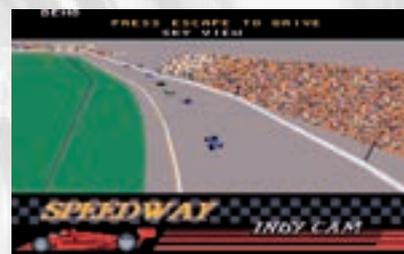
1989 Indianapolis 500 !!

Hé Hé ! Vous avez été nombreux à apprécier l'article «Oldies» du dernier numéros... Donc, pour tout nos quarantenaires, voir cinquantenaires qui nous lisent, LiveSim et moi même, on vous en remet une couche !!! Aujourd'hui, un vieux titre qui a fait la joie des plus endurcis des SimRacers : J'ai nommé l'excellentissime INDIANAPOLIS 500 !!!! Un truc de fou ce jeu, à l'époque bien entendu.... Des voitures avec 15 polygones, un son qui faisait crachoter l'unique beeper de notre bonne vieille grosse tour (car tout le monde ne pouvait s'acheter une bonne SoundBlaster), et aussi le 1er jeu (à ma connaissance...) qui offrait un REPLAY de nos errances sur la piste ! Allez, arrêtez de saliver, je vous livre l'article comme si nous étions en Janvier 1990 !

Vous n'aimez pas la F1, vous détestez les rallyes, essayez donc le Cart. Cette discipline nous vient des Etats-Unis, et elle regroupe d'ancienne voiture de sport prototypes ou de F1. C'est d'ailleurs dans ce championnat que les plus grands champions de vitesse finissent souvent leur carrière. La lutte y est donc intense. Indy 500, du nom du célèbre circuit, vous permet d'y participer et d'y fourbir vos armes. Avant de vous lancer dans la course pour essayer de vous qualifier, vous avez la possibilité de pratiquement tout paramétrer sur votre voiture. Il est possible de partir avec plus ou moins de carburant, afin d'alléger le véhicule, de choisir ses pneus avec des gommes plus ou moins tendre mais aussi avec des tailles différentes. La piste décrivant une ellipse, mieux vaut être chaussé plus gros d'un côté que de l'autre. Mais vous pouvez influencer sur de nombreux autres points comme l'inclinaison de chaque roues ou du châssis, ou encore la fermeté des suspensions. Si vous n'êtes pas satisfait de votre voiture, libre à vous de changer d'équipe. Vous avez le choix entre une Marsh Cosworth, une Lola Buick et une Penske Chevrolet. Une fois en course, chaque concurrent s'avère être un obstacle et les crashes sont nombreux. Il est possible de revoir l'accident, ou plus exactement les vingt dernières secondes de course, sous six angles différents. Le premier vous place dans la voiture, le deuxième derrière votre véhicule, le troisième au niveau de la piste, le quatrième est le mode TV,



le cinquième dans un hélicoptère, et enfin le dernier suit la voiture impliquée dans l'accident. Une fois qualifié, quatre courses de longueurs différents vous sont proposées. Les deux premières ne prennent pas en compte les éventuels dommages de votre véhicule, alors que dans les deux dernières, vous ne pouvez vous permettre la moindre faute. Pratiquement dès la première touchette, vous explosez un pneu, et dès lors la conduite devient plus qu'aléatoire. Maintenant, tous à vos gants !



RALLY

Par Ze Rallyman

RSRBR 2010

L'aventure continue !

Tout simracer qui se respecte connaît au moins de nom Richard Burns Rally, simulation de rallye reconnue comme la plus réaliste jamais commercialisée, sortie par Warthog et SCI Games en 2005, peu avant la mort du pilote éponyme Richard Burns (Champion du Monde des Rallyes en 2001). Depuis ce jour, l'association Rallyesim s'efforce de rassembler tout le travail des différents moddeurs dans un add-on unique appelé RSRBR, ainsi que de mener toutes une panoplie de championnats reprenant au mieux les courses réelles. La nouvelle mouture de RSRBR est sortie le 15 Décembre dernier, et nous allons la tester pour vous. RSRBR 2010, tel est son nom, comprend différentes choses : il s'installe par-dessus le jeu original, et y rajoute toutes les nouvelles spéciales et toutes les nouvelles voitures déjà sorties, en plus de toute une déclinaison de physics différents pour chaque auto – par exemple, la Citroën Saxo est déclinée en version Super 1600, T4, A6, N2 etc... tout en gardant le même modèle 3D. De plus, RSRBR ne nécessite pas d'aller trifouiller dans les dossiers du jeu mais dispose d'une interface appelée RS Center 2010 qui installe toute seule la voiture, la spéciale, la météo etc.. voulue. Commençons donc par étudier l'installation de ce très lourd add-on.

Installer RSRBR 2010

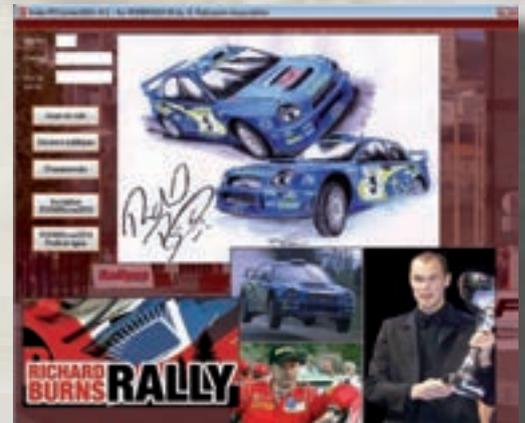
L'add-on est en effet très lourd puisqu'en lui-même déjà, le programme d'installation pèse 706 Mo, alors qu'il ne comprend cette année aucune voiture ! Une fois que ce premier programme d'installation très intuitif (du style Suivant Suivant Suivant Terminer) fait par PHIL63 a fini sa tâche, il faut donc télécharger les voitures, et c'est là qu'intervient la grosse nouveauté de cette année au niveau de l'installation. En effet, depuis le début de l'aventure RSRBR, le programme d'installation contient toutes les voitures ; et c'est ainsi que l'installateur de RSRBR 2009 pesait près de 920 Mo ! PHIL63 et son équipe se sont donc creusé les méninges sur le problème et ont décidé de proposer une installation « à la carte ».

Cette année, vous avez différentes options de téléchargements ; les programmes d'installation des voitures sont multiples. Vous pouvez choisir entre : télécharger toutes les voitures, télécharger les voitures d'un groupe seulement (Groupe N, Groupe A, Groupe F2000, etc...) ou carrément les voitures d'une classe spécifique (Classe N2, Classe A8W, etc...). C'est beaucoup plus pratique au niveau des petites connexions qui auront déjà dû sacrifier une journée entière à télécharger l'installateur initial. Bien sûr, si une nouvelle voiture vient s'ajouter aux autres, il faudra télécharger le pack la comprenant, afin de permettre à ceux qui ont choisi de ne pas installer ce groupe-ci de ne pas se retrouver avec une nouvelle voiture toute seule dans un pack qui ne servirait jamais. L'inscription aux Championnats se fait cette année directement depuis l'interface RS Center, en cliquant sur un petit bouton qui ouvre une fenêtre d'inscription. Par contre, il faut passer par le navigateur pour éditer son profil et choisir ses différentes autos.



RSCenter 2010

Le RSCenter est la première chose que vous voyez en lançant le jeu par le raccourci créé sur le bureau. Tout d'abord une fenêtre s'affiche, avec les champs de connexion et cinq boutons permettant d'accéder aux différents modes de jeu, à la page d'inscription et à l'édition de profil, et un hommage à Richard Burns sur la plus grande partie de la fenêtre. Dirigeons-nous maintenant sur le mode « Jeu en Solo ». La fenêtre qui s'ouvre après un léger moment d'attente est sensiblement identique à RSCenter09, mouture de l'année dernière, cependant quelques éléments diffèrent. Du côté graphique, deux screenshots derrière les boutons égaient un peu l'espace, grand vide dans le 09. Puis, une liste intrigante d'icônes entre les menus de sélection et les boutons deancements. Une lecture du tutoriel présent sur le forum de Rallyesim nous apprend en détail la fonction de chacune d'elles. Elles penchent presque toutes à rendre RSRBR plus pratique et à aider le joueur à ne pas devoir aller fouiller les dossiers du jeu le plus possible. Tout en haut, on trouve un bouton de sélection aléatoire, ce qui peut se révéler sympathique en cas d'indécision aigüe ; ensuite, un bouton d'accès à tous les dossiers utiles : replays, réglages... Puis un bouton représentant une photo : il s'agit d'un très gros travail de OuRaL, qui donne à chaque voiture une photo avec une mini-fiche technique. Très bien fait et bonne idée pour les incultes du rallye réel qui sont ainsi renseignés. Cela a d'ailleurs posé quelques problèmes d'images qui n'étaient pas les bonnes, soucis rapidement réglés par l'Update 01 sorti le 22 Décembre. Et pour finir quelques boutons de réglages. C'est, avec la séparation des modes de jeu, le plus grosse nouveauté de cette interface RSCenter2010. On retrouve donc la plupart des fonctionnalités de RSCenter09, avec par exemple Chrono Manager (lui aussi doté d'un fond d'écran cette année) ou le lancement direct de spéciales créées avec BobsTrackBuilder (BTB) par le plugin RXRSRBR. La fenêtre de « Sessions Publiques » est sensiblement la même, sauf qu'à la place du large choix de modes Solo, on retrouve une liste des Sessions Publiques en cours, et la fenêtre de « Championnats en Ligne » est aussi la même à quelques choses près.



Les nouveautés du jeu

Deux nouvelles autos sont apparues dans ce RSRBR 2010. D'abord la Peugeot 306 Gr.A, modélisée de main de maître par Roysteph, déjà créateur des Peugeot 205, et qui travaille maintenant sur la 306 Gr.N, la Citroën C2 R2 et la Peugeot 207 R3T. Graphiquement, elle est très réussie, bien lisse mais pas trop pour ne pas produire de ralentissement de l'ordinateur. Les textures participent grandement à ce sentiment de qualité du modèle. La 3D scrape est bien détaillée par rapport à d'autres modèles qui ne se déforment pas, ici, le capot se tord, le toit s'enfonce... Et le point fort de cette 3D, c'est le cockpit, qui est très réaliste avec les compte-tours d'origine ; Roysteph a reçu l'aide du team APN Compétition, qui roule en réel avec une 306 Gr.A telle que celle-ci. Si bien que les physics sont aussi bien réussis. Elle nécessite un peu de réglage pour être efficace ; d'origine, elle est très rigide en suspensions et il y a beaucoup de frein sur l'arrière, ce qui peut se révéler piégeux sur des freinages appuyés où le tête-à-queue devient presque inévitable. Elle dispose de la puissance phénoménale de 275 ch, tout sur les roues avant, ce qui entraîne forcément beaucoup de patinage que ce soit au démarrage ou dans les épingles de Joux-Verte.



Ensuite, la Subaru Impreza N14 par Garyson, qui avait déjà sorti auparavant la version « WRC » de cette voiture, la S14. Cette fois il s'agit donc de la version Gr. N de l'Impreza. Disponible en deux versions, URT et Prodrive, l'une en boîte 5 rapports et l'autre en boîte 6 rapports et avec deux textures différentes, le modèle 3D est assez réussi, excepté les jantes qui paraissent légèrement trop petites. Le cockpit est là encore très réaliste, avec le compte-tour d'origine lui aussi. Quant au physics, on ressent tout à fait la lourdeur de l'engin, malgré la relative puissance et le turbo. Les quatre roues motrices font glisser la Subaru très facilement et très progressivement, mais le poids de l'auto est bien présent lorsque l'on veut rattraper la glisse, surtout lorsque l'on vient d'essayer la 306 qui est ultra légère et collée au sol.

En tous cas, ces deux autos valent le coup d'être essayées, dans deux styles très différents. La 306, comme sa grande soeur la 306 Maxi, est prédestinée à l'asphalte lisse des ES Françaises, et la Subaru appréciera les terrains glissants comme la terre ou la neige.



Du côté des spéciales, ce sont cette année les textures des spéciales des USA en mod Tarmac qui ont été refaites de la cave au grenier. Au lieu de la route grisâtre et des bas-côtés dans les tons marron que l'on trouvait en 2009, ressemblant plutôt à ce que l'on trouve dans les spéciales d'Australie Tarmac (Mineshaft par exemple), on peut admirer cette année une route bien plus foncée et des bas-côtés verdoyants, un peu à la manière de l'Angleterre. La seule chose que l'on pourrait reprocher à ces textures, qui sont par ailleurs très bien ficelées, c'est de ne pas se fondre au décor de la « skybox », cette boîte qui englobe toute la spéciale et qui contient les paysages lointains et

le ciel, et qui n'a pas pu être changée ; par conséquent on retrouve les étendues verdoyantes sur les bas-côtés et au loin, les paysages désertiques de la spéciale originale. Évidemment, si cela choque le premier regard, ce n'est pas foncièrement gênant puisqu'en théorie, on n'a pas le temps d'admirer le paysage surtout sur ces spéciales très rapides.

Tournons-nous vers les sons maintenant, MrHorsePower a planché sur une grosse amélioration pratique. En effet, jusqu'à maintenant, le fichier Audio.ini, qui est une sorte d'equalizer qui règle les volumes des différents sons (moteur, transmission, turbo, bruits de boîte...), était unique ; à partir de RSRBR2010, il y a un fichier par voiture ! Ainsi, certaines autos comme la Fiesta ST dont on se plaignait de ne pas entendre le moteur voient leurs soucis réglés en deux coups de souris, sans devoir changer de fichier à chaque fois que l'on voulait changer de voiture, cela, c'est RSRBR qui s'en occupe.

Encore un autre soucis de réglé, il s'agissait d'un bug de physics ; le diamètre des roues était en fait lié à la 3D, ce qui faisait que lorsqu'on avait une voiture de petite classe qui reprenait la 3D d'un modèle plus gros, telle par exemple la Clio N2 qui reprenait la 3D de la Clio Super 1600, les roues étaient graphiquement rétrécies mais pas dans les physics, on avait donc l'impression de voler ! Mais maintenant c'est réglé car le diamètre des roues n'est plus géré par rapport à la 3D mais selon le pack. Ainsi, toutes les WRC sont en 18", et les N1 sont en 13".

Les nouveautés des championnats

Si les nouveautés apportées par les précédentes moutures de RSRBR étaient souvent axées sur le plaisir de jeu en solo avec de nouvelles voitures et de nouvelles spéciales entre autres, cette année les efforts de l'équipe de Rallyesim se sont accentués sur les Championnats. Deux nouveautés de taille sont en effet mises en place parmi d'autres pour cette saison 2010 : la gestion de carrière et la création d'une Coupe des Nations.

On trouve donc une nouvelle ligne au menu du Profil sur RSRBR-Live2010, qui concerne la gestion de carrière. Pour la comprendre, il faut bien entendu lire les règlements, ce qui n'est pas en soi une mauvaise chose. En résumé voici son fonctionnement : jusqu'au dimanche précédant le rallye, il vous sera possible de faire

compter le rallye pour votre carrière, ceci jusqu'à ce que vous atteignez le quota de 100 rallyes, soit environ la moitié de tous les rallyes organisés. Ainsi, les points que vous marquerez seront ajoutés à vos points Carrière, pour établir le classement du même nom. Le quota de 100 rallyes permet aux pilotes qui s'inscrivent vers la mi-saison de pouvoir jouer la carrière, à défaut des autres championnats.

Parlons maintenant de la Coupe des Nations. Le principe est on ne peut plus simple. Douze nations minimum (choisies par rapport aux taux de participation en 2009), représentées par des équipes de cinq à dix pilotes, choisis selon leurs résultats par le Sélectionneur, s'affronteront dans un tournoi sur le modèle de la Coupe du Monde de Football, avec les sélections, puis les poules et enfin le tournoi final. Les Roadbooks, ou programmes du rallye (quelles spéciales parcourues, quelle météo, etc...) seront choisis à tour de rôle par les Sélectionneurs, il y aura donc autant de manches que d'équipes (trois équipes égal trois manches, avec trois roadbooks choisis par les sélectionneurs de chaque équipe) ce qui garantit pour ainsi dire l'équité.

Bien entendu il n'y a pas que ces deux nouveautés dans ce Live 2010. Citons d'abord l'apparition des Teams en Championnat de France Asphalte, comme cela se fait depuis peu en réel. Ces teams prétendront à un classement qui leur sera propre, et il y aura comme en Championnat du Monde des teams Officiels, tels que Barroso, Bozian, Enjolras etc... et les teams privés créés par les membres lorsque les teams officiels seront complets. Par ailleurs, les pilotes inscrits dans un team pourront prétendre au titre de Champion de France, les privés seront classés « Amateurs ». Et pour ajouter encore au réalisme, les teams devront gérer un budget, alloué en début de saison ; les autos coûtent de l'argent rallye après rallye, les pilotes aussi, les teams touchent des primes, bref tout est fidèlement reproduit.

Citons aussi l'apparition de nombreux championnats étrangers, comme une sorte de remerciements à tous les étrangers qui participent aux Championnats. On retrouve donc les traditionnels Championnats Belge, Portugais, Espagnol, Néerlandais et Malgache, auxquels s'ajoutent désormais le Trofeo Rally Asfalto (Championnat d'Italie), la Coupe de Hongrie et le Championnat de Catalogne. Et pour le coup, c'est tout Rallyesim qui s'internationalise puisque tout le forum est traduisible dans beaucoup de langues via un traducteur automatique intégré, et tous les règlements ont été traduits.

On retrouve donc les traditionnels Championnats Belge, Portugais, Espagnol, Néerlandais et Malgache, auxquels s'ajoutent désormais le Trofeo Rally Asfalto (Championnat d'Italie), la Coupe de Hongrie et le Championnat de Catalogne. Et pour le coup, c'est tout Rallyesim qui s'internationalise puisque tout le forum est traduisible dans beaucoup de langues via un traducteur automatique intégré, et tous les règlements ont été traduits.



Voilà donc les grandes nouveautés dans ce nouvel Add-On RSRBR 2010 par Rallyesim. Votre serviteur ayant eu l'honneur de participer à son lancement, je ne peux que vous souhaiter, au nom de toute l'équipe, beaucoup de plaisir au volant de cet add-on version 2010.

HUMEUR

Par Jacky Ratzenberger

Mesdames, Mesdemoiselles,

Un pilote s'entraîne des heures à la préparation de ses courses. Un animateur de ligue se doit d'être présent tous les jours, aux petits soins de ses membres. Un moddeur recherchera pendant des semaines toute la documentation, qui lui permettra de modéliser le rétro gauche d'une voiture improbable. Nous-mêmes, prenons le temps d'écrire des articles pour j'espère, votre plaisir, tout autant que le notre. Cependant de cette énumération dérisoire, manque une catégorie d'acteurs majeurs du Simracing. Je devrais d'ailleurs dire actrices. Elles vivent dans notre monde, même si elles apprécieraient qu'on vive dans le leur. Vous voyez de qui je veux parler ?

Mesdames et demoiselles, vous devez mépriser l'invention de l'ordinateur, d'internet et du G25. Le Simracing est une passion envahissante, n'est ce pas ? D'autant que nous n'avons même pas l'excuse de nous appeler Button, Hamilton ou Raikonen !

Combien de Simracers peuvent se vanter d'avoir rencontré leur compagne dans un paddock virtuel, ou dans une ligue ? Pas beaucoup hein ? Ça me désole de voir si peu de féminité dans nos courses. Mais c'est ainsi. Les femmes pilotes sont très rares, sans doute encore moins qu'en Realracing. Et Femme de pilote virtuel, ce n'est pas un passeport pour les voyages...

Lors de discussions que j'ai eu pour préparer ce papier, une femme pilote m'a raconté une anecdote plutôt curieuse. Saviez vous ce qu'elle a dû faire pour courir dans une ligue américaine ? Elle a dû s'inscrire en tant qu'homme. Renier sa féminité pour rouler avec des gros cons, obtus et sexistes. Ça ne devait pas être drôle. Je ne lui ai pas demandé, mais j'imagine que l'ambiance était virile...

Pourquoi en est-on là ? Sommes nous contre l'arrivée de pilotes femmes ? Notre éducation peut être une réponse. Les filles doivent jouer à la poupée, et les garçons aux voitures de courses. Notre société est pourtant mouvante. Nous nous occupons désormais bien plus des enfants que nos pères ne l'ont faits. Même s'il s'agit d'un cliché, je constate que de plus en plus de femmes deviennent conductrices de poids lourds. Les schémas du passé semblent disparaître. Alors je ne vois pas ce qui générerait l'éclosion d'une « Aliène ». Elles sont tout aussi capables que nous de rouler vite.

Les TeamGG avaient l'année dernière essayé de faire des courses pour les compagnes de pilotes (les GGettes). Ça n'a pas duré longtemps, faute de combattantes, mais l'initiative mérite d'être saluée.

Danica Patrick est celle qui est aujourd'hui la plus proche de la F1. Il suffit de faire une recherche dans Google Images pour comprendre comme le chemin sera long pour changer les mentalités des hommes tout autant que celles des femmes. Je n'ai pas vu beaucoup de pilotes F1 (hommes) faire de la pub pour les maillots de bains...

Dans l'imaginaire de tous, les « beufs » adorent regarder les courses automobiles, pour y voir une pitbabe devant chaque voiture. J'ai déjà lu sur RFR, des demandes pour en ajouter sur les grilles de départ de jeu (c'était pour GP4 je crois). Si nous voulons voir des femmes s'intéresser à notre passion, il ne faut pas les considérer comme des objets. En moto GP (autre sport bien masculin), on ne parle pas de pit babe, mais d'umbrella girl. Et bien il me semble que l'année dernière l'un des pilotes a eu un umbrella boy. Ça a fait un sacré buzz pour le coup. Ce n'est pas encore arrivé en F1, marrant non ? Le monde change, et le monde de la course devrait aussi changer ces propres codes.



Auparavant le dernier endroit où on voyait des femmes était l'armée. Le Simracing est aussi unisexue que le Realracing. C'est désolant évidemment et je ne m'étonne pas de les voir désertir ce ghetto que nous sommes en train de créer. Pour ma part, je n'ai pas envie de dégrader une femme à faire les pits babes.

Par ailleurs le Simracing est souvent une cause de séparation. Nous ne la partageons pas, notre passion devient incompréhensible. Une jeune femme, Céline, nous démontre le contraire en demandant en mariage son homme, sur RFR. Greg et Céline ont rencontrés plusieurs de ses membres. Elle a pu profiter de belles soirées, où les discussions étaient plaisantes. Greg a de vrais amis dans cette communauté. Céline souhaitait qu'ils partagent cette bonne nouvelle avec lui. Le 1er mariage officiel du Simracing sans doute.

Alors que le Simracing essaie d'être immersif, essayons pour cette fois d'être un peu plus intelligent, en rendant notre monde accessible. Il faut finir avec tous les clichés du Realracing. Permettre aux femmes de rouler avec nous, leur faciliter la tâche si besoin. Et surtout choyer nos concubines pour éviter qu'elles ne mettent aussi en pratique leur autre expérience de la simulation.

ENDURANCE

Par Gaylord Landais

24H Sepang GT-Web

Certains pensaient peut être que GTR2 était fini! Et bien désolé de vous dire cela mais vous vous trompez messieurs ! Des mods de qualité sortent toujours sur ce jeu qui reste tout de même magnifique pour son âge. Mais que serait GTR2 sans ses fameux enduros ? Beaucoup d'entre vous ont participé à au moins une de ces courses très spéciales et tant aimées dans Simracers. Et bien si vous ne l'avez pas encore vu, GTWEB nous propose un nouvel enduro ! Après les 12h de Vitus, la désormais célèbre ligue spécialisée sur GTR2 nous emmène sur le circuit de Sepang en Malaisie et cette fois pour 24H.

Parlons maintenant du plateau. Et quel plateau me direz vous, puisque pas moins de 21 voitures seront au rendez vous ! De la GT1 à la LMP1, vous pourrez prendre place à bord des plus célèbres voitures de course qui participent aux 24h du Mans, excusez du peu ! Quelques images valent mieux qu'un long discours alors place à quelques photos !

Les pilotes ne sont pas les seuls à être chouchoutés, puisque l'équipe de GTWEB nous a concocté un live timing! Le logiciel crée par cette même équipe permet de suivre la course en direct avec entre autre les temps au tour, la météo et bien d'autre encore! Nous aurons aussi le droit de suivre les deux serveurs de course en direct sur www.netgaming.tv. Et oui vous avez bien lu les deux serveurs seront diffusés afin de ne léser personne !

LiveSim : Bonjour archeo (Arnaud Dumas) Tout d'abord pouvez-vous nous parler du choix du circuit pour ces 24H ? C'est un circuit plutôt connu pour son grand prix de F1, pourquoi ce choix ?

Le choix du circuit est une étape cruciale dans l'organisation d'un enduro. Nous avons donc testé de nombreux circuits avec plusieurs critères comme le niveau de FPS, la qualité du tracé, les facilités de dépassements, son adaptation pour y faire rouler les prototypes, le plaisir de conduite, etc... Au final, notre choix s'est porté sur le tracé de Sepang qui répondait au mieux à tous ces critères. Il a fallu malgré tout faire un peu de travail pour améliorer les FPS et ajouter les éclairages. Je remercie d'ailleurs Neel Jani et Thierrydu81 pour leurs contributions et leurs précieux conseils.



Le travail effectué sur le mod a dû être colossal, vous avez dû faire vous-mêmes beaucoup de modèles de voitures?



Si on parle des modèles en 3D, nous avons utilisé une large partie de ce qui existait déjà et notamment les prototypes de JPBS qui nous a d'ailleurs accordé l'autorisation d'utiliser ses Lola B08. Nous avons également repris des modèles du Mod ALMS de Colvin35, du mod SCC de PerfectDark et bien entendu des voitures originales comme la Saleen S7R. Et puis nous avons apporté quelques modifications graphiques comme sur les Pescarolo par exemple. Enfin, nous allons pouvoir bénéficier de deux voitures inédites, l'Aston Martin LMP1 créée par TYiO et l'Audi R15 créée par Alles, ce dernier s'étant chargé de l'intégration des deux modèles dans GTR2. Voilà pour ce qui concerne la partie 3D.

Ensuite, il y a eu un travail considérable réalisé sur les physiques des voitures. Nous avons balayé un maximum de paramètres pour les adapter à l'épreuve : performance, usure des pneus, consommation, chauffe du moteur... Sans parler de toutes les fastidieuses vérifications telles que le bon fonctionnement du Motec ou encore celui des phares et des rétroviseurs, dans toutes les conditions. J'en profite au passage pour remercier tous ceux qui ont contribué à ces phases de tests.

LiveSim : Je suis passionné d'endurance mais il y a quelque chose qui me chagrine depuis un certain temps (dans le réel), c'est l'équivalence essence-diesel. Les physiques ont-elles été adaptées pour créer une véritable équivalence ?

Oui ! Nous avons voulu profiter de l'introduction des deux nouvelles voitures pour proposer cette équivalence et ne pas se retrouver encore avec une course à deux vitesses dans la catégorie phare de l'épreuve. D'une façon plus générale, nous avons essayé, au sein de chaque catégorie, de donner des chances équivalentes à chaque voiture. On sait qu'il y aura toujours de petits écarts mais il ne faut pas se limiter au best lap. Chaque relais va durer 3 heures avec entre 95 et 105 tours environ suivant les catégories. Sur un tracé aussi exigeant que celui de Sepang, le dixième d'écart entre deux best laps ne voudra plus dire grand-chose. C'est un point sur lequel il faut bien insister.



LiveSim : Nous avons noté une évolution importante par rapport aux 12H de Vitus, le fait que vous ayez 52 slots disponibles pour la course. La course se passera t'elle sur un seul et même serveur ? Votre partenariat avec OVH est il lié à cette évolution ?

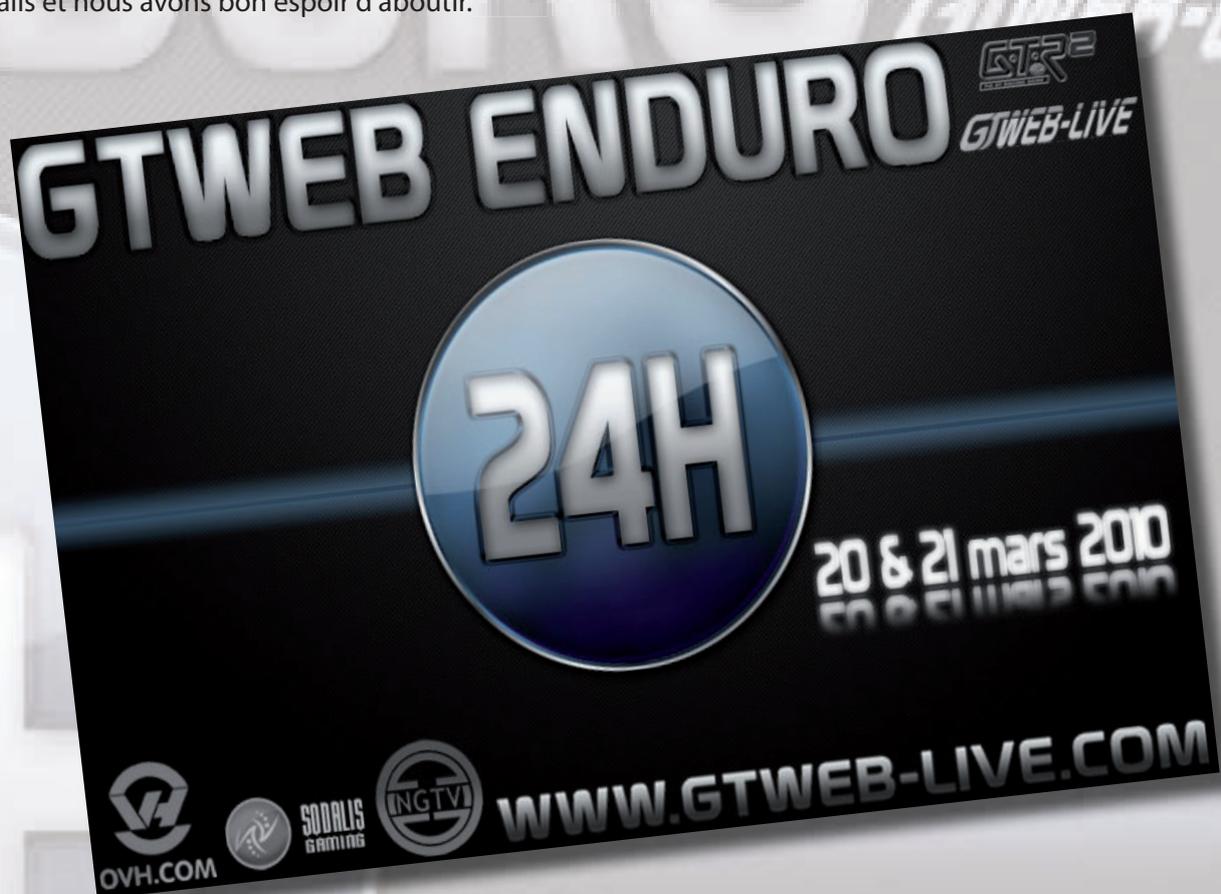
Les 12H de Vitus était le premier enduro organisé par GTWeb. Il aurait été prétentieux de se lancer dès le départ dans une épreuve avec 52 équipages sur 24H. Ca nous a permis de roder les serveurs, les procédures, les commissaires, le live. Nous avons déjà en tête à l'époque d'organiser un enduro de plus grande ampleur, forts de cette première expérience réussie. Depuis, un gros développement a été réalisé sur le Live Timing par MGN (Gregory Mounigadou) afin qu'il puisse gérer plusieurs serveurs et offrir une vitesse de rafraîchissement au top.

Techniquement, la course se déroulera sur plusieurs serveurs synchronisés mais si tous ces aspects seront transparents pour les participants. Le partenariat avec OVH est arrivé par la suite. Nous avons prévu de louer un serveur supplémentaire pour l'occasion et nous avons pris l'attache d'OVH pour savoir s'ils souhaitent s'associer à notre événement. Et finalement, via l'association SODALIS, nous allons bénéficier d'un partenariat technique qui s'étendra d'ailleurs au-delà des 24H de Sepang.

A côté de ses aspects techniques, il y a également les aspects humains car il y a une bonne vingtaine de personnes qui se sont investis et vont se dévouer pour l'événement : les testeurs, les admins serveurs, les commissaires... C'est important de pouvoir compter sur une équipe efficace et motivée

LiveSim : Netgaming apparait sur votre affiche, la course sera donc retransmise. La sera-t-elle en intégralité ?

Nous sommes en effet en discussion avec NetGaming pour une retransmission intégrale de l'épreuve. C'est quelque chose de lourd à mettre en place car il y aura huit relais de 3 heures, avec à chaque fois deux serveurs à suivre simultanément. Ca demande donc des moyens humains importants. Nous sommes en train de régler les derniers détails et nous avons bon espoir d'aboutir.



LiveSim : Je te remercie de m'avoir accordé de ton temps ! Un petit mot avant de nous quitter ?

Longue vie à GTWeb !

Plus sérieusement, nous avons été surpris par l'engouement suscité par cet événement si on en juge par la rapidité à laquelle les inscriptions sont arrivées. Nous espérons que nous saurons maintenir cette effervescence jusqu'au terme de l'épreuve, en espérant que tout se déroule comme nous l'avons prévu.

Et que les meilleurs gagnent !



DISCUSSIONS

Par Gaylord La Landaise

Le SimRacing Ca vous plait ?

Et oui amis « simracers », le moi de Février est un mois consacré aux dames : c'est le mois de la St-Valentin alors quoi de plus normal que de dédier un article à vos dames ! Elles sont très peu à piloter, mais au contraire, très nombreuses à supporter les trainings, une semaine avant une course de championnat, les week-end d'endurance passé à la maison... Pour ce numéro nous avons décidé de leur donner la parole en leur posant une seule et même question : « Comment voyez-vous la passion pour le simracing de votre conjoint ? »

Et le constat est plutôt mitigé : certaines le voient comme une passion comme une autre et d'autres comme un chat noir qui prend énormément de temps à leur compagnon ! Voici tout d'abord la réaction de ma compagne qui en plus de supporter mes trainings, doit supporter en plus le fait que j'écrive et gère le webzine LiveSim.

Déborah : « Avoir une passion est une très bonne chose, quelle qu'elle soit. Après le seul avantage du simracing est qu'il soit à la maison plutôt qu'à trainer dehors ! Comme toutes les passions ça lui prend beaucoup de temps et je trouve parfois dommage que tout le monde doive s'arrêter de vivre parce que, Monsieur a une course. J'aimerais qu'il puisse m'accorder autant de temps qu'il accorde à son volant ! Je suis très fière qu'il s'investisse autant dans un projet comme LiveSim, ça ne peut que lui apporter de bonnes choses. »

Après ce petit commentaire de ma chère et tendre voici un commentaire que beaucoup envie, celui de Céline, compagne de Greg alias Mistermag666, Organisateur de course sur RFR :

Céline : « La passion de Greg est une passion qui lui prend beaucoup de temps et ça ne me dérange pas. Je peux comprendre qu'on soit aussi passionné par quelque chose et qu'on y investisse autant de temps des fois même jusqu'à oublier ce qui se passe autour de lui. Je pense que c'est aussi bien une passion pour les voitures et le pilotage. C'est aussi de bien belle rencontre via le forum ! »

Enfin pour terminer ce petit article consacré à nos dames, voici ce que pense la femme de Jacky Ratzenberger de sa passion pour le simracing.

Anne : « Mon mari est passionné de formule 1 et d'informatique, ça semble logique qu'il ait atterri dans le Simracing. Cependant sa passion l'accapare trop selon moi. Même s'il s'agit d'une activité sportive qui se fait chez soi, même s'il n'est pas dans un bar, c'est frustrant de ne pas le déranger. Le seul avantage que j'y vois, est qu'il est à la maison. Depuis qu'il fait parti de Live Sim j'y vois du mieux, car il pilote de manière non régulière. Avant, c'était course tous les dimanches, entraînement dans la semaine et le samedi. Ah il m'a mené la vie dure ! Je ne peux même pas sortir pendant qu'il roule puisque il ne peut pas veiller sur nos filles. Live Sim est sans conteste, une meilleure affaire, de mon point de vue, car au moins quand il écrit un article il peut s'arrêter et m'aider.

Et autant il roule à la maison comme un cinglé (à mon avis), autant dans notre vraie voiture, il est très prudent. Il n'achète pas une voiture pour rouler comme un dingue. Il nous transporte, et au moins on arrive facilement à dormir.

Je n'ai jamais conduit en simulation, car la conduite n'est pas quelque chose qui me plait en général. Ça me stresse trop. J'ai donc d'autant plus de mal à comprendre cette passion. Sinon je suis contente que Button soit Champion du monde car c'est un beau gosse ! »

Comme vous pouvez le constater les avis diffèrent beaucoup suivant les foyers ! Voilà dans ce petit article nous avons voulu donner la parole à nos dames qui ont quand même beaucoup de patience !

KINETIC

09

SIMULATION



ButtKicker
Feel what you've been missing

THE ULTIMATE RACING IMMERSION

WWW.KINETIC09.COM
VENTE & LOCATION

compatible with:
PC **XBOX** **SONY**



IWAY

Par Olivier Doit

IWAY La visite !!!

Si les différentes offres en matière de SimRacing essayent de nous rapprocher toujours plus de notre passion pour le sport automobile, il est un domaine dans lequel elles sont loin du compte, c'est la retranscription des sensations du pilote. Bien que d'un réalisme graphique et physique souvent époustouflant comme le démontre l'utilisation de ces simulations par des pilotes professionnels pour apprendre les circuits par exemple, la conduite assis dans un fauteuil statique face à un écran si grand soit-il n'a rien à voir en termes de sensations avec la réalité. Certaines tentatives comme le SimCom Motion de FREX permettent aux plus fortunés d'entre nous d'en obtenir des bribes mais il faut bien avouer que l'on reste très loin du réalisme à ce niveau... C'est en quelques sortes de là que sont partis les concepteurs de l'IWAY lorsqu'ils se sont posés cette question simple aux multiples implications : Comment faire goûter la F1 au grand public et ce pour une somme raisonnable? Quatre années de conception et de réalisation ont répondu à cette question en donnant naissance au seul complexe de ce type au monde qui est installé pour notre plus grand bonheur en France à Lyon. LiveSim ne pouvait pas passer à côté d'une telle opportunité de vous faire découvrir ce simulateur unique et nous nous sommes donc rendus à Lyon pour une séance d'essais privés... Mémorable !



Le concept de l'IWAY s'articule autour de 18 simulateurs dynamiques automobile 6 degrés de liberté issus de la technologie aéronautique et capables de soumettre le pilote à des forces allant jusqu'à 2G. Le tout est présenté dans un écrin magnifique et impressionnant : le bâtiment lui-même qui s'étend sur plus de 5000 m². Lorsque l'on franchit la porte d'entrée d'IWAY, on entre immédiatement dans un autre monde, un monde de sport automobile bien sûr mais pas que puisque sont mis à notre disposition un bar lounge,



un restaurant haut de gamme et un spa (de quoi occuper madame pendant que monsieur se prend pour son pilote préféré me direz-vous? Oui, mais pas forcément comme on le verra plus loin). L'ensemble dégage une impression de modernisme et de sobriété envoutants qui vous plonge dans une ambiance unique. Je ne suis habituellement pas un grand adepte de ces bâtiments ultra modernes qui dégagent souvent une froideur impersonnelle mais je dois avouer être tombé sous le charme de cet ensemble. On se sent réellement au cœur d'un complexe de haute technologie et cela constitue après tout une première étape naturelle avant de se retrouver au volant de tels simulateurs. Le cœur de l'IWAY est constitué de trois zones de simulation : Rallye, Endurance et Formule 1. Ces trois zones sont visibles depuis le Hall central dans lequel se trouvent le restaurant et le bar permettant ainsi aux accompagnants de suivre l'évolution de leur(s) pilote(s). Au milieu de cet espace central trône une magnifique Porsche Cayman qui est mise en jeu : Les pilotes ayant réalisé les meilleurs temps tout au long de l'année se retrouveront dans une compétition finale pour gagner ce véhicule d'exception.

Les simulateurs en eux-mêmes sont construits autour de véritables véhicules (Citroën C2 pour le Rallye, Pescarolo C60 pour l'endurance et Formule 1) montés sur vérins électriques. Chaque véhicule est équipé d'écrans fixes afin d'immerger le pilote au cœur de l'action (3 écrans pour les Formule 1 et Prototypes et 4 écrans + 2 rétroviseurs LCD pour les C2 qui sont utilisées également en configuration sécurité routière). Le son est soigné pour faire oublier complètement l'environnement. Le système de vérins est similaire à celui que l'on peut trouver sur un simulateur aéronautique et permet de simuler roulis, tangage et lacet mais l'utilisation qui en est faite est légèrement différente de ce que l'on peut trouver sur un simulateur de vol professionnel. En effet, alors qu'en simulation de vol, on va utiliser les vérins pour simuler la position de l'appareil, IWAY utilise les vérins pour simuler les forces subies par le pilote lorsque le véhicule est en action. Sur un freinage, par exemple, le châssis complet va s'incliner vers l'avant ce qui va faire subir une force vers l'avant au pilote comparable à celle qu'il subirait dans un véhicule en mouvement pendant la phase de freinage. De manière à ce que le pilote ne se rende pas compte que

le véhicule a été simplement incliné vers l'avant, on le prive de toute référence visuelle avec l'extérieur du simulateur : les écrans sont fixés sur le châssis et l'espace autour du pilote est sombre. Il en va de même pour simuler les forces latérales. J'ai pu lire sur Internet notamment dans les témoignages de certains internautes que le fait que les écrans soient fixés sur le châssis n'était pas un bon choix. Il ne peut pourtant pas en être autrement car si les écrans étaient indépendants des châssis, notre cerveau comprendrait qu'il n'est pas soumis à des forces de freinage, d'accélération ou latérales mais à des inclinaisons du simulateur et les sensations ne seraient pas au rendez-vous.



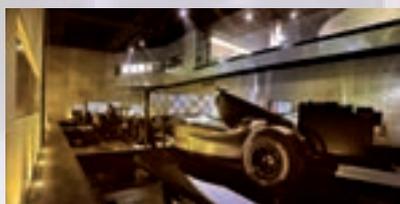
Voilà pour l'aspect théorique du fonctionnement des simulateurs d'IWAY mais qu'en est-il une fois installé dans le siège d'un de ces monstres? De façon à confronter les avis, j'ai emmené avec moi pour cette séance de test une néophyte complète en matière de SimRacing ou de simulation automobile : ma femme. Avant de vous dévoiler nos impressions, rappelons quand même les tarifs qui sont assez élevés en solo, déjà moins en groupe mais qui restent dans l'objectif de départ de l'IWAY d'être accessible (au même titre qu'un stage de pilotage réel). Cette grille de tarifs est extraite du site IWAY et n'est pas complète. Le but ici est de vous donner quelques exemples de tarifs pour les sessions de 10 minutes au volant :

- 1 session Formule 1 en solo : 90 € (75 € en semaine)
- 1 session Prototype ou Rallye en solo : 75 € (60 € en semaine)
- 1 session 6 pilotes F1 : 270 € (soit 45 € par personne)
- 1 session 6 pilotes Prototype ou Rallye : 225 € (soit 37,5 € par personne)

Ma femme s'est laissée tenter par un seul des trois simulateurs. Voyant que j'étais sorti vivant des deux premiers, et naturellement curieuse, elle s'est portée volontaire pour une expérience en Rallye. Il faut tout de même préciser qu'elle n'est absolument pas pratiquante en matière de simulation automobile. Ses goûts vidéo-ludiques l'amènent plus vers la console Wii ou les Sims. A ce sujet, les studios Français d'Electronic Arts étant voisins de l'IWAY, elle n'a pas pu s'empêcher de remarquer l'affluence incessante de fumeurs devant l'entrée et n'a pu se retenir d'un laconique : «Ils feraient mieux de bosser sur un patch pour les Sims plutôt que de glandouiller devant l'entrée». Parenthèse close... Mais justement, l'IWAY ne s'adresse pas uniquement aux aficionados de la simulation automobile. Toute personne sachant conduire une voiture de tourisme trouvera rapidement ses marques au volant et c'est d'autant plus vrai dans la Citroën C2. Ma femme a donc pris place après avoir été briefée en détail. Elle a tout de suite été très impressionnée par l'environnement : «Une voiture réelle, c'est autre chose qu'un volant et un pédalier connectés à un ordinateur!». Dans la discussion que nous avons eue sur le chemin du retour, elle a insisté sur l'immersion vraiment poussée de l'IWAY. Elle s'est sentie réellement «dedans», déconnectée du monde extérieur pendant son essai. Elle s'est rapidement prise au jeu essayant de faire le meilleur temps possible. Elle m'a avoué ne pas savoir évaluer le réalisme ou les graphismes, ce qui l'a marquée, ce sont avant tout les sensations. Moi qui comptais la déposer au spa lors de notre prochain passage à l'IWAY, j'ai bien compris que ce ne serait pas le cas et qu'elle avait vraiment apprécié l'expérience...



IWAY réussit donc à séduire une néophyte en matière de simulation grâce à l'immersion sans équivalent qu'il propose, mais qu'en est-il lorsque l'on met au volant un véritable SimRacer? J'ai pour ma part essayé les trois plateformes et la première chose qui m'a sauté aux yeux, ce sont, comme pour ma femme, les véhicules réels sur vérins. Quand on a que très peu piloté «en vrai» (je n'ai à mon actif qu'une heure de Formule Renault), on ne peut pas rester insensible au fait de se glisser comme un pilote professionnel dans un vrai baquet. C'est surtout marquant avec la Formule 1 ou le Prototype, la C2 étant somme toute plus proche de ce que l'on a l'habitude de conduire. Le briefing qui précède chaque session est clair et permet d'appréhender le simulateur au mieux et de ne pas perdre de temps une fois au volant. On nous précise que l'on est en droit «d'attaquer» autant que l'on souhaite et c'est là un facteur rassurant par rapport à un stage sur voiture réelle : pas de risque d'abimer quoi que ce soit, on peut donc se faire plaisir. C'est là un des objectifs d'IWAY : nous permettre de goûter à la compétition automobile (contre d'autres pilotes donc) sans risquer quoi que ce soit pour notre santé ou notre porte-monnaie si l'excitation nous faisait dépasser les limites de la voiture.



Une fois installé dans le simulateur, le départ est rapidement donné pour une séance d'essais / qualification dont le but premier est de nous permettre de nous acclimater avec le simulateur. On est à cet instant confronté à deux éléments déterminants : le moteur physique et la simulation dynamique. Concernant le premier, disons-le tout de suite le SimRacer pourrait être déçu. En effet, s'il n'est pas irréaliste, le moteur physique utilisé par IWAY est bien plus permissif que celui qui anime iRacing que je connais bien (et il en va de même vis-à-vis de l'ensemble des autres simulations du moment sans doute). Ce sentiment est surtout présent dans le Prototype Pescarolo qu'il est très difficile de mettre en défaut (la présence d'antipatinage sur la voiture simulée le justifie sans doute en partie). La Formule 1, plus légère, plus puissante et dépourvue d'antipatinage est tout de suite plus piègeuse quoique moins que l'on aurait pensé. Mais tout cela était finalement prévisible. L'IWAY ne peut pas s'adresser uniquement aux SimRacers et doit permettre au grand public de profiter de l'expérience. Dans ces conditions, difficile de proposer un moteur physique trop exigeant qui écoeurerait les néophytes. Pour avoir fait essayer iRacing à plusieurs débutants en SimRacing, je peux vous dire qu'ils n'ont pas vraiment pris de plaisir pendant les 10 premières minutes : inimaginable à l'IWAY puisque l'expérience d'une session dure 10 minutes ! De la même manière, les graphismes proposés ne sont pas au niveau de ce que propose l'industrie du jeu vidéo aujourd'hui. Nous SimRacer sommes habitués à utiliser des logiciels un peu en retrait à ce niveau car les graphismes ne sont pas l'élément le plus important d'une simulation et on retrouve la même chose ici en pire toutefois. L'IWAY préfère tout axer sur les sensations mais après tout c'est pour cela que l'on est là...



Attention, il ne faut pas prendre l'IWAY de haut à cause de son moteur physique légèrement simplifié pour être accessible au grand public et de ses graphismes en retrait par rapport aux jeux vidéos récents. Il faut respecter le simulateur ! S'il est moins radical que ce à quoi sont habitués les SimRacers sur le plan du comportement de la voiture, la simulation dynamique apporte un gros plus qu'il ne faut pas négliger. Car en même temps que l'on découvre le moteur physique, on est violemment secoué dans tous les sens de façon réaliste par rapport aux actions effectuées sur les commandes et à ce qu'il se passe sur les écrans. Comme on pouvait s'y attendre, l'absence de repères visuels en dehors du simulateur permet aux mouvements des vérins de tromper notre cerveau et de nous faire croire que les forces que nous subissons sont dues à l'accélération, à la décélération et à la force centrifuge. C'est diablement efficace et cela ajoute vraiment quelque chose à la simulation en termes de sensations : on s'y croirait ! La perte d'adhérence notamment en F1 est également très bien retranscrite. Sortir un peu large pied au plancher et flirter avec le vibreur donne vraiment d'excellentes sensations. On découvre de cette manière au fil des tours un panel d'informations que nous



donne le simulateur et qui peuvent nous aider à améliorer notre pilotage. Outre la question des sensations qui font défaut à nos logiciels de simulation sur PC, ce sont surtout ces informations qui permettent à un vrai pilote de « sentir » sa voiture qui manquent pour compléter l'expérience en termes de réalisme. L'IWAY parvient à corriger ce défaut et offre ainsi une expérience différente à contre pied de nos simulations et parvient effectivement à nous faire toucher du doigt notre rêve.

Pour schématiser, on pourrait essayer de comparer IWAY à une installation de SimRacing classique (PC / Volant / Pédalier) munie d'un des logiciels de simulation du moment. Les 4 critères notés (sur 10) sont le réalisme visuel, le réalisme comportemental des véhicules, le réalisme environnemental et le réalisme des sensations.

IWAY :

Réalisme visuel : 4
Réalisme comportemental : 6
Réalisme environnemental : 9
Réalisme des sensations : 9
Moyenne : 7

Logiciel de simulation PC :

Réalisme visuel : 8
Réalisme comportemental : 8
Réalisme environnemental : 4
Réalisme des sensations : 4
Moyenne : 6



Ce comparatif noté reste très schématisé et subjectif. La note moyenne est d'ailleurs sensiblement la même. Néanmoins il apparaît que si nos simulations PC sont belles et réalistes, elles pèchent par la quasi absence de sensations et par un environnement limité comme on l'avait évoqué en début d'article. L'IWAY se positionne comme prévu en contre pied total de cette offre et propose une usine à sensations efficace qui apporte une partie de ce que seule la réalité pouvait nous apporter jusqu'alors. Reste que le prix peut laisser perplexe notamment quand on le compare à celui d'un stage sur véhicule réel. Mais l'IWAY est définitivement sur la bonne voie en nous proposant exactement ce qu'il manque au SimRacing en général. Nous ne pouvons qu'espérer que nous aurons un jour le meilleur des deux mondes avec des graphismes somptueux et un niveau de réalisme de la simulation accru sur des simulateurs dynamiques du niveau de ceux de l'IWAY... Et même si cela reste un rêve pour les raisons commerciales énoncées plus haut, je ne peux pas m'empêcher d'espérer! En attendant, IWAY est définitivement à essayer pour tout amateur de simulation et de sensations fortes.

Si cet article sur l'IWAY vous a donné envie d'essayer vous même, sachez que des offres spéciales sont proposées régulièrement comme ce fut le cas récemment avec la Saint Valentin. Alors n'hésitez pas à vous renseigner sur les offres en cours sur le site officiel !

Coffret Cadeau Couple (1 Course Formule 1 + 1 Accès Spa) 120.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Formule 1 + 1 Soins 30 minutes) 130.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Formule 1 + 1 Soins 60 minutes) 170.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Formule 1 + 1 Soins60 + 2 Ckt + 2 Repas) 270.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Rallye + 1 Accès Spa) 100.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Rallye + 1 Soins 30 minutes) 110.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Rallye + 1 Soins 60 minutes) 150.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Rallye + 1 Soins60 + 2 Ckt + 2 Repas) 250.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Endurance + 1 Accès Spa) 100.00 €
Coffret Cadeau Couple (1 Course Endurance + 1 Soins 30 minutes) 110.00 €

Je tenais à remercier toute l'équipe de l'IWAY pour son accueil et tout particulièrement Marine qui nous a suivis toute la journée durant nos activités et qui a répondu à nos questions. Live Sim est un petit Webzine sans prétention et cet accueil digne de journalistes professionnels nous touche beaucoup. Merci de soutenir la naissance de ce magazine et de nous prendre au sérieux !

Buttkicker système de vibration

Venu des Etats Unis et importé en Europe par KINETIC09, le Buttkicker est un système de vibration qui retranscrit les sons émis par une carte son d'ordinateur ou de tout autre source qui émet des sons.

Intrigué par ce nouveau système, passionné de simulation de conduite, pilote virtuel depuis des années, l'immersion totale est ma quête du graal.

Je me suis donc empressé de commander ce produit. Le bundle est parfait. La connectique est complète et la notice bien qu'en langue anglaise est à la portée de tous du fait des nombreuses images qui parcourent le document.

Je déballe donc « l'engin ».

Tout d'abord, j'installe le Buttkicker sous le fauteuil ! Oui je n'ai pas de « baquet » mais ça c'est une autre histoire. Sur la colonne du fauteuil, on visse le système de vibration. Puis on relie le Buttkicker à l'amplificateur et enfin on le branche à la



sortie de la carte son : un Y permet de doubler la sortie afin de brancher des hauts parleurs ou un casque (moi j'ai 2 Y comme ça j'ai les enceintes et le casque !!!!).



Puis c'est la mise en route. Je branche le volant, le jeu et je démarre ma voiture. Le vrombissement du moteur se répercute sous mon séant !! Bon sang le moteur est là sous mon fauteuil !!!!

Enorme sensation, et encore je n'ai pas tout vu : au passage du premier vibreur là c'est l'explosion de jubilation et que dire quand j'aborde de gauche /droite au freinage ! Tout est là le bruit dans le casque, les vibrations du volant et le siège qui répercute les vibreurs.

Le volume du jeu est au maximum ainsi que le nombre des effets. L'amplificateur qui possède une télécommande permet de régler l'intensité des vibrations et là je n'en suis qu'à la moitié et c'est déjà largement suffisant !



L'immersion est totale et je le conseille à tous les simracers , à tous les passionnés de simulation quelque soit le jeu car bien évident j'ai testé sur d'autres plateformes et je peux vous assurer que l'effet est impressionnant.

Comment ai-je pu rouler sans ? Je n'ai pas fait 3 tours de circuits que déjà je ne peux plus m'en passer !!

Pour moi c'est « LE PRODUIT DE L'ANNEE » !!!!!

Et comme on dit : essayer, c'est l'adopter

Allez y, laissez vous tenter, le prix en vaut la chandelle...



EVENEMENT

Par Jacky Ratzenberg

Rétrospective 12 jours de Sebring



Live-Sim, n'est pas un site de news, nous ne sommes que des conteurs. Notre rôle est de poser sur une page, les émotions que tous, organisateurs, pilotes, ou spectateurs avons vécu. L'esprit de la course, les temps forts, les drames. Tout ce qui rend une course de Simracing vivante, et bien réelle. Y Participer demande beaucoup de préparatifs. On n'y vient pas en touriste ! Lors d'événements prestigieux, des pilotes de classes internationales, sont toujours présents. Tous roulent pour paraître sous leurs meilleurs jours. Ils sont là pour la victoire. D'autre sont là pour finir. Chacun ses objectifs.

12 heures, 64 pneus, 1500 litres d'essence, des millions de battements de cœurs. Une course, et rien d'autre que du temps pour la préparer. Quelques jours pour Sebring, douze, pour être précis.

2009
12h *at*
SEBRING

Saturday

12
DEC
2009

rFactor
Mod EnduRacers

Will you get there?



Race
Connection

DRY RACING
HFR

Endurance rFactor

Taking you to the limit

ENDURACERS

Jour 1 : L'annonce

Sans dévoiler nos secrets de fabrication, la rédaction de Live Sim est sans cesse en quête de sujet en rapport avec notre passion (si vous avez des idées d'ailleurs). Quand Gaylord m'a poussé la news, elle ne payait pas de mine... Sauf que quelques éléments, m'ont de suite fait pensé que cette course n'était pas vraiment comme les autres. Regardez l'affiche, on y voit un sponsor, mais aussi Race Connection. Qu'est ce que c'est ce que ce truc ? rFactor sur le fameux mod Enduracers que j'avais pu tester sur Nogaro. Et puis la date... 12/12 à 12 heures, pour 12 heures... Sur le moment je me suis dit, sans être péjoratif le simracing passe pro... Ma curiosité a creusé du côté de race connection. Car il me fallait savoir si c'était bien ce à quoi je pensais...

Je suppose que mes réflexions de comptoir, tout le monde, a dû se les poser, début novembre. Nous préparions le numéro 2, et la décision a été vite prise de l'intégrer. Notre idée était de présenter la course (voir numéro #2), et de la suivre vraiment attentivement.

J'avais toujours cette réflexion d'Alain Lefevre en tête. « L'endurance est la nouvelle frontière du Simracing. »

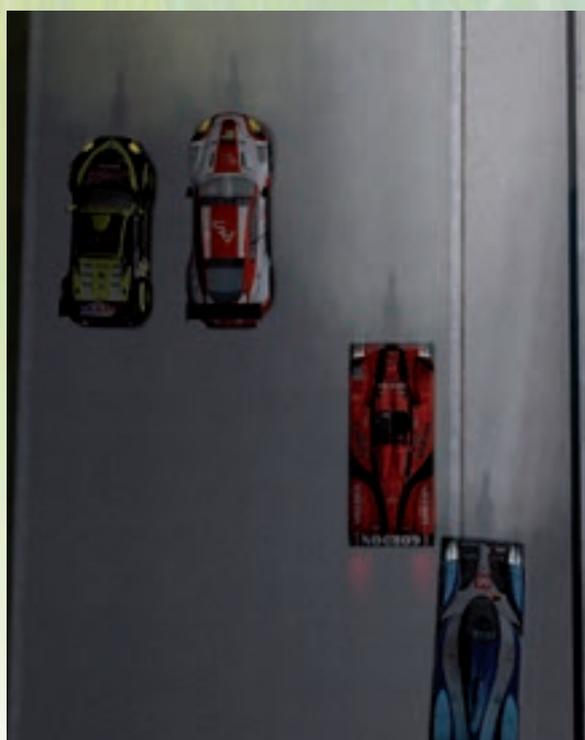
Jour 2 : L'envie de rouler

Plusieurs rédacteurs de Live-Sim étaient inscrits dans la course. Je connaissais plusieurs autres pilotes également, rencontrés sur d'autres championnats, d'autres jeux. Le SimRacing est un petit monde, nous ne nous connaissons pas tous, mais on se retrouve souvent.

Bref, il était difficile pour moi, d'être au pied d'une course, avec tous les moyens pour y participer et ne pas pouvoir le faire.

Vous savez bien ce que je veux dire, l'envie de rouler. Après tout, les organisateurs communiquent pour avoir les courses tests avec le plus grand nombre pilotes possibles. C'est très compréhensible, nous avons tous besoin de se rassurer et de valider toutes les procédures, les voitures, le safety car, etc. Les nouveautés ne sont pas anodines, il convient donc de tester le Race Connection et les passages de relais.

Alors j'ai choisi une voiture, celle du rédacteur en chef, une LMP2, la C65 Judd. Pourquoi ? Un proto a quelque chose d'unique. Léger et rapide, il est conçu pour freiner tard, engager fortement le virage et accélérer très tôt. C'est la voiture de course ultime. Je propose donc mon aide :



Bonjour les Teams GG.

Je viens vous proposer un peu d'aide. J'ai de bonnes connaissances pour rendre les voitures faciles. Sachant que le mode de transfert de pilote à travers les relais, ne permet pas les chargements des setups, il sera crucial d'avoir un setup adapté et confortable à 4 pilotes

Voici ce que je sais régler :

- Aileron
- Répartition freinage
- Boite de vitesse
- Carrossage et Pression des pneus
- Dureté ressort
- Différentiel
- Choix des pneus et stratégie

A la suite de ce premier contact, ils m'ont très bien accueilli. Ils étaient très ouverts, d'autant que les 2 setups dont ils disposaient, ne les satisfaisaient pas. Trop réactifs, la voiture devenait trop nerveuse. Telle quelle, la voiture ne passera jamais 2 heures sans rencontrer un ou deux murs. J'ai donc beaucoup roulé, pour comprendre la voiture le circuit, les pneus et les setups. Très rapidement j'ai touché un nombre très important de réglages. J'ai devenu pilote d'essai...

Sur ce circuit, il faut beaucoup de vitesse. Des courbes à fond et deux virages rapides (le 1er et le dernier). Dans ce type de circuit j'ai choisi de minimiser les appuis aéros, L'auto ne doit pas être ralentie, mais doit rester stable dans les phases de freinages et d'accélération.

Dans ce cas, la voiture peut être chatouilleuse des chaussettes de derrière, à la reprise des gaz.. Même si l'équilibre était mieux grâce à un meilleur réglage aéro, il n'était pas encore correct. Elle avait soit trop grip à l'avant, soit pas assez à l'arrière.

J'ai donc bougé le différentiel, j'ai changé les différentiels, les ressorts, le carrossage, la pression, la boîte, les freins, les BAR. Je ne vais pas tout énumérer, car j'ai presque tout bougé. A la fin j'avais un setup qui me convenait, où la voiture était plus sage, très rapide (280 km/h), et sortait de bon chronos.

Bref il était temps de présenter le setup aux pilotes titulaires, en espérant qu'il leur conviendrait. J'ai été surpris que ce soit le cas, d'ailleurs, car c'est rare d'avoir un setup qui convienne aux quatre pilotes. Mais la course était encore loin. Ils allaient devoir travailler sur la régularité désormais.

Comme le réglage de boîte n'est pas commun, je vais vous détailler un peu mon tour :

Turn 1 : On arrive en 6. Au moment où on engage le virage on freine un coup sec pour faire tomber 3 rapports. Il faut ensuite viser la tente verte à l'extérieur du rail. Dès que je la voie, je peux remettre un peu de gaz, quand je m'écarte je peux pousser plus fort et je passe la 4

Turn 2 : à fond

Turn 3 : Je reste en 4 je freine au panneau 100, j'en tombe 2, il faut aller dès le freinage vers la corde et ne pas accélérer trop tot et/ou trop fort.

Turn 4 : à fond

Turn 5 : J'arrive dessus et dès que je passe la 3, je lâche les gaz (pas de frein de tout) et je tourne. Il ne faut pas toucher la bordure à la corde, et je remets 50% de gaz, puis 100 %

Turn 6 : à fond

Turn 7 : Le point de freinage est à regarder à droite. Je freine au panneau blanc.. Je descends jusqu'en 1ère. j'engage la voiture vers le virage, Je peux prendre un peu la bordure, (mais seulement une moitié de pneu). Il faut l'effleurer.

Turn 8 et 9 : à fond

Turn 10 : 2ème gros freinage, par contre on va jusqu'en 2. Il ne faut pas s'approcher de la bordure.

Turn 11 : Attention au survirage si pas de TC, mais à fond

Turn 12 : à fond

Turn 13 : On arrive en 5. Je freine pour me mettre en 2. Il ne faut pas toucher la bordure à la corde. Il faut laisser un peu plus la voiture la passer avant de remettre gaz, car dès qu'on remet, on sort large, et la bordure extérieure est près, mais elle n'est pas piégeuse.

Turn 14 : à fond. On passe la 5 juste avant la courbe

Turn 15 : On arrive en 5, et on freine pour arriver en 3. Par contre il faut être très précis : pas de bordure et pas trop de gaz en sortie.

Turn 16 : On freine un tout petit peu, et on remet en 2

Turn 17 : On doit atteindre la v_{max} à 280. juste avant le changement de revêtement, où on freine pour passer en 3. Il faut attendre de voir la tente bleue, pour commencer progressivement à remettre gaz.

Jour 3 : Les courses Tests

Tant de paramètres sont différents pour cette course. Les pilotes et les organisateurs ont eu besoin de se rassurer sur les relais, le plugin Race Connection et la compatibilité avec les autres plugins, la capacité du serveur, etc...

Live Sim, évidemment ne voulait pas être en dehors du coup. Je remercie Endurance rFactor, de nous avoir facilité la tâche, en nous ouvrant les portes des serveurs de courses, ou du TS. Travailler dans une relation de confiance est toujours agréable. Merci de m'avoir laissé sur votre canal d'ailleurs, j'ai pu y voir un travail consciencieux. De vrai pro !

J'étais vraiment ravi de pouvoir, en tant que spectateur, rouler parmi ceux qui allaient faire la Course. J'y ai retrouvé des connaissances québécoises, belges, ou françaises. Rapidement on se colle dans le rythme essayant de ne gêner personne. Certaines équipes étaient vraiment compétitives. L'équipe des Team GG était encore un peu loin mais pouvait déjà viser le top 5, ce qui n'est finalement pas si mal.

Lors de ces courses il est apparu à la grande surprise des organisateurs, des déconnexions. Pas de raison particulière, juste des interrogations et des inquiétudes.



Jour 4 : 40 équipes au lieu de 55



Assez rapidement après l'annonce de la course de Sebring et avant les courses tests, une 1ère liste d'une vingtaine d'équipes avait été validée par l'organisation. Seulement plus de 70 teams de tous pays s'étaient inscrites. Beaucoup de pilotes voulaient en être. C'est logique, le concept avait l'air bien intéressant. Et comme je l'ai déjà dit, Sebring reste Sebring. Une course légendaire et difficile, attire toujours.

La problématique était simple, après les courses Test. L'organisation pouvait-elle se permettre d'avoir des déconnexions par une surcharge du serveur ? La réponse était évidente. La prudence était de réduire de 55 à 40. Une triste nouvelle car la course avait déjà une bonne liste d'attente... Et il fallait encore en enlever 15...



La liste des inscrits prouve le succès de la formule, et la compétition génère naturellement, les souvenirs et les émotions dont on se rappelle longtemps. C'est la rançon de la gloire. Seulement le moment était venu de choisir et de refuser des équipes. Pour l'organisation, peu importe



la méthode, il y aura des déçus. L'objectif d'Endurance rFactor était d'avoir une course avec un bon esprit. Même si les pilotes agressifs et ne respectant les règles de conduite ont été sortis du jeu, ils étaient encore loin du compte. C'est toujours difficile de refuser des pilotes motivés.

Jour 5 : Les skins

Les pilotes ne sont pas égaux devant le chrono. Mais ils le sont encore moins devant un pinceau. Les skins sont aussi une part non négligeable du SimRacing. La plateforme rFactor existe depuis suffisamment longtemps pour que les skinner créent des jolies voitures. Et même si le sponsoring est fictif, la liberté de choix des stickers permet toutes les excentricités. Les voitures, ont des couleurs originales, des logos qu'une équipe marketing ne pourrait pas placé sur une vraie voiture. C'est vraiment un moyen de s'approprier la voiture. On est toujours curieux de voir la déco de la voiture.

Chez les Team GG, il n'y avait pas de skinner que des pilotes... Heureusement la communauté est solidaire et RFR_Christophe, nous a fait un très beau skin avec un logo du magazine. Sympa !

Comme souvent un concours de skins a été mis en place. J'aurais aimé qu'il soit par catégorie, car plusieurs voitures étaient jolies et méritaient le trophée. Voici la gagnante (skinnée par Will), elle ne dénoterait pas dans un vrai paddock, hein ?



Jour 6 : Retransmission TV

Nous ne devons pas nous construire en autarcie. Pour que cette passion puisse toucher le plus grand nombre, il faut et c'est une vraie nécessité, que des spectateurs puissent aussi suivre les pilotes, les événements de la course. A Live Sim, j'essaie modestement de raconter à ma manière, forcément subjective. Mais rien ne vaut de voir de ses yeux, les dépassements, les discussions à la radio, l'engagement. Souvenez vous, il y a quelques temps Canal + proposait des retransmissions avec le « kiosque », ou le téléspectateur pouvait lui-même choisir sa caméra et suivre la course comme il le désirait. Nous avons dans le simracing la possibilité technique de le faire. Pour l'instant ce n'est pas encore possible complètement, mais un jour cela se fera. En attendant la combine est d'avoir une voiture qui stream la video de la course sur un serveur web.



Cette partie avait été confiée à un partenaire d'Endurance rFactor, HiScore TV. Sauf qu'à dix jours de la course, ils annoncent à l'organisation qu'ils renoncent. Pas de raison, pas d'explications, seulement des excuses. Moi qui me faisais une joie de regarder la présentation de la grille comme en vrai...

A mon avis ils ne sont pas près d'être partenaire d'un événement d'endurance. Enfin j'espère...



En quelques jours il fallait trouver un nouveau partenaire. Ou pas. Heureusement NetGaming TV a pu répondre favorablement. Mais seulement pour le jour de la course et pas pour les qualifications, mais au moins la retransmission était sauvée. Merci donc à eux, d'avoir fait l'effort de reprendre un travail que d'autres n'ont pas voulu.

Jour 7 : J-10

Dans toutes courses vous trouverez des désistements. Plus en Simracing encore qu'en réel. Jusqu'à présent, j'étais un spectateur qui roulait pour le plaisir, et essayer de rendre les copains un peu plus rapides, et confiants. La situation me convenait tout à fait. Je n'avais pas les contraintes d'une course. J'avais déjà dans l'idée d'écrire ce long article décrivant les étapes de cette course. J'avais besoin d'être près de la course pour pouvoir m'enrichir des anecdotes que je ne manquerai pas d'avoir au cours des 12h.

Et puis le team manager de la LMP2 (et accessoirement rédacteur en chef de Live Sim) qui devait rouler, m'indique qu'il ne pourra plus. Aie... Il était vrai que j'avais usé de la gomme en essai pour préparer leur voiture. Naturellement, m'avait-il dit, cela m'aurait été facile de le remplacer. Prendre son relais, interviewer les pilotes qui sont sortis de leur relais, prendre des notes, suivre la course...



L'envie de rouler... L'envie, simplement. Tant pis pour la fatigue que je ne manquerai pas de subir. J'accepte. J'en discute avec l'équipe qui m'accueille avec joie. Quel plaisir. J'ai la chance de pouvoir participer à un événement majeur, accessoirement ma 1ère endurance sur rFactor, moi simple spectateur...

Jour 8 : Les relais

De mon côté, l'incertitude concernait surtout les prises de relais. Je connaissais les relais dans GTR2, cependant sur rFactor, il était possible de reprendre vraiment la voiture tel qu'elle est en sortie de relais, et non une autre voiture d'un autre serveur. Une course sans artifice, avec les contraintes de prudence, de régularité dans la performance.

Nous nous sommes entraînés et je me suis rassuré. Nous étions prêts. Nous avons beaucoup discuté stratégie. Devions nous faire des relais de deux ou trois heures. Quel beau sujet en devoir de philo pour le bac ! Un dilemme de choisir entre changer plus souvent de pilotes, ou baisser (peut être) en performance en fin de relais. Je suppose que beaucoup se sont posés cette question. D'autant que Sebring n'est pas Le Mans. Les endroits pour se reposer sont peu nombreux, et vu le nombre de pilotes en piste, il est probable que les lignes ne soient que des zigzags.

L'Endurance était bien là. Je m'y voyais.

Jour 9 : Report de la course

Le message de la direction de course était très clair. « La course est reportée. » J'étais abasourdi et déçu et je ne devais pas être le seul. Qu'il est triste de devoir renoncer face à la technique ! Les déconnexions, étaient toujours présentes, malgré toutes les tentatives de résolution.

Mais le plus inquiétant, selon moi est que nous n'avions pas de date, ce qui laissait entendre que la situation était grave.

Heureusement, avec du temps la direction de course a fini par cerner les problèmes et trouver des solutions Une nouvelle date pouvait être proposée : le 13 février. Pour moi cela signait le glas de ma course, car je n'étais plus disponible. Je n'étais pas le seul d'ailleurs, car beaucoup de désistements ont eu lieu. L'organisation en était consciente, mais la date était la seule disponible. L'autre option qu'il se refusait était d'annuler.

Avec le recul, ils ont eu raison. Je le dirais même si la course avait été un échec. Il est bien mieux d'avoir des remords sur ce qu'il aurait fallu faire que des regrets de ne pas avoir agité.



Jour 10 : Qualification

Vendredi 5 février. Tout ceux qui veulent, participer à la course sont là pour la qualification. Elle est divisée en 2 parties. Le GT1 et GT2 partent avec 15 min d'avance. Puis vient le tour des LMP1 et LMP2. Toutes les voitures sur la piste il est difficile de trouver un tour clair et rapide. Puis pendant les 15 dernières minutes, les prototypes seront seul à cloturer la séance.

Je suis posté sur le live et sur le TS. La TV n'étant pas disponible. Je constate que le nombre de compétiteur n'est pas très élevé. Une trentaine ont souhaité relever le défi.

Je ne m'attarderais pas sur le résultat. Car nous le connaissons. Mais plutôt sur la tension qu'on voyait dans les équipes. Ceux qui étaient encore là, étaient impliqués, et concentré pour la Course. Tant pis pour les autres, ils n'avaient qu'à venir. Les soucis de déco étaient visiblement terminés. A défaut d'être sûr, tout le monde était rassuré.

La course pouvait maintenant avoir lieu.

Jour 11 : Gentleman, start your engine

La formule est habituelle n'est ce pas. Je suppose que la direction a du la dire, ou a été tenté. A dire vrai, je l'ignore puisque je n'étais pas là, comme je l'aurai souhaité. Pourtant sur les skis, j'y pensais. Par chance j'étais dans un endroit où je pouvais me connecter sur une fragile connection internet.

La première fois que j'ai ouvert le live. Il était 19h. J'étais ravi de voir que la course durait depuis 7 heures. Le live fonctionnait parfaitement. Même si quelque chose me genait. Je voyais l'équipe que j'avais suivi, les Team GG Junior, 3ème au général et donc 1er en Lmp2. Ca devait être une erreur me suis je dit.

Mais non, le temps passait et confirmait le Live. Il me fallait trouver des explications et essayer de comprendre. Mais personne ne répondait sur les différents forums. La mort dans l'âme j'ai du me coucher, (car le ski ca fatigue), sans savoir pourquoi nous étions en tête.

Et ce n'est que le lendemain matin que j'ai découvert les vainqueurs :

LMP1 : Team Adminou

LMP2 : GG Junior Team

GT1 : NFR - Los Fuegos

GT2 : ExigenceGT

Sur les 12 heures de Sebring, j'ai vécu plusieurs courses en une seule. D'abord comme chroniqueur lors de la présentation (voir Live Sim #2), puis en tant que pilote d'essai lors de la création du setup, puis comme pilote titulaire après un désistement, en spectateur comme beaucoup, et finalement en vainqueur.

Sans leur voler la vedette néanmoins ce sont bien tous les pilotes, les 36 équipages qui ont fait cette course, une belle boîte de souvenir. Bravo également aux organisateurs qui ont su ne pas baisser les bras.



Jour 12 : Et maintenant ?

Live Sim : Quel bilan tires-tu de cette course ?

Snoops58 : Plutôt mitigé. D'abord plein de problèmes avec le plugin et le serveur qui nous a valu un report de la course, ce qui a grandement affecté le moral au sein de l'équipe organisatrice, mais aussi les personnes qui comptaient sur nous. Ensuite est venue une période de doute, pour nous comme pour les participants, à cause de nos nombreuses courses tests. Et puis enfin la délivrance lorsque nous avons pu respecter notre parole en lançant la course le 13 février. Puis de nouveau du doute lors du premier plantage. Et enfin de la reconnaissance des personnes nous ayant fait confiance jusqu'au bout. Et 11h30 de course sans interruption avec tous les teams qui étaient au départ passant la ligne d'arrivée. Une première, 11h30 sans interruption.

Live Sim : Oui un bon résumé je pense. Presque 12h de course. Et d'après ce que j'ai compris le plantage en course était une erreur de votre part ?

Oui une mauvaise manipulation de la partie admin du plugin. Elle nous sert à comptabiliser les tours, infliger les pénalités de tour et ainsi de suite. Cette partie Admin est très instable et capricieuse mais nous savons ce qu'il nous reste à faire de ce côté. Du coup c'est pour cette raison qu'il n'y a pas eu d'autre plantage par la suite.

Live Sim : Quelles étaient les différentes causes des plantages qui ont obligé le report ?

En fait nous restons encore aujourd'hui dans le flou. Le problème récurrent que nous avons cerné est que le plugin plante lors des séances d'essai au moment où personne n'est sur le serveur ce qui nous a valu pas mal de tord. Le serveur était par conséquent souvent voire même trop souvent out. Mais nous sommes en train de le résoudre. Il y a eu aussi le circuit qui posait problème. Enfin nous pensons que les plantages ont plusieurs causes indépendantes ou liées les unes aux autres. Cependant nous avons réussi à produire une version stable pour la course. Depuis nous l'étudions et comparons pour vraiment cerner le ou les problèmes du plugin. Le plus important est que notre plugin, tout comme plein d'autres, utilise les infos du jeu. Donc plus il y a de plugin différents plus le jeu risque de planter. Et si par malheur il plante lors d'une synchro de notre plugin, le serveur plante. Bref notre plugin n'est pas très sociable avec ses confrères et malheureusement nous n'avons encore pas de solution.

Live Sim : Ce que je comprends néanmoins est que vous continuez à le développer. Ormis le rendre stable quels sont les axes d'amélioration sur lesquels vous travaillez ?

Dans un premier temps rien de spécial au niveau client. Nous allons améliorer les info retournées et la partie admin avant de faire tout autre amélioration. Nous allons stabiliser l'admin pour une prochaine course ensuite nous nous pencherons sur les pénalité, drive throw et stop and go qui seront affichées sur le client donc moins d'annonce Teamspeak et aussi les Safety Car seront indiquées sur le client et le live. Mais d'abord la stabilisation du plugin et peut être une petite surprise aussi que je ne dévoilerai pas mais dont tout le monde ce doute.

Live Sim : Revenons aux 12h Parlons de la TV, moi je n'ai pas pu en profiter, car j'avais une connexion wi-fi faiblarde, comment cela s'est il passé ?

Et bien on va dire qu'avec tous nos problèmes de plugin on ne s'en est pas trop occupé, et deux semaines avant la 13 février, nous n'avions toujours pas de news. Donc on a essayé de les recontacter mais sans succès jusqu'à 5 jours avant la course que la retransmission était incertaine pour cause de déménagement. Heureusement une solution a néanmoins pu être trouvée. Même si elle était imparfaite, elle était là. On peut s'estimer heureux d'avoir eu quand même quelque chose. Surtout que c'était loin d'être notre priorité après ce qu'il s'était passé avec le plugin. Donc nous nous en excusons aussi Ce n'était pas la meilleure retransmission que nous ayons connue, et même Netgaming s'en excuse. Et nous ne doutons pas qu'ils feront mieux lors de la prochaine course.

Live Sim : Tu parles de prochaine course, un idée sur le lieu la date, le mod ?

Pas d'info pour le moment, à pars que ce sera un open, un nouveau circuit, sur 6h. Je ne veux rien dévoiler mais ce sera une grande. Par ailleurs nous avons comme projet d'organiser une nouvelle grande course d'ici la fin de l'année en 12h ou 24h.

Live Sim : Combien d'organisateur pour tout cela ?

Alors c'est un peu compliqué. Pour l'avant course du 12 décembre, nous étions 9. Après le report, 5 et pour la course 6. Live Sim : Même là il y a eu des pertes ! J'ai vu que vous aviez des partenaires (ovh notamment). La course vous a coûté de l'argent ?

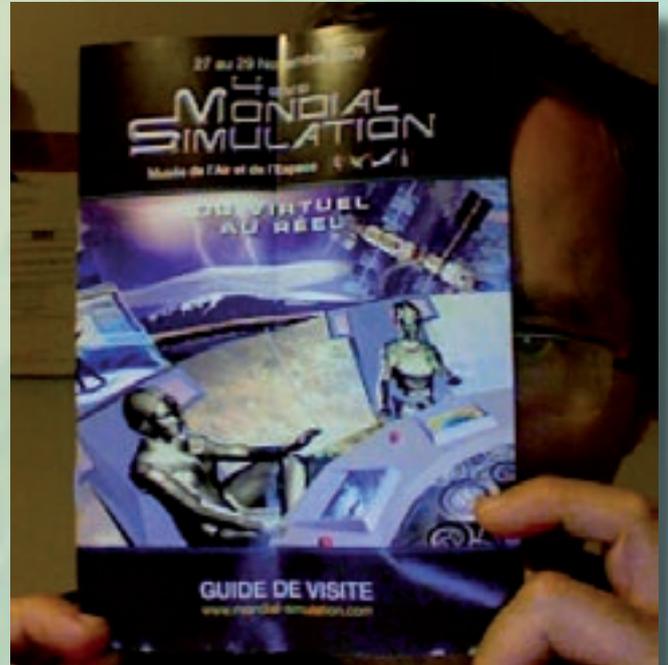
Non grâce à Ovh, nous avons eu un serveur offert Ovh, la Sodalis Gaming, et Netgaming TV nous soutienne et nous espérons que cela va durer. Nous allons d'ailleurs bientôt proposer un concours de skin qui nous a été demandé par notre nouveau sponsor Bit-defender. Le vainqueur gagnera 2ans d'antivirus gratuit pour 3pc. C'est une exclu !

VISITE

Par Alain Lefebvre

PARIS Mondial de la simulation

Samedi 28 novembre 2009, je me suis déplacé à Paris pour aller voir le salon « mondial » de la simulation. Il était prévu que j'y fasse une séance de dédicaces de mon livre sur le SimRacing mais mon éditeur a été incapable d'organiser cela correctement et cela a été annulé en dernière minute (super, ça commençait fort !).



Néanmoins, j'ai pu déambuler dans les 3 halls d'expositions qui étaient abrités par le salon de l'Air et de l'Espace du Bourget. L'endroit est agréable et le contenu devait être passionnant quand on est pilote... d'avions !

Car côté SimRacing, autant le dire tout de suite, c'était très pauvre et cela présentait peu d'intérêt. J'ai tout de même pu tester le système D-Box que l'intégrateur IDsimulation (un intégrateur nantais qui avait un stand à ce salon). Le modèle exposé était le GP PRO 200RC. Bon, disons-le tout de suite, c'est loin de valoir mon Frex SimCom Motion !

Le système D-Box repose sur trois vérins disposés en triangle mais ceux-ci sont trop courts et l'axe de roulis est quasi-inexistant... Pas terrible surtout quand on apprend le prix : 12000€ ! Soit 3 à 4 fois plus cher que le SimCom Motion de Frex (mais c'est vrai que ce dernier ne vous arrive qu'en kit et qu'il faut le monter soi-même...) ! Merci mais non merci...

Le gérant d'IDsimulation m'a tout de même appris quelque chose que j'ignorais : il existe un logiciel open-source pour gérer les verrins du cockpit que vous aurez construit vous même... Voir à <http://www.x-simulator.de/forum/>

Pour conclure en images, voici quelques photos (prise avec mon iPhone, ça explique la qualité médiocre...) :



Ca c'est le système IDBox que j'ai pu tester, les vé-rins (courts) sont disposés en triangle : 1 derrière le siège et les deux autres de chaque côté... Pas très probant et bien trop cher pour ce que c'est !



Une vue générale d'une partie du salon au beau milieu du Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget... Pittoresque !



Le stand du mag «volez»... Ce salon était surtout occupé par les stands orientés avions...



Dans une salle sur le côté des halles d'exposition, il y avait cette installation impressionnante : un montage de type «triple-head» avec des vidéo-projecteurs... Là au moins, on a vraiment l'impression d'être !



Un stand où cet ensemble de compteurs/compte-tours était en démonstration...



Le stand PlaySeat, le seul fournisseur connu (dans le milieu du SimRacing) à être présent à ce salon.



Sur le stand Citroën, ces «modules» permettaient de jouer à un jeu de voiture sur PS/3... Sans aucun intérêt dans ce cadre selon moi !

TEST

Par Jacky Ratzenberger

Net Kar Pro Le renouveau de la monoplace



Pendant l'intersaison, les pilotes attendent tous leurs nouveaux jouets. Bien qu'ils ne croient plus au Père Noël, certains espèrent être gâtés en recevant une monture capable de les rendre champions du monde. Qu'ils doivent être malheureux en découvrant que cela ne sera pas le cas.

Simple pilote de milieu de tableau, je n'ai jamais eu d'ambition de victoire. Pourtant au moment d'installer un nouveau jeu, j'ai toujours ressenti cette incertitude mêlée d'espoir. Changer de jeu pour bouleverser les habitudes en cherchant à retrouver ses repères. Démarrer, poser les roues sur un circuit connu ou pas, et rouler. Pour le plaisir, simplement. Rouler sans regarder le chrono, ni l'horloge d'ailleurs... Rouler, enfin.

En regardant dans mon rétroviseur, après 25 années de Simracing, je m'aperçois que j'ai vu défiler des tas de voitures. Pour comprendre mon point de vue, vous aurez besoin de connaître mon parcours de Simracer. On ne juge qu'avec ses propres références.

Ma première voiture de course a été une F3, et mon premier circuit était Silverstone, grâce au jeu « Revs ». Puis une Cart Penske dans « Indy 500 ». Ces deux jeux ont forgé le pilote que je suis devenu aujourd'hui. Apprendre les trajectoires, régler la voiture et courir. Les jeux ont évolué et se sont améliorés au fil des années. Plus

tard, j'ai continué la monoplace, avec GP3, puis GP4. Là j'ai découvert la pluie et l'importance des pneus, ainsi que la sensation de limite. Sony achetant les droits de la F1, il n'était pas question pour moi de passer à l'arcade. J'ai dû me résoudre à abandonner la monoplace.

Le hasard voulait qu'en 2005, GTR amène une révolution dans le Simracing. Du réseau, et enfin en finir avec les IA non réalistes, pour découvrir les pilotes du lobby et les courses à 3 virages... Je plaisante, mais conduire des GT, avec une immersion incroyable, c'était une révolution. J'ai suivi Simbin un long moment, puis j'ai considéré que leur évolution ne correspondait plus à ma propre approche de la simulation. Je parlerais de régression.

Il se trouve que ma ligue a décidé de sauter le pas et de forcer le destin en faisant un championnat sur NetKar Pro, en abandonnant GTR Evolution. C'était il y a un peu plus d'un an. Comme beaucoup, je connaissais ce jeu de nom depuis quelques années. Mais je n'avais pas passé le cap de l'installation.

Au moment de rédiger mon premier test de jeu, je repense aux premières sensations, vécues au volant de ces petites monoplaces, pourtant peu motorisées. NetKar Pro ne ressemble pas aux autres simulations. De même, ce test ne ressemblera pas aux tests habituels.

1 : Concept

Très simple : Piloter une voiture de course sans concession. Ça sonne comme une mauvaise pub d'une dizaine de jeux de simulation. Sauf que là, des éléments rendent l'immersion plus crédible.

Imaginez un cockpit où les boutons servent à quelque chose. Songez à une perception fidèle de la réalité des pneus et des dégâts. Essayez de visualiser des voitures et des circuits correctement modélisés. Imaginez une plateforme dans un PC tout à fait normal. C'est aguçeur n'est ce pas ?

NetKar Pro se veut être une extrapolation de la réalité. Voyons ce que j'en pense.



2 : Installation et Licence

La version 1.1 Beta 3 vient juste d'être livrée. Il s'agit, à priori, de la dernière beta et le jeu est parfaitement jouable et peu buggé. L'installation est plutôt simple. Suivant, Accepter, Suivant, Terminé.

Puis vient la procédure de réglages du volant (ou des périphériques). Le G25 est facilement détecté. La procédure simple consiste en des questions du style appuyez à fond sur le frein, relâchez les freins, etc... Il faut néanmoins connaître la combine. Car si le jeu est traduit en français, il ne faut pas complètement le croire quand il vous demande de tourner à 90 degrés vers la gauche. Sur le G25 il faut tourner à fond !! De manière à avoir un « steer lock » à 180 degrés. Sans quoi c'est inconduisible. (je vous donne le truc, vous ne le répétez pas hein ?)

La licence, puisque le jeu n'est pas gratuit, est modique. 19,90 € pour la totalité du jeu. La démo quant à elle se contente d'une formule Ford, mais sur lequel on peut déjà jouer en réseau. Le paiement se fait à travers un Paypal. La licence arrive par mail après quelques jours.



3 : Rendu visuel

Ce que j'ai beaucoup reproché à des jeux typés mono-places est de ne pas retranscrire l'impression de vitesse. Vous savez ? Rouler à 300 km/h avec des voitures de 800 chevaux mais avoir l'impression d'être dans une Rolls, avec chauffeur... rFactor ou GTRx étaient bien plus fidèles, grâce notamment aux mouvements de tête. Mais c'était (au début en tout cas) des GTs. NetKar Pro contient des voitures bien moins puissantes que des F1, pourtant quand on est à 240, on le sait. Ça file et le moindre écart au volant peut embarquer la voiture dans le décor.



4 : FFB

Depuis quelques années maintenant, les jeux de simulation ne permettent plus de jouer avec un clavier ou une manette. Désormais la norme est de piloter avec un volant. Je ne reviendrais pas sur le choix d'activer ou non le retour de force, car là n'est pas le propos. La question est de savoir si le volant permet de ressentir la route, les forces qui tiraillent la voiture. Et bien le résultat est plutôt cohérent. NK Pro, a une direction très directe. Dans un virage rapide, il faut parfois braquer le volant assez loin, pour pouvoir tourner, signe d'un sous-virage important (et d'une voiture mal réglée).

5 : Météo

Une des lacunes du jeu dans sa forme actuelle : Il n'y a pas de météo variable. Et donc pas de pluie. Ce qui est bien dommage, car on progresse bien en roulant sous la pluie, et on comprend bien mieux les limites de la voiture.

6 : I.A

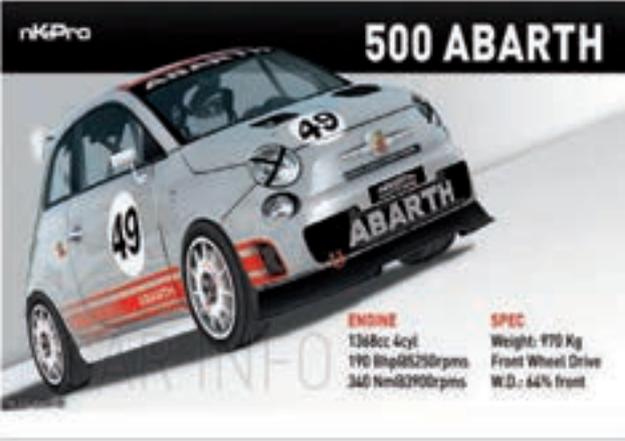
Autre absence, les IA. Le concepteur considérant qu'aucun IA ne pourra reproduire un comportement de pilote réel, le choix a été fait de ne pas en mettre. Il n'a pas tort... Cependant c'est sympa de pouvoir rouler avec d'autres quand les serveurs sont vides.



7 : Net code

Un point fort du jeu. Le serveur est tout petit, on peut en mettre un certain nombre sur la même machine sans inconvénient. Mais le gros point positif est que les coupures réseaux sont inexistantes. J'ai fait un championnat, je ne crois pas me souvenir d'avoir vu de déco, ni de lag. Et quand bien même cela arriverait, rien ne nous empêchait de revenir dans le jeu, même en pleine course. Vraiment un point fort. Là pour le coup Simbin devrait regarder comment ils ont fait.





Concernant les véhicules et les circuits, NetKar Pro fait bien mieux que rFactor dans sa version d'origine (difficile de faire moins que deux voitures et 1 circuit).

Dans NetKar Pro cinq voitures sont disponibles. Deux sont des Formule Ford (de 111 et 142 cv). Ce sont des voitures légères (450 et 460 kg) et sans appui. Pour ma part, je n'ai pas apprécié leur pilotage, car je n'arrivais pas à trouver l'équilibre au freinage. Deux autres monoplaces, une Formule Renault 2 L de 193 cv et 565 kg (F2000) et une F3 de 230 cv et 550 kg (F-Target). Et enfin un Une Fiat 500 Abarth (190 cv et 970 kg).

Commençons par l'Abarth : Le sentiment à l'intérieur est curieux car ce n'est pas une voiture de course. Le cockpit est plutôt un habitacle d'ailleurs. Tout y est, même l'horloge qui, pour le Simracing ne sert pas à grand-chose. Il s'agit bien de la déclinaison virtuelle et intégrale de la voiture qu'on peut acheter chez Fiat. Côté comportement, l'Abarth est un gros kart avec beaucoup de chevaux sur un train avant qui a du mal à trouver l'adhérence (surtout sur les deux premiers rapports). Comme je suis gentil, je vais vous expliquer le truc pour la rendre un peu plus adhérente. L'Abarth n'est pas une voiture de course. Pour pouvoir rouler sur nos routes et avoir un certain confort, les suspensions sont ramollies et deviennent non adaptées à des circuits lisses où le confort importe peu. Alors pour la rendre efficace, il suffit simplement de durcir à mort les ressorts. Il faut de plus chercher à ne pas perdre la vitesse, car le poids de la voiture est important.

Pour la F2000, on est vraiment dans une voiture de course. Et on le sent de suite. Radicale, vive, malgré un nombre de chevaux pas très élevé. Avec cette voiture, j'ai l'impression de n'avoir jamais conduit de monoplace auparavant. On ne croit pas qu'on est dans une simulation. On est vraiment dans une voiture de course. Et ne croyez pas que j'exagère. Croyez-moi, je n'étais pas emballé quand ma ligue l'a choisi, tout en sachant qu'il me plairait. Non je crois que j'avais des habitudes, dans lesquels je souhaitais rester. Pourtant elles ont volé en éclats dès que j'ai posé les mains sur cette voiture. (Merci Cosworth d'ailleurs)

Les circuits sont peu nombreux mais suffisent à créer différentes courses pour un championnat par exemple. Ils sont bien fidèles et assez jolis à voir. Parmi les circuits, on trouve ceux du jeu, des circuits avec des développements variés, ou alors des circuits un peu plus connus. Spa, ou Monaco par exemple (dont est tirée la plupart des photos). Le rendu est vraiment incroyable, surtout en rapport avec la faible gourmandise du jeu. C'est vraiment joli. Et puis rouler à Monaco, si près des rails, avec toutes les bosses et les secousses d'un circuit en ville, c'est vraiment prenant, pour ne pas dire plus.

9 : SON

Le son principal est lié au moteur. Pourtant d'autres sons annexes sont bien retranscrits. Je pense notamment à ceux qui indiquent que le fond plat de la voiture touche le sol, ou les roues sur les vibreurs. Globalement les voitures ont chacune une identité sonore propre ; cependant les sons des moteurs se ressemblent. La référence dans le secteur est GTR Evo, où l'on entendait les pneus mordre la piste. Netkar Pro dans la Beta 3, reste en dessous. Je souligne néanmoins que le son du rétrogradage est bien retranscrit. Il donne vraiment envie de faire gueuler le moteur.



10 : Physiques

La première impression que vous aurez tous, probablement est, que la voiture est complètement différente de celles auxquelles vous êtes habitués. Certes il s'agit d'une monoplace, mais quand même, les réactions sont vraiment différentes de celles des voitures GTRx ou rFactor. Pour donner un exemple : Avec une GT, sur ces deux jeux, on fonçait assez facilement dans les vibreurs pour les couper et perdre le moins de vitesses. Sur NetKar Pro, la F2000, et ses 700 kg de moins, appuie beaucoup moins sur la route qu'une GT. Prendre un vibreur déséquilibre beaucoup la voiture. A tel point que l'arrière finit toujours par s'échapper. Une mauvaise habitude qu'il fallait combattre avec la F2000. Pour l'anecdote, on a toujours fini par trouver des vibreurs « autorisés » et d'autres non, preuve que la réaction physique était cohérente (en fonction de l'allure et de l'angle du volant ou l'âge du pilote).

Un autre exemple, l'aspiration : Les jeux intègrent tous ce phénomène qui permet de gagner quelques km/h. Net Kar Pro, le permet également selon un schéma crédible. Cet avantage peut et doit aussi être un inconvénient quand on aborde un virage rapide juste derrière une voiture. Et bien, sur NetKar Pro, je peux vous dire qu'il est impossible de passer le virage de la même manière que d'habitude, car la voiture sous-vire vraiment. Attention ce n'est pas de la F1 ! Le phénomène apparaît quand on est suffisamment près, au moment où l'aspiration se déclenche. Cela donne vraiment une immersion incroyable : du jamais vu pour ma part.



J'ai mis quelque temps à trouver des réglages adaptés à mon pilotage et à la voiture. Ils sont aussi variés que dans les autres jeux. Les voitures étant un peu différentes (en terme de poids notamment), les accents sont à mettre sur d'autres réglages. Fondamentalement le but est le même : avoir les pneus dans les bonnes fenêtres de températures. Mais au bout de quelques courses, j'ai trouvé quelque chose qui fonctionnait diablement bien, tout en prenant plaisir à rouler de plus en plus vite. La voiture et ses pneus adoraient...

11 : Pneus

Même si Live-Sim n'a pas souhaité que je vérifie cette information grâce à un stage de pilotage à Spa, cela m'a semblé très fidèle à la réalité ! Pour donner un exemple, rouler dans l'herbe rend vraiment le pneu sale. Ce qui a pour conséquence une adhérence moindre, le temps que le pneu se nettoie. On est vite à la merci d'un pilote en embuscade. La gestion des pneus, est vraiment exceptionnelle. Quand ils sont neufs, ils sont légèrement brillants. Quand ils sont froids, la voiture est très imprécise, que ce soit en entrée ou sortie de virage. Quand ils sont chaud, ils peuvent rester performant un certain temps. Sur certains circuits, je me suis même posé la question de les changer ou pas. Comme il fallait 3 tours pour les avoir chaud, le bénéfice des pneus neufs, n'étaient pas forcément intéressants. Et je trouve tout à fait réaliste de rouler 45 min avec un set neuf (au lieu de 10 min pour GTR Evo).



12 : Dégats

Avec la beta 3, je n'ai pas roulé en course. Par contre avec la beta 2 les 6 ou 7 courses que nous avons faites m'ont permis de me faire une idée sur ce point.

D'abord, la F2000 est une voiture de course. Elle n'aime pas rouler dans l'herbe (pour les pneus), ni rencontrer des obstacles. Sans quoi on perd un aileron ou on abîme la suspension. Si je prends l'exemple de rFactor, un impact sur le côté d'une GT n'a pas beaucoup de conséquences sur les temps au tour qui suivent. Même s'il s'agit d'une GT, les dégâts devraient un peu plus nuire à la performance. Dans Net Kar Pro, la règle est simple. Si tu touches, oublie les rêves de performance. Du réalisme, c'est ce que nous voulons non ? Pour réparer il suffit d'aller aux stands, mais en faisant « Echap », on perd forcément un tour par rapport au reste des pilotes. D'ailleurs il existe une option qui en fonction des dégâts, met plus ou moins de temps pour réparer.

En revanche, sur la beta 2, la bulle de collision était très sensible. Il était difficile de rouler très près l'un de l'autre (côté, devant ou derrière). Soit la distance entre deux voitures n'était pas correctement calculée, soit la vision de cette distance n'était pas correctement retranscrite. Bref les premières courses, il y aura forcément beaucoup de touchettes.

13 : Serveurs

Comme chez Simbin, des serveurs sont toujours actifs. Cependant, on en trouve moins car les joueurs sont tout simplement moins nombreux. C'est vraiment dommage, car le jeu mérite réellement une place. Pour l'instant nous en sommes aux bêtas, je souhaite qu'il trouve un public nombreux. Car les courses sont vraiment acharnées.

14 : Conclusion

Un jeu simple, pas gourmand, modique, réaliste et immersif. Voilà ce qu'est le jeu dans sa beta 3. Il permet déjà de beaucoup s'amuser sur des circuits variés, en monoplace (et aussi en Abarth) comme jamais cela n'avait été retranscrit. Si vous trouvez un championnat, allez-y, foncez. Vous trouverez ce que vous n'avez pas trouvé depuis longtemps. De la vitesse, des sensations, des envies de convaincre tous vos potes de venir rouler avec vous.





LIVE SIM

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

TEST

Par Stéphane Tournois

LFS Live For Speed

Depuis aussi loin que je me souviens, j'ai toujours aimé les jeux vidéo ; les « jeux de bagnoles » en particulier... Test drive 1er du nom sur PC, Séga Rally (sur borne d'Arcade), Out Run (borne d'arcade)...ensuite il y eu les consoles de jeux (PS1, PS2, Wii, PS3).

En mai 2004, au hasard de mes recherches sur la toile, j'ai découverts non pas un jeu de caisse comme les autres mais Le simulateur : son nom : « Live For Speed ».

5 minutes après avoir installé et essayé la démo, j'ai acheté ma licence S1. C'était le 1er mai 2004. Je suis rentré de plein pied dans le monde de la simulation automobile.

Ce jeu (aussi bonne soit-t-elle une simulation reste un jeu) est prévu en 3 phases (Stages): de S1 à S3.

Le jeu est en perpétuel amélioration. LFS est le fruit d'une petite équipe de passionnés. 3 Personnes font vivre et évoluer son contenu. A l'époque de la S1, nous avions 9 voitures et 14 circuits.

La S2 est sortie en juin 2005. Elle a apportée de nombreuses améliorations (usures des pneus, températures des pneus, prise en charge de la consommation d'essence, possibilité d'effectuer des arrêts aux stands, possibilité d'effectuer des relais (changements de pilotes), limitation de vitesse dans les stands, 32 pilotes virtuels en simultanés sur la piste,..), 11 circuits et 11 voitures supplémentaires.



Aujourd'hui la version actuelle est la S2 alpha Z28.

Nous attendons avec impatience la S3 qui devrait apporter son lot de nouveautés : un nouveau circuit (Rockingham), une nouvelle voiture (la Volkswagen Sirocco), une voiture surprise (les développeurs n'ont rien communiqué à ce sujet) mais surtout une physique des pneus entièrement revue (là encore la communication des développeurs sur ce sujet est très succincte).

LE CONTENU DU JEU

Les voitures :

A l'heure actuelle, le jeu comporte 20 voitures avec des puissances variées allant de moins de 100 chevaux (UF1000) à plus de 700 chevaux (la Formule 1 BMW).

5 monoplaces du kart à la formule 1 (MRT, FBM, FOR, BF1, FO8)

10 voitures de séries (UF1, XFG, XFR, XRT, FXO, RB4, LX4, LX6, RAC, FZ5)

5 GT (UFR, XFR, FXR, XRR, FZR)

La plupart de ces voitures sont des modèles fictifs. Les plus attentifs pourront sans trop de difficulté reconnaître des véhicules réels.



Les circuits :

A ce jour, les circuits présents dans LFS sont exclusivement des circuits fictifs imaginés par les développeurs.

Vous avez le choix entre 6 environnements .

Blackwood : 1 circuits asphalte + 1 circuits rally-cross. Dans sa configuration asphalte il s'agit d'un circuit polyvalent, car il contient un peu de tout avec une particularité intéressante, sa chicane suivi d'une longue ligne droite.

South City : 6 circuits asphalte. Les rails de sécurité sont très proches. La moindre faute d'inattention est rapidement sanctionnée. C'est notre Monaco. Ce fut l'environnement préféré des joueurs à l'époque de la S1.

Fern Bay : 3 circuits asphalte et 2 circuits rally-cross. Un circuit en bord de mer, en Jamaïque. Particularité des circuits asphalte: tous possèdent « La chicane_de_la_mort ».

Aston : Vous y trouverez plusieurs configurations au sein d'un paysage agréable. Les 7 configurations incluent le plus long circuits de la S2 avec 8,8 kilomètres. Des virages rapides et lents, des changements d'altitude et une grande chicane sont les ingrédients pour ce circuit.

Kyoto : Comme son nom l'indique, nous sommes au Japon. 3 configurations axées autour de l'anneau.

« Kyoto Ring » l'anneau, idéal pour les amateur de course sur ovale.

« Kyoto national » un tracé à l'intérieur de l'ovale qui utilise pratiquement 70% de « Kyoto Ring ».

« Kyoto Long ». Un long tracé à l'extérieur du Ring.

Westill : Une seule configuration. Un circuit de 5,2km avec des virages rapides, une piste large, 2 chicanes et un premier virage à prendre à l'aveugle.



LES MODES DE JEU

Le « on-line ». Jeu en ligne (via internet) :



Le principal intérêt du jeu est son mode « on line ». Quoi de plus excitant que de se confronter à d'autres pilotes virtuels. 24 h / 24 et 7 j sur 7 il y a quasiment toujours du monde sur les serveurs. Des pics d'utilisation sont constatés les soirs. Compte tenu de la multitude de combinaison possible voitures / circuits, appelée également combo dans le jargon. Il y en a pour tout les goûts. Une fois votre choix arrêté, en quelques clics vous vous retrouvez sur le tarmac prêt à bruler de la gomme et à faire tomber les chronos. Vous avez aussi la possibilité de « trouver un joueur » pour le rejoindre sur la piste, en indiquant son nom de licence directement dans le jeu.

En général, l'essentiel des serveurs mis à disposition sont réglés sur « course de 5 à 10 tours » (entre 5 et 20 minutes selon la longueur du circuit). c'est ce que j'appelle des « courses libres ». Se sont les pilotes en ligne qui déterminent le début de la course. Une fois la course terminée, une nouvelle course démarre. Ainsi vous pouvez rester des heures sur un même circuit sans véritablement vous en rendre compte. Combien de fois ai-je dit et même entendu « bon c'est la dernière course pour moi et ensuite je vais me coucher » et une heure après je suis toujours sur là en pleine bagarre... Ainsi les nuits sont courtes...

Je connais LFS depuis plus de 5 ans. J'ai à mon actif un petit peu plus de 230 000 km (virtuels) effectués en « ligne » sans compter les tours de pistes effectués en solo. LFS possède une importante base de données. Tous vos tours effectués en ligne sont comptabilisés et vos meilleurs temps enregistrés. Toutes ces données sont visibles sur le site LFSworld.net.

Le « Hotlap » :

Vous pouvez aussi jouer en mode «hotlap» ou «tour chronométré».

Il s'agit d'un mode de jeu d'LFS. Pour que le tour soit valide, il ne faut pas « mordre » ; 2 pneus dans l'herbe par exemple ou encore une touchette sur un rail de sécurité et votre tour n'est pas valide. Votre record une fois effectué (pour ma part après de nombreuses tentatives), vous avez la possibilité de l'envoyer sur le site LFSword. Ainsi vous pouvez vous comparer aux meilleurs pilotes mondiaux. Et à ce petit jeu, certains sont très forts.



Le « mode solo » :

Vous pouvez également rouler tout seul et même y ajouter des voitures pilotées par l'intelligence artificielle. Vous disposez des mêmes voitures, des mêmes circuits, vous êtes « juste » le seul humain en piste. Ce mode est utile pour « apprendre » le circuit, les trajectoires, les réactions de son bolide sans gêner personne.

LA COMMUNAUTÉ

La communauté d'un jeu vidéo, et d'autant plus quand celui-ci se joue en ligne, est un élément essentiel à la durée de vie du jeu. Le nombre de joueur qui gravitent autour d'LFS n'est pas très important de l'ordre de 500 – 1000 joueurs en simultanée sur les différents serveurs. Le pic de fréquentation est généralement constaté en fin de journée (de 19h00 à 0h00 heure française). Il s'agit d'une goutte d'eau par rapport à d'autre jeux comme WOW, AION (150 000 joueurs en simultanée ...).

Les développeurs du jeu, en plus du site LFSworld.net qui regroupe toutes les données et statistiques des joueurs, ont mis à disposition un forum officiel. Un forum ? Oui ! Un lieu d'échange et de discussion. Mais vous savez sûrement déjà de quoi je veux parler.

Il s'agit d'une mine d'informations : vous avez un problème technique, le forum est une solution. Vous vous posez une question sur un réglage c'est aussi là qu'il faut aller faire un tour pour y trouver une réponse. Vous souhaitez vous inscrire à un championnat c'est encore là qu'il faut aller. Il arrive parfois que les développeurs vous répondent en « personne ». Selon moi, ça donne un coté familial à cette communauté.

La seule petite restriction est peut-être la barrière de la langue. En effet, le forum officiel est exclusivement en anglais. C'est sûrement pour cette raison que des joueurs d'une même nationalité se sont regroupés autour d'un « forum / site » dans leur langue natale, Comme par exemple :

France - LFS France



En bon français moyen que je suis, je ne parle et comprends que le français. Il me reste quelques notions d'anglais (malgré presque 10 ans d'étude...) mais absolument rien de mes 3 ans d'allemand... donc je ne vais vous parler que de la communauté francophone. La liste citée plus haut des « site/forum » dédiés n'est qu'en fait que la partie émergée de l'iceberg de la communauté internationale d'LFS. Je suis un membre actif de la communauté francophone (LFS France.org) et après plus de 5 ans, à fréquenter

les serveurs d'LFS, il m'arrive encore de rencontrer des joueurs francophones qui ne connaissent pas ou qui ne fréquentent pas le forum.

Nous (la communauté francophone d'LFS) organisons des « courses officielles » à travers divers championnats. Il y en a pour tous les goûts : des courses d'une heure organisées une fois par mois, (jusqu'à 100 pilotes répartis sur 4 ou 5 serveurs) ; des courses d'endurance de 3h à 12h00...à l'instar des courses d'endurance réelles avec changement de pilote. (Il arrive que la vidéo de la course soit retransmise en direct avec commentateurs amateurs mais passionnés !!). Il y a même un championnat Rallycross sur les bases du règlement du championnat Rallycross réel ! Chaque championnat a son règlement. Les règles de bonnes conduites sont sensiblement les mêmes que celles existantes dans la vraie vie.



Pour les nuls en réglage, dont je fais parti, il existe un site qui regroupe un grand nombre de «setup» mis à disposition par les meilleurs pilotes virtuels. <http://setupfield.teaminferno.hu/>. L'autre moyen de récupérer LE réglage qui va vous faire gagner est de le demander directement sur le serveur. Dans la majorité des cas, le pilote chevronné partagera sans difficulté son setup. LFS permet aisément le partage des réglages.

CONCLUSION

Voilà un petit tour d'horizon assez succinct de Live For Speed. Vous voulez vous faire votre propre opinion? Rien de plus facile !

La démo est à votre disposition sur le site officiel : <http://www.lfs.net/?page=downloads>

Il s'agit du jeu complet dont seulement 3 voitures (XF GTI, XR GT et Formula BMW) et un environnement (Blackwood) sont disponibles.

Pour débloquer l'intégralité du jeu il vous faudra acheter une licence. 24£ vous seront alors demandés (soit environ 27 € avec le taux de change actuel). Là encore, tout s'effectue directement sur le site officiel : <https://www.lfs.net/?page=shop>



TEST

Par Gaylord Landais

Grand Slam

Rfactor a le vent en poupe en ce moment ! Les mods sortent à foison, mais la qualité n'est pas toujours au rendez vous. Et bien si il y'en a un qui se démarque des autres sorties ces derniers temps, je dirais le mod Grand Slam. Vous pourrez prendre place à bord de prototype Grand Am, ceux qui courent aux 24h de Daytona par exemple !



Mais tout de suite place au mod ! Tout d'abord nous avons visualisé les différentes voitures proposées. Le niveau actuel du modding est tellement élevé qu'il devient difficile de se faire une place parmi l'élite ! Et bien là je dois dire que c'est une bonne surprise, la 3d est de bonne qualité et les skins sont tout à fait fidèles à la réalité. Les textures des cockpits sont tout simplement époustouflantes, Elles sont d'une qualité rarement atteinte ! Je dois dire que c'est la bonne surprise de ce mod !

Le fait que je n'ai jamais piloté de prototype Grand Am ne fait pas de moi un bon critique pour les physiques mais je donnerais plutôt un avis global. La voiture est plutôt bien équilibrée, on sent bien la puissance qu'elle développe, surtout à la ré-accélération ! Par contre au niveau des freins c'est loin d'être comparable à une Formule 1 ou un proto Le Mans, il faut freiner très tôt pour l'arrêter ! Mais là ou le niveau baisse (à mon sens), c'est au niveau des sons : ils ne sont tout simplement pas bons. Mais après que le mod Enduracers nous en est mis plein les oreilles avec de magnifiques sons on peut-être parfois dur...



Même si la catégorie ne vous attire pas forcément, que vous ne trouvez pas intéressent les circuits Américain, il vaut quand même le coup d'être au moins essayé, surtout pour les amateurs de beaux cockpits ! Pour le télécharger, il vous suffira simplement de cliquer sur ce lien : http://teamplayers-virtualgarage.com/dcl2.0/index.php?Team_Players_GRAND_SLAM_v1_0.rar

Bon jeu !

TEST

Par Gaylord Landais

FS ONE 2009 rFactor



Beaucoup le savent : les gentlemen aiment se faire atteindre. Et bien on peut presque dire la même chose quand il s'agit d'un très beau mod ! Les fans ont en effet été servis pendant l'année 2009, avec en l'occurrence la sortie du très bon FS-ONE 08 et de l'exceptionnel mod Endurance Series ! Et bien ce n'est pas fini puisque l'International Pro Modding remet le couvert avec cette fois la saison 2009 de F1. LiveSim se devait de vous faire part de son ressenti quant à la sortie de ce mod ! Nous avons donc décidé de contacter les espagnols qui font ces fabuleux mod ! Leur réponse fut rapide, ils nous donneront une Beta du mod ! Evidemment l'attente fut longue mais pouvoir tester un tel mod, cela ce mérite. Une fois la Beta reçue, je la donne donc aux chroniqueurs de LiveSim afin d'avoir un compte rendu général sur cette Beta. A noter que nous accueillons pour ce test l'arrivée de Mullog (RFR) qui nous apportera son ressenti pour les Beta que nous testerons à l'avenir !

La découverte !

La Beta que nous avons comporte une seule voiture, la Brawn GP et on peut dire que c'est du lourd, puisque la Beta pèse pas moins de 441 Mo une fois décompressée ! Le menu est identique à celui du mod FS-ONE 09 mais j'ai pu dire qu'il sera modifiée dans sa version finale ! La 3D est tout bonnement magnifique tous les détails y sont chaque évolution aéro ont été modélisée ce qui nous fait donc autant de possibilités différentes. Les skins n'ont bien sûr pas été oubliés puisqu'eux aussi sont reproduits fidèlement dès qu'un sponsor a été ajoutée ou enlevée. Par exemple vous aurez la possibilité de rouler avec la livrée du grand prix d'Espagne où la Brawn arborait une livrée spéciale pour la sortie du nouveau Terminator. Après avoir fait le tour des différentes options possible je me lance sur le magnifique circuit du Nurburgring GP fournie par ISI.



Un sentiment d'ennui...

Pour ceux qui s'inquiètent de ne pas avoir un ordinateur assez performant sachez qu'il tourne avec mon modeste ordinateur portable (toutes les configurations graphiques sont en moyen). Bon assez parlé place au test ! Les premiers tours de roue sont assez laborieux pour moi... En effet cela fait un moment que je n'ai pas touchée à un mod de F1 ! Il me faudra 5 ou 6 tours avant de faire un tour propre ! Les physiques ne peuvent pas vraiment être jugées puisqu'on le sait très bien qu'elles ne sont pas définitives. Mais Mullog m'a fait cette réflexion qui résume assez bien le comportement actuelle de la Beta « j'ai trouvé la voiture un peu chianta à piloter ».



Mais ne vous en faites pas, je pense que International Pro Modding n'a pas voulu nous dévoiler tout son bébé ! En effet après un an de développement ils gardent jalousement toutes les nouveautés sons, physique et quelque petite surprise bien au chaud afin de créer la surprise auprès de tout le monde et même de nous ! Ce test peut paraître donc abstrait mais je ne voulais pas rater l'occasion de vous faire découvrir le meilleur mod représentant la saison 2009 de F1. Voici maintenant les différents avis des testeurs de LiveSim :

Jacky Ratzenberger :

Sony nous a confisqué la F1 pour les joueurs Pc. Même si nous avons tous joué avec les F1 dans le passé, mais c'est tellement loin ! Cependant piloter une F1 (même en beta) est complètement différent de rouler en GT ou en proto. D'abord parce qu'il s'agit de la voiture la plus extrême. Elle est bien plus rapide en passage de virages qu'une LMP1, mais surtout parce que la position de conduite n'est pas des plus confortables... Mais de mon côté j'étais ravi de voir une voiture parfaitement modélisée. On s'y croirait. Le volant avec un nombre impressionnant de boutons, les leds de passage de vitesse. Bref un environnement de pilotage vraiment immersif. Côté comportement, je ne peux rien en dire, car nous n'avions qu'une Beta. Mais une chose est sûre. Ça donne envie...

Mullog :

Un mod comme le FSOne 2009, cela s'attend forcément avec un peu d'impatience. Voici en quelques lignes mon ressenti après la découverte de ce mod au combien attendu au tournant par les fans de F1.

Nous n'avons que la Brawn à nous mettre sous la dent. Bon admettons, la voiture championne du monde, ça ne se refuse pas ! Première chose, chaque voiture a ses propres livrées pour chaque manche de la saison, un bon point qui rappelle le niveau du très relevé CTDP 2006. Le modèle 3D est bien fini, il n'y a évidemment aucun soucis quant à sa qualité, on connaît l'équipe IPM pour cela. Les skins sont aussi de bonne qualité et en haute résolution. Espérons juste que cela ne causera pas de soucis une fois les 20 voitures en piste.

Une fois en piste, petit coup d'excitation, ça y est, on peut enfin tester la bête ! Premier regard dans le cockpit, c'est beau même si un peu dépouillé. Au volant, le comportement est évidemment sain puisque c'est une F1 de 2009. Le pilotage me paraît un peu moins compliqué que sur le FSOne 2008, particulièrement dans les réaccélérations (mais ce n'est peut-être qu'une impression :p). Le réglage par défaut est suffisant pour se faire plaisir en piste, même si quelques réglages justement paraissent un peu bizarres (la garde au sol au minimum à 5cm du sol par exemple - mais ce n'est qu'une beta, attendons pour être sûrs ;)). Côté son, je trouve qu'il n'y a rien d'extraordinaire, ils sont bons et remplissent leur rôle, sans plus sans moins. Mais c'est sûrement la nature du moteur des F1 qui veut cela.

En bref, cette beta donne l'eau à la bouche, et on attend de voir le reste des équipes maintenant. Nul doute que ce sera un mod à posséder pour les fans de monoplaces en général !

Bonjour Kikoni, tout d'abord je tenais à te remercier de nous accorder cette entrevue. Le mod FS-ONE 2009 est en cour de finalisation. Depuis combien de temps travaillez-vous dessus ?

Moi aussi je vous remercie de me donner l'opportunité de parler de FSONE 2009. Nous travaillons sur ce projet depuis avril 2009.

Peux tu me dire de combien de personne est composé FS-ONE ? Y'a-t-il des français ?

Non il n y a pas des Français dans FSONE et maintenant on est huit personnes dans ce projet.

On a pu lire sur différents forums que certaines équipes de modding avaient eu quelques difficultés avec les outils qu'il faudra utiliser pour rFactor2, ISI vous a-t-il fait part de ces informations ?

Oui , nous sommes en contact avec ISI et prochainement ISI nous enverra les outils pour rFactor2.

Maintenant que le mod 2009 est pratiquement fini, avez vous un nouveau mod qui va se préparer ? Si oui lequel ?

Oui , nous avons plusieurs Mods , qui vont sortir prochainement FSONE2010 Bien-sur et quelques Mods des touris-mes .

On voit beaucoup de moddeur devenir professionnel, avez-vous eu chez FS-ONE des contacts de la part de studio de création ?

Non pas encore.

Merci de nous avoir accorderé un peu de votre temps. Avez-vous un petit mot pour la fin ?

Je répète mon remerciement pour cette opportunité et je suis ouvert pour d'autres prochaines interviews !



Nous tenons à vous rappeler que tous les tests ont été effectués sur une Beta et qu'il va de soit que les physiques ne seront sûrement pas les mêmes donc si au moment de la sortie du mod vous trouvez que les physiques ne sont pas du tout ce que nous avons décrit c'est normal.

Nous tenons à remercier Kikoni, administrateur d'International Pro Modding de nous avoir fait confiance en nous confiant cette Beta. Nous saluons bien sur le dévouement de ces moddeurs qui, on le rappelle, travaillent uniquement pour votre et leur passion !



LIVE SIM

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

RENDU

Par Playmobil

Nous avons inauguré dans le LiveSim #2, la rubrique Rendus 3DS ! Beaucoup ont aimé, donc pour le LiveSim #3, on remet cela, mais en plus étoffé ! Donc pour ce numéro, ce n'est pas moins de 4 pages de rendus aussi jolis les uns que les autres qui vous sont offert... Un petit nouveau vient s'insérer entre les déjà connu Ptipoil, Mrick et Playmobil : l'ami Woolfen, de chez Serial-Skinneur lui aussi....



RENDUS by Playmobil

Je commence par moi, celà n'est pas poli, je le sais bien, mais je n'ai que 2 petits tests HyperShoot a vous montrer pour ce numéro...

Une Zenvo qui m'a servi de base de test, puis une 996 de chez Enduracer, pour affiner la technique...



Voici 2 rendus de MRick, calculés avec son moteur fétiche : V-Ray !

Pour le 1er, il nous a ressorti sa Buggati Veyron déjà aperçu dans le LiveSim #2 : c'est un modèle de chez NFS Most Wanted...

Le second rendu, il s'agit de l'Audi RS4, retravaillée maison et rebaptisée RSK B pour l'occasion !



Continuons avec l'ami Ptipoil... Ptipoil est quelqu'un qui touche à tout, et pour ce numéro, il a testé le moteur MentalRay pour nous calculer sa Ferrari Modena...

Bien entendu, le moteur V-Ray ne pouvait lui échapper, il nous sort donc sa Mazda, et pour un 1er essai, on ne peut que lui tirer notre chapeau... Bravo l'artiste !



RENDUS by Woolfen

Pour finir, voici les réalisations de Woolfen... Lui, son truc, c'est Brazil accouplé à la technique du HDRi ! Je vous livre donc 2 de ses rendus, une jolie Aston Martin DB9, ainsi qu'une vieille Pontiac... Tout un style a lui quoi....

Souhaitons donc la bienvenue a Woolfen dans notre rubrique !!!





LIVE SIM

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