

LIVE SIM



**ON A TESTE
LE LOAD CELL !**

#4 - JUIN 2010

LE WEBZINE DU SIMRACING

EVENEMENT



**ET BEAUCOUP PLUS
A L'INTERIEUR !!!**



TESTS

**MAGNIFICENT PARK
FUJI SPEEDWAY**

MODDING
RSRBR : ALPINE 310

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

SCREENS

Les screens du mois



ARTSCREEN

SOMMAIRE

- 2 : Les Screens du Mois
- 3 : L'Edito
- 4-5 : Les News
- 7 : Chronique Alain Lefebvre
- 8-9 : Inside IFrn
- 10-11 : Oldies (Grand Prix 1)
- 12 : L'Humeur de Jacky
- 14-21 : Modding Alpine A310
- 22-23 : Interview Totorman
- 24-25 : Interview Pascal
- 26-27 : Mato, le Load Cell
- 28-31 : Rétro des 24H de GT-Web
- 32-35 : Evenement, les 25H FunCup
- 36-41 : Rencontre avec la GT-Academy
- 42-45 : Inside SRZ
- 46-50 : Comparatif volant
- TEST
- 52-53 : Fuji Speedway
- 54-59 : Magnificent Park
- 60-61 : Cockpit
- 62-63 : Rendus 3DS
- 64-65 : Roman, SimRacer

EDITO

Par Gaylord Landais

Cher lecteur,

Comme vous avez pu le constater Live Sim passe en trimestriel. Ainsi vous lirez plus d'articles. Le 4ème numéro de votre magazine entièrement dédié au Simracing.

Vous y trouverez vos rubriques habituelles : L'humeur de Jacky qui se penchera sur la protection de vos données enregistrées sur vos disques durs. Alain Lefebvre vous parlera de la tendance des événements virtuels qui s'inscrivent dans des événements réels. Vincent nous présentera le 1er jeu de Geoff Crammond, Formula One Grand Prix. Ce mois-ci deux ligues vous seront présentées : la toute jeune mais très prometteuse SimRacingZone et la première ligue française qui tourne seulement sur iRacing, I FRN. Guillaume, notre spécialiste Rallye, vous a préparé un dossier passionnant sur la genèse d'une voiture, l'alpine A310, dans Richard Burns Rally. Et puis des Tests, interviews, événements, des surprises, les journalistes de votre magazine vous proposent un numéro très riche !

Et dans ce numéro vous constaterez comme nous, un rapprochement inévitable entre le réel et le virtuel. Des passerelles existent désormais, entre le réel et le virtuel, les 25H Fun Cup, la GT Academy, Daytona sur Iracing, etc. C'est une tendance franche, qui ne peut que nous faire plaisir, passionnés que nous sommes des courses, qu'elles soient réelles ou virtuelles.

Bonne lecture !

Gaylord Landais (Rédacteur en Chef)
Jacky Ratzenberger (WebMaster &
Journaliste)
Vincent Nagorniewicz (Graphiste &
Journaliste)

Journalistes :
Alain Lefebvre
Guillaume Castellan
Sébastien Poidevin
Maxence Chollet
Eric Antoine & David Rosolen

4

NEWS

Par Gaylord Landais

GTR3 annoncé !!!

Oui mesdames et monsieur vous avez sans doute tous vue cette annonce de la part de SIMBIN qui annonce un nouveau GTR. Bien sur le nom de GTR3 a tout de suite été repris par la communauté mais ce nom n'est que pur spéculation ! Rester à l'écoute de LiveSim puisque nous essaierons d'avoir une interview exclusive sur ce futur opus de Simbin !



F1 2010 by Codemaster !

Voilà déjà quelque mois que l'information à été dévoiler sur la toile, F1 2010 sortira au mois de septembre 2010 sur PC, PS3 et XBOX 360 ! Nous ferons tous pour vous obtenir des informations supplémentaire à propos de ce futur jeux qui ce promet d'être magnifique ! Plus d'informations sur http://www.formula1-game.com/fr_FR/index.php

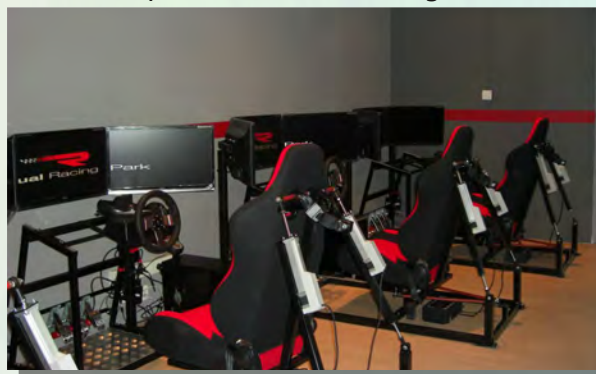


Le mod Porsche 911 GT1 disponible sur GTR-EVO !

Après vous avoir annoncé la sortie de ce même mod sur GTR2 dans le N°3, voici que l'équipe de modding composé de Aleksss, Aless, Tolik & Schraubzwinges à donné l'autorisation à SandroX de convertir ce très bon mod. En plus de cette conversion SandroX à ajouter de nouvelles jantes et un nouvel aileron. Plus d'information sur ce très bon mod dans ce numéro avec le test de la bête sur GTR2 !

Virtuak Racing Park ouvre ses portes !

C'est avec grande surprise mais non sans excitation que nous avons appris l'ouverture d'une salle dédié à la simulation de course automobile ! Basée à Avignon, cette salle a été créée de toute pièce par un passionné comme vous et moi ! Souhaitons leur bonne chance et rendez vous dans le N°5 pour la visite complète du Virtual Racing Park !



REIZA Studio dévoile une partie de son futur bébé !



Après nous avoir comblé avec un très bon mod Formula Armaroli (disponible sur rfactor). Le Reiza studio nous dévoile maintenant ce qui sera son premier jeu de simulation ! Nom de code « project tupi » Les premières images sont plus que magnifique. Il s'agit des premiers clichés du circuit d'Interlagos circuit qui sera donc disponible dans ce futur jeu !



La Saleen S7R par Enduracers

Cela fait plus de 7 mois que le mod endurance series est sortie mais l'engouement autour de ce mod dure toujours ! Puisque la Team Enduracers a décidé de nous tenir en halène en sortant la totalité de son mod sous forme d'add-on ! Et pour le premier nous aurons la joie de découvrir entre autre l'Acura (LMP2), la Ferrari F430 (GT2) et la Saleen S7R (GT1) et la Peugeot 908 (LMP1). Et pour nous donner de leur nouvelle plus souvent ils ont décidé de nous montrer les voiture terminé (3D et texture). Voici donc les premières images de la Saleen S7R ainsi que de la Ferrari F430 !



REIZA Studio dévoile son premier mod



Après être apparu au mois de Décembre 2009 en tant que studio de développement, Reiza Studio nous montre son premier projet. Il s'agit de la Formule Armaroli. Vous ne connaissez pas cette formule et bien c'est normal puisqu'elle n'existe pas ! Il s'agit d'une monoplace de 540 kilos doté d'une puissance moteur de 640 chevaux. De quoi donner des sueurs froides à un bon nombre d'entre nous ! Le « dessin » de la voiture est grandement inspiré des F1 du début des années 90. Ceci est donc le premier produit ciglé Reiza studio. Tourné quelque page nous avons fait le test de ce mod qui est une véritable petite tuerie !

De nouvelles images de Rfactor2

C'est grâce à l'émission SRT (<http://www.insidesimracing.tv/>) que nous avons pu avoir des nouvelles de l'avancement de la suite du bon vieux rfactor ! Voici une image du menu de rfactor2 ou l'on voit notamment que l'on pourra modifier la météo le vent et la direction de ce dernier.



Simracingzone sort de terre



Voilà maintenant 5 mois que la simracingzone a ouvert ses portes. Et il est vrai que c'est plutôt alléchant ! Pas moins de 5 championnats sont au programme ! Un championnat WTCC, GT, Proto, WRC et un championnat sur des « petites » R5 Turbo2. De plus ces différents championnats sont plutôt bien remplis car il faut compter en moyenne 65 pilotes par championnat ! De plus la simracingzone a réussi à se faire sponsorisé par Playseat et Fanatec qui leur ont donné chacun un lot (un playseat et un volant porche turbos S) et qui seront donnés aux deux gagnants de la tombola de fin de championnat. Plus d'infos dans ce même numéro avec un Inside SimracingZone !

COMMUNIQUE

Par Jacky Ratzenberger

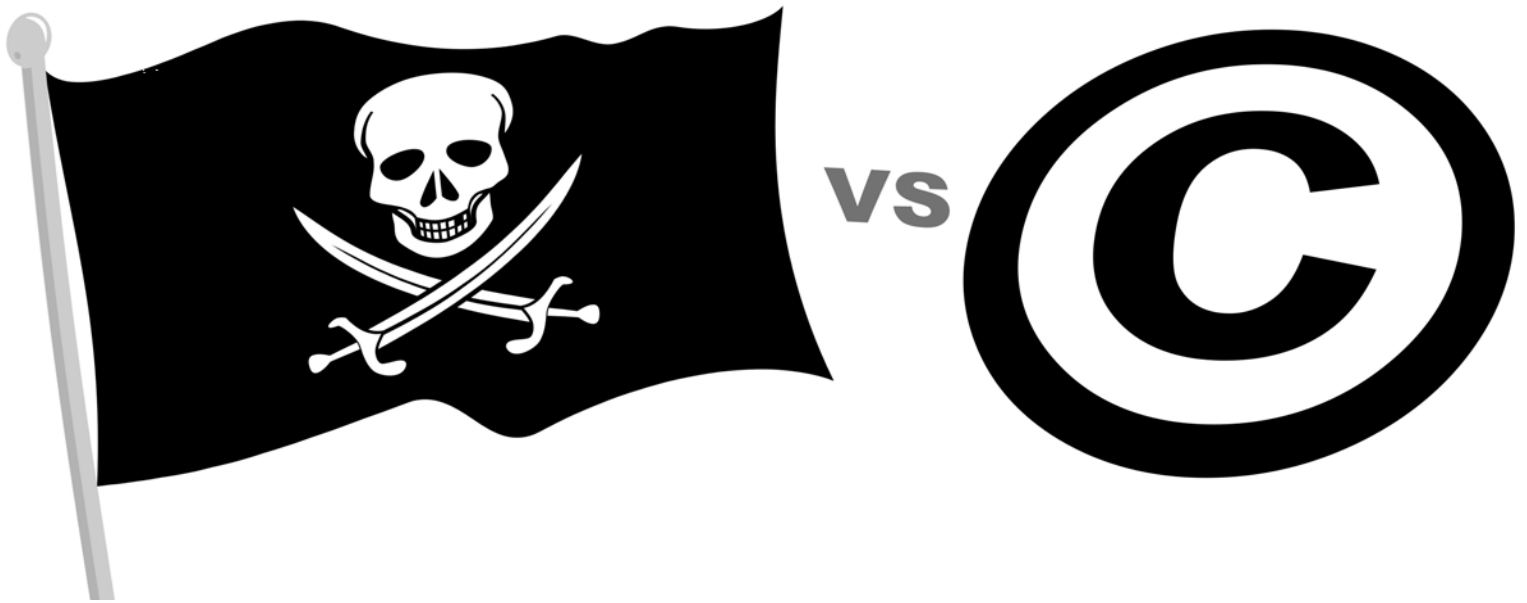
**LiveSim
&
CopyRight**

Live-Sim existe depuis bientôt un an. Nous sommes devenus des acteurs de cette communauté, notre communauté. Quand nous avons commencé, nous n'avons jamais pensé être autant lu. Comme beaucoup dans le Simracing, nous voulons la reconnaissance de notre travail. Or certains ne le voient pas de cette manière, en utilisant le travail des autres, pour se l'approprier.

L'informatique d'aujourd'hui est fait de copier/coller. Il est tellement facile de prendre une voiture ou un circuit d'un autre jeu. Il suffit juste d'une conversion pour ajouter du contenu dans un autre jeu.

Le copyright, puisqu'il s'agit de cela, devrait l'empêcher, mais nous le savons, ce n'est pas le cas. Ceci dit, nous, la rédaction de Live Sim, ne souhaitons pas que le temps passé par les vrais auteurs soit simplement copié/collé. Nous ne voulons pas être accusé d'être complaisant envers cette partie de la communauté qui s'approprie le travail des autres. Ce que vous lisez dans ce magazine, devra donc être irréprochable, car respectons les droits d'auteurs.

Live Sim



Live-Sim exists almost for a year. We became involved in this community, our community. When we started we never thought of being so much read. Like many in the Simracing we want recognition of our work. But some don't think in that way, using the work of others, in order to adapt it.

The computer today is made with copy / paste function. It's so easy to take a car or a circuit from another game. You just need to convert, to add content in your game.

The copyright should prevent it, but we know, this is not the case. That said, we, the Live Sim Team, doesn't want to see the time spent by the real authors, just copied and pasted. We don't want to be accused of being accomodating towards this part of the community who appropriates the work of others. So, what you will read in this magazine, will be irreproachable, because we respect the rights of authors.

Live Sim

CHRONIQUE

Par Alain Lefebvre

**Le réalisme s'applique
aussi aux événements**

Le réalisme est quelque chose qui est au coeur de notre passion et tous les SimRacers ont leur idée sur ce sujet (et cette idée varie souvent d'un individu à l'autre !).

Même quand a pratiqué "pour de vrai" le sport-auto, ce n'est pas pour autant qu'on est capable de dire comment et pourquoi une voiture devrait se comporter de telle ou telle façon... Cette lacune permet d'évaluer la valeur des avis de ceux qui (nombreux, bien plus nombreux) n'ont jamais mis les fesses dans le baquet d'une voiture de course (sur un circuit je précise, pas dans un hall d'exposition !)...

Bref, je ne vais pas vous énerver ici avec MON avis du réalisme de telle ou telle simulation mais plutôt vous évoquer une tendance intéressante qui commence à se faire jour dans notre petit monde : l'organisation de courses synchrones avec le véritable événement !

C'est iRacing qui est à l'origine de cette initiative : organiser des courses (en plus des séries habituelles) qui correspondent plus ou moins à un événement réel. Un exemple : le même week end que les 24H00 de Daytona, il y a avait une course de 240 minutes sur le tracé de Daytona et avec la Riley (une voiture de la catégorie "Daytona Prototype" justement) qui était ouverte à tous les abonnés de iRacing. Même chose avec lors des 12H00 de Sebring (120 minutes de course avec la Corvette C6R) et les 500 milles de Daytona (avec la Chevrolet de la série NASCAR bien sûr).

Et pendant le mois de Mai, il y a quoi d'après vous ?

Bien évidemment, les 500 milles d'Indianapolis !

Oui, iRacing nous propose (au moment où je rédige ces lignes, la course n'a pas encore eu lieu) de participer à l'Indy 500 en simulation la veille de la vraie course (le samedi donc à la place du dimanche... ce décalage permet de regarder la vraie course et donc de ne rien sacrifier !). Les semaines qui précèdent l'événement ont été

consacré aux qualifications sur la monoplace Dallara qui est identique à celle utilisée dans la série Indycar (il faut faire 4 tours lancés et c'est la moyenne de ces 4 tours qui est retenue). Déjà des centaines de pilotes par les milliers d'abonnés à iRacing se sont alignés à ces qualifs et les courses qui auront toute lieu le même jour à la même heure seront réparties selon les temps réalisés par lot de 33 pilotes...

Ici, la difficulté est d'aller au bout des 200 tours sans se faire prendre dans un crash et, croyez-moi, ça ne sera pas facile !

J'ai déjà participé à cette course mythique il y a deux ans grâce à la très bonne organisation de la FFSCA et j'en avais gardé un souvenir marquant (je me suis fait sortir alors qu'il ne me restait que 40 tours à boucler...).

On peut imaginer que ce genre d'initiative va se multiplier avec toujours plus de conivences avec l'événement réel. Real Time Racing prépare (en collaboration avec SimBin, voir à <http://www.real-timeracing.com/>) une simulation qui va justement être basée sur le principe suivant : courrez contre des vrais pilotes, en même temps et sur le même circuit qu'eux !

Le procédé demande encore de la mise au point (il est actuellement en bêta) mais le potentiel est très grand : depuis les affrontements "temps réel" jusqu'à des parties "historiques" en différé (vous n'auriez pas envie de prendre la place de Prost lors de certains de ces duels avec Senna ?)...

Ce type de déroulement peut grandement relancer le fonctionnement offline et lui redonner de l'intérêt : au lieu de devoir lutter contre des IA qui affichent un comportement pas toujours très heureux, on pourrait enfin être placé dans des situations connues que le procédé permettrait de reproduire fidèlement... Charge à chacun d'essayer de faire aussi bien ou mieux (si possible) que les acteurs originaux !



INSIDE

Par Gaylord Landais



Dans ce numéro 4 nous allons vous présenter une ligue pour le moins particulière ! Car de mémoire de simracers il s'agit de l'unique ligue Francophone utilisant la plateforme iRacing. Oui oui vous avez bien lu, iRacing ! On connaissait cette simulation pour ses courses où l'on se retrouve la plupart du temps avec des inconnus et bien maintenant vous pouvez vous retrouver entre amis ! Puisque le Staff d'iRacing a inclus (depuis Octobre 2009) la possibilité de créer des parties privées avec mot de passe afin d'inviter les personnes que l'on veut. Tout de suite place à l'entrevue que j'ai eue avec l'un des 2 administrateurs de I-FRN, "Patrick Corbin" :

Live Sim : Bonjour, je te remercie de m'accorder un peu de ton temps pour répondre à nos questions.

Pour commencer, peux-tu nous expliquer ton rôle à I-FRN ?

Patrick Corbin : Bonjour Gilang. C'est moi qui te remercie et qui vous félicite pour la qualité de votre journal.

Pour mon rôle, il est simple, je suis un des 2 administrateurs de cette ligue fraîchement créée, Jonathan Berthier étant administrateur avec moi. Administrateur signifie la création de la ligue, du site, de ses moyens de communication entre membres (Forum, serveur TS) des règlements, de la gestion des résultats et financière. Un rôle qui demande une implication complète, un dialogue, une écoute et un exemple de la marche à suivre aussi bien en piste que sur un forum. Toutes ces tâches sont partagées entre nous deux et quelques pilotes qui sont des fidèles de mon ancienne ligue.

Combien de temps cela te prend pour tout gérer ?

Beaucoup de temps surtout lors de la création, lorsqu'on ne connaît pas les logiciels et qu'il faut s'auto-former en même temps. Pour le reste c'est du vécu puisque j'ai créé et co-administré pendant plus de 6 ans une première ligue online sur NR2003.

Un administrateur doit savoir aussi s'entourer et déléguer à des personnes assidues et compétentes sinon il passe sa vie sur son PC. Donc pour répondre à ta question on va dire qu'en un mois de temps (Depuis le début) j'ai dû passer une centaine d'heures sur l'ensemble des tâches à accomplir.

Quels sont les points positifs et négatifs de I-FRN ?

Les points négatifs d'i-FRN :

Bonne question, on croirait entendre un DRH héhéhé.

Il y en a toujours et le principal serait ligue neuve avec simulation jeune :

- Ligue neuve donc pas autant de pilotes qu'on voudrait en voir.
- Simulation jeune donc quelques bugs et une difficulté pour certains pilotes à s'y adapter au niveau des réglages, des règles, etc...

Les points positifs:

- Simulation prometteuse même si elle est critiquée par quelques personnes, iRacing est pour moi le must en ce moment et le staff cherche à en faire la meilleure.
- Nous avons pas mal de membres pour un début et tout reste à faire. Le niveau en piste est bon voir très bon car pas mal de pilotes sont expérimentés.
- L'ambiance y est décontractée et la recherche de la camaraderie et le respect prévaut.

Le concept d'iRacing est de créer un très grand championnat du monde (du moins c'est ce que j'en ai compris quand j'avais mon compte), alors pourquoi vous enfermer dans une ligue ?

Nous ne nous enfermons pas du tout mais au contraire complétons ce que propose iRacing. Nous recherchons avant tout à rouler «propre» en respectant les autres pilotes. Les courses sous jaunes avec les runs qui s'ensuivent ne m'ont jamais apporté de satisfaction dans des courses de NASCAR qui sont basées sur la patience, l'endurance et la gestion de l'usure de sa voiture. Le restart à 3 tours de la fin ou l'on sait que ça va se finir sous jaune n'est pas ma tasse de thé car même si le Safety Rating (SR) d'iRacing a le mérite d'exister, il n'en reste pas moins imparfait.

Nous complétons l'offre avec un autre challenge plus à notre portée qu'un championnat du monde ou les pilotes ne se connaissent pas et où certains n'y accéderont jamais. Nous recherchons une ambiance, de pouvoir rouler entre potes dans différentes séries. iRacing étant basé sur un Safety Rating et une performance par le iRating (iR), vous pouvez vous retrouver avec des pilotes accidentogènes parce que vous n'êtes pas assez rapides. La suite, tous les pilotes ayant roulé online la connaitre.

Chez i-FRN le SR et iR ne sont pas actifs et les juges appliquent les sanctions après examen complet des replays de course. Notre championnat est largement plus abordable qu'un championnat dans lequel roulent un paquet d'aliens.

Vous êtes une ligue Française, mais connaissant le nombre important d'américains sur iRacing y'a-t-il beaucoup d'étrangers à la I-FRN ?

Il n'y en a aucun car la communication est Francophone. Pour pouvoir se connaître il faut dialoguer et la barrière de la langue est un frein. Le décalage horaire en est un autre. Pour l'instant il n'y a pas de Québécois mais qui sait jusqu'à quand ?

Quelles sont les championnats que vous organisez ? Peux-tu nous détailler ceux-ci ? Pourquoi les ovales en particulier ?

Deux championnats actuellement. Le premier en Impala SS (COT) et le second en Chevrolet Silverado (Truck) en alternance :

- Le championnat Truck est l'antichambre de la COT pour sa plus grande facilité et prise en main. Un pilote stable a un accès direct en COT après un test et/ou contrôle de son profil dans iRacing.
- Le championnat COT pour les sensations et difficultés que la voiture retransmet et parce que c'est la catégorie reine.

Pour ce qui est de rouler sur ovales, c'est pour les sensations que cela procure. Les différences avec le routier sont la recherche de rouler en groupe, portière contre portière, la gestion de l'usure, du draft (gestion de l'aspiration), des arrêts aux pits. C'est tout une discipline et tellement différent. Même les drapeaux jaunes avec la règle du « lucky dog » (pas encore disponible à l'heure actuelle) change la physionomie d'une course que l'on croyait acquise pour tel ou tel pilote.

Des championnats Road sont-ils prévus ?

Cela avait été évoqué avec certains membres d'iRacing France, mais pour le moment ce n'est pas à l'ordre du jour. Pour s'occuper de quelque chose de manière correcte, il faut du monde et des personnes qui cherchent à s'impliquer durablement avec compétence.

Merci d'avoir répondu à nos questions, un dernier mot avant de nous quitter ?

Cette ligue est faite pour tous ceux qui viennent de NR2003, pour tous les mordus de course de Nascar mais aussi à tout pilote souhaitant découvrir cette discipline. Les réglages des voitures sont assurés par un de nos pilotes Ronan Taugeron qui met à disposition ses setups ainsi que précieux conseils.

Cerise sur le gâteau, nos pilotes bénéficient d'un tarif préférentiel sur l'abonnement annuel à iRacing et nos championnats sont dotés de lots et cadeaux.

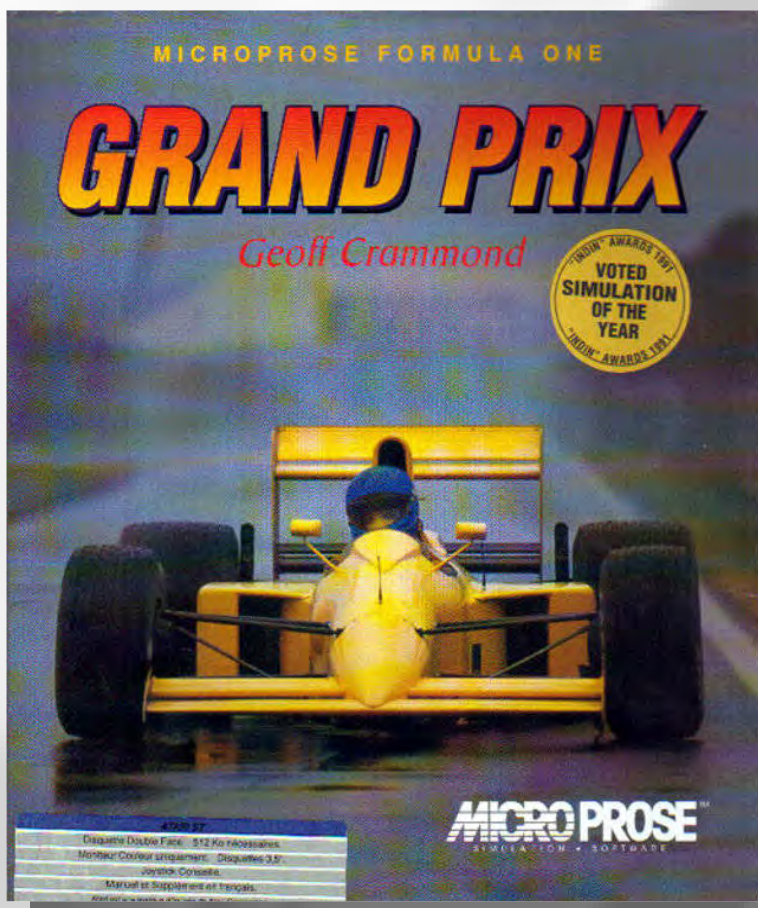
Merci à toi Gilang pour cette interview, en souhaitant une longue vie à Livesim.

OLDIES

Par Vincent Nagorniewicz

Grand Prix Formula One

Pour notre remontée dans le temps de ce numéro, nous allons nous pencher sur un jeu pilier dans l'histoire du SimRacing : Grand Prix Formula One (aussi appelé Grand Prix 1 ou FIGP), été édité par Microprose en 1992... J'y ai passé des heures et des heures sur mon Atari ST, me prenant pour Senna ou Prost au bout de mon Joystick à 1 bouton, pour la simple et bonne raison, que cette simulation a fait date dans l'histoire des jeux de courses, car c'est une des premières en 3D faces pleines (pas de textures à l'époque, ni de lissage des ombre) à être aussi immersive et surtout complète !



Bien que n'ayant pas la licence officielle de la FIA (ni d'aucune écurie, ni d'aucun pilote), le jeu reprend les circuits du championnat 1991 (les 16 tracés officiels et temps records). Les écuries et les pilotes sont imaginaires, bien qu'il soit possible de les éditer à la main.

Ce qui est impressionnant c'est que les aides (activables ou non) permettent d'aborder le jeu comme une simulation assez poussée (dépassée depuis, mais une des plus réalistes à l'époque), ou comme

un jeu assez simple (voire même trop simple avec toutes les aides activée). La plus impressionnante est l'aide au freinage: le véhicule freine de lui même en entrant dans les courbes. On peut citer aussi : l'indication de la trajectoire optimale, la boîte de vitesse automatique, la prise en charge des dégâts, l'indication du meilleur rapport si vous êtes en boîte manuelle. Que vous jouez au clavier ou au joystick digital, vous pouvez activer l'aide à la direction qui « émule » un comportement de joystick analogique. Avec toutes les options d'aide, le jeu est relativement facile mais reste une simulation avec un moteur physique et non un jeu d'arcade.

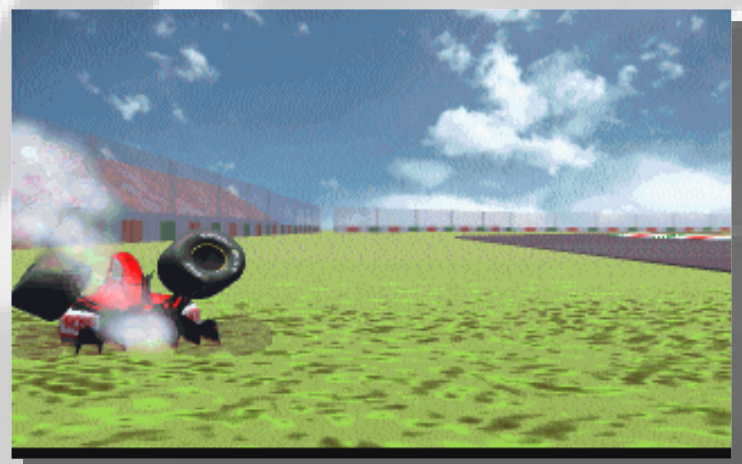
Vous pouvez éditer (et aussi les sauvegarder pour les réutiliser) les réglages de la voiture : angle des ailerons avant et arrière, balance des freins, dureté des pneus, longueur des rapports de vitesse.

Chacun de ces éléments influe sur la conduite et le comportement de la voiture d'autant plus que la météo est elle aussi paramétrable... Et en mode « Pro », tout ces petits réglages deviennent très vite vital, car la précision de chronométrage de GPF1 est de 1/1000ème de seconde.



Autre point : le son ! Il est vrai que le son devient vite répétitif, chaque châssis/moteur ayant le même, mais ce dernier est plutôt bien géré. A l'oreille, sans regarder dans les rétroviseurs, on sait de suite si un concurrent veut nous doubler à droite ou à gauche... On peut entendre aussi les crissements de pneus, les mécaniciens s'affairer sur votre F1 dans les stands, et inévitablement le bruit si caractéristique en cas de collision avec un muret ou l'un de vos adversaires !

Le jeu comprend deux modes de jeu : « Course rapide », et « Course complète ». En « Course complète » vous passerez par deux sessions d'essai, les qualifications, puis la course en elle-même, tandis qu'en « Course rapide », vous êtes directement sur la grille de départ avec une position aléatoire. Vous pouvez ajuster la longueur des qualifications (de 5 minutes à 2 heures) et de la course (de 5% à 100% du nombre de tour réel). Ensuite, il ne vous reste plus qu'à faire parler vos talents de pilote !!! Start your engine !!!



HUMEUR

Par Jacky Ratzenberger

Je hais les garages bleus !

On trouve de tout dans mon garage. Des Porsches, des Ferrari, des F3, des LMP1, LMP2, des F1, mais aussi des accès à des circuits légendaires, tels que le Mans, la boucle Nord, etc. Ne croyez pas que je profite de Live Sim pour obtenir des passe-droits. Regardez vos propres garages, ils n'ont certes, que peu de valeur réelle, néanmoins aucun d'entre nous ne voudrait les voir disparaître. Pourquoi ? Le Simracing est étroitement lié à l'informatique. Et il n'échappe pas aux pannes. Parfois nous l'oublions, pourtant quand il survient, l'accès au garage devient alors impossible.

Voici quelques exemples de désagréments bien embêtants et non exhaustifs : Impossible d'ouvrir la porte du garage (Windows ne démarre plus), Impossible d'entrer dans une voiture, les portes sont bloquées (un jeu plante) ; des voitures ont été volées (mods ayant disparus), la foudre tombe sur la maison et fait brûler le garage (ou le pc), un tremblement de terre et le garage s'écroule (disque dur HS), etc.

Certaines pannes ne portent pas à conséquence, c'est juste du matériel à remplacer. Par contre d'autres, comme un disque qui crame, peut avoir de sérieuses conséquences. Perdre, ses jeux, ses codes, ses programmes, ses photos, tout. Ça peut vite tourner au drame. Pour s'en prémunir voici quelques manières qui garantissent que la perte, qui ne manquera pas d'arriver, n'aura aucune conséquence. Sachez que juste avant d'écrire ce billet, mon Windows, ne voulait plus démarrer. Pourtant après une heure, l'incident était clos grâce aux barrières qui protègent l'intégrité de mon garage.

Pour chaque problème, sa solution. Pour se prémunir d'un crash d'un disque, le mieux est d'avoir deux disques en miroir (ou Raid1). Aujourd'hui presque tous les contrôleurs de disques, installés sur une carte mère ont cette capacité. Windows voit les deux disques physique comme un seul. Quand on décide « d'écrire » sur ce disque, il écrit sur les deux disques physiques. La seule contrepartie est d'en utiliser deux pour la

capacité d'un seul. On « perd » un disque, mais on n'est presque sûr de ne plus perdre de données

Pour un problème de BSOD (Blue Screen Of Death), souvent cela vient d'un problème matériel. Un changement ou une altération (driver, cartes, mémoire ou disque) qui fait que Windows ne veut plus démarrer. Soit, il est possible de démarrer en mode sans échec (F8 au boot) et on essaie de résoudre à partir de là. Soit on restore son Windows à partir d'une image, communément appelée « Ghost ». Il existe désormais des versions gratuites. J'en citerais trois : DrivelImage XML, O&O DiskImage Express et Macrium Reflect. Ils permettent de « capturer » Windows pour le sauvegarder dans un ou plusieurs fichiers. Cette image sera rechargée par un Live CD spécial qui pourra lire cette image placée sur un disque dur. Bref si Windows crashe, on recharge et dix minutes après, le Windows est réparé.

Après l'installation d'un logiciel, il peut arriver que votre Windows roule mais sur une seule patte. Vous pouvez alors utiliser, une fonction peu connue : la « restauration du système ». Apparue avec Windows XP, on la trouve dans les outils systèmes (et dans Google évidemment !). Chaque installation crée un point de restauration. En cas de problème on peut choisir de revenir à l'état précédant. Pour éviter ce genre de soucis, testez les nouveaux logiciels d'abord sur une machine virtuelle. Avec Virtualbox il est possible de simuler (encore) une machine (avec cpu, disques, mémoires et carte vidéo) sur laquelle, il est possible d'installer un Windows. Ainsi tous les tests possibles sont possible, et sans risque pour la vraie machine.

Ce billet, j'espère, piquera votre curiosité sur l'importance de la sécurisation de vos Pcs. Une panne ne prévient jamais ! Si on ne peut pas l'empêcher, on peut tout à fait en annuler ses effets désastreux. Car je sais que vous aussi, vous détestez les garages bleus.

```
A problem has been detected and Windows has been shut down to prevent damage to your computer.
MACHINE_CHECK_EXCEPTION
If this is the first time you've seen this stop error screen, restart your computer. If this screen appears again, follow these steps:
Check to make sure any new hardware or software is properly installed. If this is a new installation, ask your hardware or software manufacturer for any Windows updates you might need.
If problems continue, disable or remove any newly installed hardware or software. Disable BIOS memory options such as caching or shadowing. If you need to use Safe Mode to remove or disable components, restart your computer, press F8 to select Advanced Startup options, and then select Safe Mode.
Technical information:
*** STOP: 0x0000009C (0x00000004,0x80545FF0,0xB2000000,0x00070F0F)
Beginning dump of physical memory
Physical memory dump complete.
Contact your system administrator or technical support group for further assistance.
```


**LIVE
SIM**

A BESOIN DE VOUS !



Vous aimez LiveSim, et vous avez un peu de temps à consacrer ?
Nous cherchons des personnes motivées qui peuvent s'impliquer
dans le magazine. Nous aurions besoin de rédacteurs, de correc-
teurs, de traducteurs anglais, d'un graphiste pour nous aider à
structurer LiveSim.

Contactez nous à redac@live-sim.com

MODDING

Par Guillaume Castellan

Alpine A310
Créer une voiture de A à Z

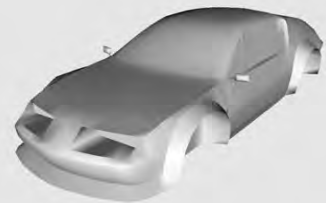
L'Alpine A310 V6 est intégrée depuis l'Update 03 à RSRBR 2010. Pourtant, le premier message à son sujet date du 17 Décembre 2007 ! Parce que la création d'une voiture à partir de rien est une longue et belle aventure, je vous propose de passer côté coulisses avec moi pour découvrir les faces cachées du modding. Ce dossier est dédié à Chewcroust, qui a créé cette auto et qui est, depuis peu, papa.

Lundi 8 Septembre 2008, début de l'aventure

Chewcroust publie les premières images de l'A310. Elle est sommairement modélisée, sans aileron ni phares, mais c'est de là que tout a commencé. Pourquoi l'A310 ? Chewcroust nous raconte :

«Je suis fan de voitures de courses anciennes dans la vie, j'aime beaucoup le côté «sans électronique» de ces voitures (pas de direction assistée....) Enfin de vraies voitures de rallye !!! Brutes à fond ! Je me suis orienté vers l'A310 un peu par hasard. Bien sûr les Alpines sont fabuleuses et j'avais donc une idée qui me trottait dans la tête sur une voiture de la marque...»

Très vite, la belle Alpine reçoit ses appendices : l'aileron, les phares, les roues sont ajoutées et un début d'intérieur apparaît.



Lundi 15 Septembre 2008

Déjà les premiers problèmes... Chewcroust en est à sa première voiture et le calcul des normales lui pose quelques ennuis. Les normales, ce sont des lignes qui indiquent,

pour chaque sommet (ou vertex) de la 3D, la direction dans laquelle la lumière doit être renvoyée. Heureusement, Guerra8888, modder fou à qui l'on doit plusieurs réalisations pour rFactor notamment, lui viendra en aide. Chewcroust a dû détacher chaque pièce et donner les noms exacts qui correspondent à ceux du jeu original. Pourquoi ? Flat-twin, administrateur Rallyesim, nous éclaire :

«Chaque jeu a son propre schéma en ce qui concerne les modèles 3D. Pour certains c'est assez simple et ça a été conçu pour (je pense à rFactor bien sûr). Dans le cas de RBR, initialement rien n'était possible mais finalement le plugin a été donné par les gens de Warthog (développeur du jeu) pour 3DS Max 5. Le format a ainsi pu être étudié et décodé pour qu'un plugin sorte sur zmodeler, logiciel libre permettant de modéliser des voitures. Le résultat de tout ça c'est qu'il faut respecter scrupuleusement un certain nombre d'éléments nécessaires sinon le jeu plante. Cela dit même si la découpe

initiale des pièces n'est pas si longue que ça pour faire rouler le modèle dans le jeu, l'intégration propre réclame parfois plusieurs mois d'ajustement.»

La 3D progresse, déjà l'Alpine reçoit son intérieur presque fini et même une évocation de moteur V6.

Vendredi 28 Novembre 2008

Chewcroust publie les premières images du mapping, c'est à dire le collage des peintures de guerre sur la 3D.

**Dimanche 14 Décembre 2008**

Après quatre mois de labeur, la hiérarchisation du modèle est au programme et avec elle les premiers tests d'intégration dans le jeu. Chewcroust nous explique :

«Pour faire simple, le jeu utilise une certaine «hiérarchie» de pièces de voiture sur tous les modèles. Tout est répertorié en fonction de ce qui doit être affiché (roue, porte, aileron....). Pour chaque pièce principale, on trouve l'ombre associée, un objet collision associé, l'objet affiché en vue externe (la pièce principale en elle-même) avec et sans déformations, l'objet affiché en vue interne avec et sans déformations. Tout ce petit monde n'est bien entendu pas affiché en même temps dans le jeu, en effet, celui-ci choisit la pièce qui correspond à la situation de la voiture (dégâts ou non) et à la vue utilisée pour jouer(extérieure ou intérieure). C'est donc grâce à cette hiérarchie que l'on a des voitures qui se déforment après un choc, que l'on peut voir l'intérieur de la voiture avec les compteurs en vue intérieure...»

Pour pouvoir mener à bien ces tests, Chewcroust a besoin des fichiers de physics, et c'est ainsi que l'A310 reçoit ses premiers physics.

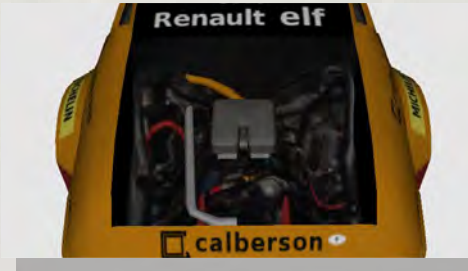
Jeudi 29 Janvier 2009

La nouvelle année apporte son lot de mauvaises nouvelles : le modèle n'est pas à la bonne échelle et il va falloir recommencer le mapping et l'intégration. Heureusement, Chewcroust ne se décourage pas et garde sa motivation.



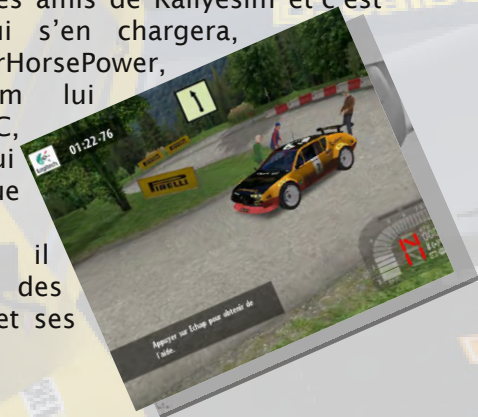
Jeudi 4 Juin 2009

Après avoir mis un peu de côté le projet pour se consacrer à sa vie privée, Chewcroust revient en force avec des images du nouveau mapping.

**Vendredi 3 Juillet 2009**

Chewcroust progresse dans l'intégration et les tests de modèle 3D, et il a maintenant besoin de physics. Il appelle à la rescousse ses amis de Rallyesim et c'est finalement Flat-twin qui s'en chargera, bien aidé par MrHorsePower, administrateur Rallyesim lui aussi, et PoloWRC, nouveau membre qui possède une magnifique A310 Gr.5 bien réelle. Pendant ce temps-là, il publie des images des

premier tours de roues de l'A310 avec son propre fichier de physics et ses textures.

**Jeudi 13 Juillet 2009**

Chewcroust a ajouté à l'Alpine une rampe de phares, pour bien voir la nuit. Cela lui va à ravir ! Quelques problèmes arrivent lors des tests : les roues sont bien trop grandes, et, surprise, le pilote et le copilote ont les pieds qui dépassent du fond de la voiture !





Dimanche 19 Juillet 2009

Flat-twin met à disposition des modders le premier jet de ses physics, basés sur ceux de la Volvo pour le principe. En effet, il faut employer une petite astuce pour avoir une propulsion dans Richard Burns Rally, car le jeu d'origine ne les prend pas en charge. Professeur Flat-twin à la rescousse :

«RBR n'a jamais été prévu pour faire rouler des propulsions. Cependant dès les débuts du modding sur cette plateforme, quelqu'un a pensé qu'on pouvait inverser la position des trains roulants dans les physiques. Donc en prenant une traction et en inversant les trains, on obtient une propulsion. Pas mal de réglages sont à réaliser par la suite pour rendre cette propulsion conduisible mais les bases étaient posées. Le meilleur exemple de travail sur le sujet a été la Volvo 242 LE créée par RTS013. Il est le premier à avoir fait accepter ce système avec une voiture ayant un comportement franchement proche de la réalité. De plus le développement s'était fait avec une équipe qui fait rouler une Volvo 242 en rallye. Ayant moi même demandé l'autorisation de modifier ces physiques à RTS013 il y a quelque temps, au départ pour la M3, j'ai donc repris cette base et travaillé dessus pour l'adapter à l'Alpine. Il a fallu intégrer les données moteur bien sûr, mais aussi le fait que nous ayons un moteur central et un comportement beaucoup plus dynamique et sain que la Volvo.»

Il en résulte donc une bonne base de physics, même si les trains ne sont pas au point : train avant imprécis dans le serré, le train arrière est lui très peu stable dans le rapide. De plus la boîte n'est pas bien étagée, la première est bien trop longue ; mais Flat-twin donnera un correctif très rapidement.

Mardi 21 Juillet 2009

Chewcroust revient après une petite absence, et relate un problème : ses feux stop ne s'allument pas quand il freine. Le souci sera réglé rapidement grâce à Roysteph. Flat-twin de son côté donnera de nouveaux physics, avec une boîte plus équilibrée, une meilleure répartition des masses, et une grosse amélioration au niveau des trains. Il y a toujours un gros problème de sous-virage et un bug de roues qui traversent les ailes à la réception d'un saut. Les tests révèlent d'autres problèmes : l'ombre de la voiture est trop petite, et il y a une zone sans poussière qui dépasse de là où elle devrait être. Appelons encore Flat-twin à l'aide :

"Dans les modèles RBR, il y a un élément (une grosse boîte) invisible qui permet de masquer les particules qui sont à l'intérieur. Donc dès qu'une particule passe à l'intérieur de ce volume, elle devient invisible. Ca permet d'éviter d'avoir de la poussière dans la voiture (poussière, neige, fumée des pneus, pluie...)"



Jeudi 27 Août 2009

Un léger souci pose problèmes à l'équipe : impossible d'ouvrir les portes en les tapant. Pour les autres voitures, si lors d'un accident on tape la portière pas trop fort, celle-ci peut seulement s'ouvrir. Ici, non, elle se détache directement. D'ailleurs, il «faut y aller costaud quand même pour la détacher», selon les dires de Chewcroust. Il a donc fallu reprendre toute la hiérarchisation, et ce petit jeu-là l'a occupé jusqu'au 2 ou 3 Septembre.

Dimanche 20 Septembre 2009

Chewcroust met à disposition une première version «complète» de l'A310, pour tests. Une version 0.1 bêta évidemment, le souci des dégâts n'étant réglé que pour les portières et non pour le capot et le pare-choc arrière qui étaient aussi concernés. Cela dit, bon nombre de modèles n'ont que le capot qui se détache et qui ne s'ouvre pas. Après tests, il apparaît que les roues avant son bien plus larges que les roues arrières... Explications par Flat-twin :

«C'est parce que les trains sont inversés ! Donc quand toi tu augmentes la largeur de tes roues avant, dans le jeu ce seront les roues arrières. Il faut

donc

que tu les inverses.»

C'est un peu compliqué, non ? Voici quelques screens qu'il a pris à Gerland, qui est encore en bêta elle aussi à cette époque.

Ce même Flat-twin qui relèvera un peu plus tard que le même problème s'applique aux amortisseurs, qui par conséquent se mettaient à l'horizontale... Qui a dit que RBR réagissait bizarrement quelques fois ?

**Mercredi 30 Septembre 2009**

Publication d'une version 0.2, les différents soucis nommés plus haut résolus et un problème de texture aussi. Cette version inclut d'ailleurs les fichiers .ini nécessaires à l'auto et que Chewcroust avait oubliés. Ce même jour, Flat-twin remet une nouvelle version profondément remaniée des physics, avec une hauteur de caisse diminuée et des suspensions améliorées. Et aussi une nouvelle version de la texture de la carrosserie avec des ombres. Il aura bien bossé !

Vendredi 2 Octobre 2009

Flat-twin est lancé, on ne l'arrête plus. Il sort encore une nouvelle version des physics, faite en repartant de zéro. Son seul but ? Rendre la voiture moins agressive et moins directe dans ses réactions : plus contrôlable en somme. Lors des tests, l'excitation commence à monter. On approche de la fin !



Mardi 20 Octobre 2009

Grand moment pour l'équipe : Chewcroust met à disposition la première «Version Release» pour tests. Les testeurs ne se montrent pourtant pas enthousiastes par rapport aux physics... MrHorsePower (qui a des relations avec les Alpinistes passionnés) explique :

«Après test, la voiture est une vraie savonnette du train arrière, alors qu'une alpine v6 c'est un gros karting... Impossible à redresser quand le train arrière décroche et une drôle de sensation de lourdeur dans le volant.»

C'est un gros coup au moral de Flat-twin, qui comme on l'a vu avait multiplié les versions de tests, sans avoir de retour. Flat-twin nous confie :

«Après test, la voiture est une vraie savonnette du train arrière, alors qu'une alpine v6 c'est un gros karting... Impossible à redresser quand le train arrière décroche et une drôle de sensation de lourdeur dans le volant. Peu de retour des testeurs mais j'avanciais. La déception est tombée après les tests de la version que je pensais finale : le comportement des premiers jets avait disparu et c'était inconduisible. Chose difficile à voir au clavier.»

Cependant, il repartira du bon pied pour sortir une nouvelle version des physics, en reprenant une base qui date d'Août 2009 et en lui ajoutant toutes les modifications et corrections apportées depuis.

Vendredi 27 Novembre 2009

Après une longue batterie de tests, une version des physics de Flat-twin est validée, ne reste plus qu'à remettre en place les valeurs de réglages par défaut, les physics terre et neige avec cette nouvelle géométrie, et ils seront bons. Mais le projet commence à traîner en longueur, et des petits bugs font leur apparition : têtes d'amortisseurs qui traversent le capot, jantes toujours sales... Déjà la date limite pour l'intégration dans RSRBR2010 est dépassée !



Mercredi 20 Janvier 2010

Alors que le Monte-Carlo réel bat son plein, Flat-twin termine enfin sa nouvelle version des physics avec les physics Neige. A peine fini, il se lance dans l'amélioration des textures... D'abord des textures de pneus et de phares, puis finalement de toutes les textures, qu'il va passer dans la résolution supérieure (2048*2048, deux fois la taille d'origine). C'était une bonne idée, puisqu'au fur et à mesure de ses avancées il découvre des bugs : en vue extérieure l'intérieur n'a pas de texture, les roues asphaltées correspondent à la texture des roues terre...



Lundi 8 Février 2010

Dans sa lancée, Flat-twin demande à reprendre le mapping des roues, afin que l'Alpine soit vraiment parfaite. Chewcroust propose également une amélioration non négligeable sur les physics : en touchant aux réglages d'inertie il rend la voiture moins directe et plus progressive, surtout sur la neige où c'était vraiment sport. PHIL63, le grand chef des updates, donne pour date butoir le Samedi 13 Février... Nos deux amis passent la vitesse supérieure !



Mercredi 10 Février 2010

Alors même que Flat-twin planche sur les textures, Chewcrou met à dispositions des testeurs une version Release 0.3, cinq mois après la 0.2. Il se plaint pourtant d'avoir perdu les textures de salissures et de dégâts, elles ne s'affichent plus dans le jeu...

**Vendredi 12 Février 2010**

Flat-twin a rendu sa copie des roues et des phares, il se met à plancher sur les fichiers .ini ! Par ailleurs, il met à disposition les fichiers textures remasterisés par gg62136... Tandis que PHIL63 et l'équipe de Rallyesim décide de repousser la sortie de l'update d'une semaine.

Dimanche 14 Février 2010

Pour la Saint-Valentin, Chewcrou a enfin résolu des jantes sales, grâce à l'aide de PHIL63 qui, à force de s'amuser à renommer des fichiers, a fini par trouver une solution.

Lundi 15 Février 2010

Chewcrou s'est motivé pour retoucher la 3D, qui est la première chose que l'on fait et qu'on ne touche plus ensuite car il faut tout modifier encore... Il a rendu les ailes moins anguleuses et plus rondes, son modèle est vraiment beau ainsi.

**Mardi 16 Février 2010**

Chewcrou donne une version 0.5, avec les ailes remaniées et, on ne sait pourquoi, des dégâts sur le capot qui fonctionnent ! Dans la foulée, Flat-twin rend une version des physics pas loin d'être terminée, et des textures retravaillées selon les améliorations de gg62136. Avec les nouvelles ailes et les nouvelles textures, la voiture est vraiment jolie !

Mercredi 17 Février 2010

Alors que le release final se rapproche, les testeurs trouvent encore des bugs : un rétro jaune par-ci, un trou bâillant dans la carrosserie au-dessus du pare-brise par-là, ce n'est pas parce que la release est pour bientôt que le travail s'arrête pour Chewcrou !

Jeudi 18 Février 2010

Chewcrou a retravaillé tous les bugs rapportés et sort donc une version 0.6 corrigée, tandis que Flat-twin rend des nouvelles textures à la suite de problèmes de transparences. «Allez... Demain version finale !», s'enthousiasme Chewcrou.

Vendredi 19 Février 2010

En effet, il publie une version 0.7 Finale ! Pourtant ce n'est pas fini et c'est un peu la panique chez Flat-twin qui s'attable à tous les problèmes : suspensions blanches, roues trop rentrées... Chewcrou, lui, a enfin trouvé le problème avec ces salissures de roues bizarres.



Samedi 20 Février 2010, 10 heures 20 minutes...

C'est enfin l'heure de vérité pour Chewcroust et le reste de l'équipe, qui remet à PHIL63 la version finale de l'Alpine A310 V6. Juste après la sortie de l'update, il se livre :



«En tout cas c'est super de pouvoir contribuer à ce jeu!! Un peu libéré qu'elle soit sortie, j'attends un peu les réactions des joueurs... J'ai quand même envie de la peaufiner un peu, et oui j'ai déjà remarqué un ou deux petits problèmes. Donc je pense qu'elle fera l'objet d'une version 1.1. Maintenant qu'elle est intégrée, j'ai un paquet d'autres projets qui vont voir le jour d'ici peu donc, on prend les mêmes et on recommence !!»

**Essayons cette Alpine...**

Vous pouvez retrouver l'Alpine A310 dans le pack VHC, depuis l'Update 03 sorti le 21 Février, aux côtés de l'antique Deudeuche et de la Renault 5 Turbo II. Tout d'abord, le modèle est très bien fini. Beaucoup de petits détails esthétiques y sont, comme les vis qui tiennent les phares arrières, la sangle de roue de secours etc... Et pourtant, même sur ma toute petite configuration, elle tourne sans aucun problème de lag ou de ralentissement. Un gros bon point pour Chewcroust et son équipe ! Les textures, depuis leur remaniement par gg62136, sont magnifiques dans leur livrée Calberson d'époque : les couleurs sont pétantes, les sponsors sont bien nets. Côté intérieur, c'est un peu dépouillé et ce gris uni est plutôt tristounet ; mais l'on retient surtout ces compteurs magnifiques, très détaillés. On voudrait bien, un jour, pouvoir les voir bouger comme dans RFactor !



Côté physics, l'Alpine est un vrai kart. Collée à la route, elle donne une vraie impression de légèreté. Le problème, ensuite, c'est pour la rattraper quand elle part, car elle part d'un seul coup à la réaccélération – pour sortir des épingles de Joux-Verte par exemple – et bon courage pour rattraper ça si, comme moi, vous avez réglé votre volant à 90°. Cela dit, ça n'arrive pas souvent et on découvre plutôt la tendance sous-vrieuse de l'A310... Le monstrueux V6 est placé dans le coffre arrière, et les roues avant n'ont aucune adhérence. La tendance est donc au tout-droit, et comme les roues arrières sont collées au sol, il est presque impossible de redresser tout ça en faisant patiner les roues

arrières. C'est même parfois piégeux, on a l'habitude avec Richard Burns Rally d'autos qui ont beaucoup de frein sur l'arrière et qui décrochent facilement au freinage ; ici, ce sont les roues avant qui se bloquent et les vieux réflexes de dérive (coup de frein en début de virage) ne sont plus d'actualité du tout. Rajouté à ça, le gros défaut des propulsions dans RBR, c'est-à-dire un train avant très flou, donne l'impression que les roues avant se baladent de gauche à droite en ligne droite. En bref, c'est une voiture difficile à conduire, il vous faudra du courage, un long temps d'adaptation, et une sacrée paire de cojones pour exploiter tout le potentiel et le V6 développant 3 litres pour 193 ch de cette auto.

Je tiens à remercier Flat-twin pour m'avoir ouvert les coulisses interdites de la préparation de cette auto, ainsi que d'avoir répondu à toutes mes questions. Je remercie évidemment Chewcroust pour ses réponses, et pour les screenshots du tout début dans ZModeler. Au nom de toute l'équipe de Live-Sim, je lui adresse aussi, à lui et à sa femme, de sincères félicitations pour ce beau bébé.

INTERVIEW

Par Jacky Ratzenberger

7 Questions à un pilote : **TOTORMAN** (RFR)



Par quels jeux de course êtes vous passé ?

Mes premiers jeux de course automobile correspondent bien entendu avec ce qui se faisait à l'époque de mon premier ordinateur. Je m'en souviens comme si c'était hier, tellement la différence avec aujourd'hui est énorme, aussi bien au niveau fonctionnalités, qu'au niveau ergonomie. J'ai donc commencé ma vie de simracer sur Commodore 64 (YES !!!), équipé de son fameux lecteur de cassettes. La série des Pitstop et OutRun pour commencer. Magnifique Pitstop dans lequel on pouvait déjà jouer à deux et où l'usure des pneus était matérialisée par le changement de couleur d'une petite barre. Ensuite on ne peut pas évoquer le Commodore 64 et le simracing sans parler de Revs. Graphiquement génial à l'époque, même si aujourd'hui ça ferait rire un téléphone portable. Tout au clavier, avec les vitesses manuelles, c'était du sport. Ensuite avec l'ère Commodore

Amiga, pas trop de simracing. Mais c'est revenu avec mon premier PC, un 486sx25 et le fameux Indy500. Puis arrive Geoff Cramond et sa série des Grand Prix. Le pied total !!! Ensuite petite période de blanc (pas le vin ... quoique), et je reviens à la simulation avec F1 Challenge 99. Super jeu et modding de fou. Après une période World of Warcraft (héhé j'ai honte maintenant) je reviens à la simu avec rFactor, GTR2, GTL, et LFS, puis avec Race07 et consorts.

Pourquoi avoir choisi votre ligue ?

Ma ligue, ou plutôt le forum que je fréquente, est RFR : Racing FR. J'ai cependant tenu à adhérer à l'association qu'il contient afin de pouvoir participer aux championnats et de soutenir financièrement l'hébergement des serveurs. La preuve que cette association me convient est qu'après deux ans de participation, j'ai postulé à un poste d'organisateur et j'ai été retenu. C'est vraiment sympa de mettre en place des Open (courses ouvertes à tous) ou des championnats. L'attrait de RFR est d'essayer de regrouper des simracers, de leur faire respecter une charte de bonne conduite (en piste et au niveau du comportement humain), et de prendre du plaisir. Cette politique me convient. De plus le forum regorge d'informations en tout genre pour les novices comme pour les fanas. De nombreux membres actifs s'impliquent pour que tout soit parfait : mise en place de résultats et statistiques en ligne, LiveView, etc... et il se passe rarement une journée sans avoir de course organisée. RFR intègre en plus un grand nombre de simulations PC, et je dirais que 95% des simracers peuvent y trouver au moins une partie sur le jeu qui leur convient d'organiser par semaine.

Racontez votre meilleur souvenir de course ?

C'est une question compliquée, vu le nombre assez élevé de courses auxquelles je participe chaque année (plus de 100 courses en 2 ans). Une chose est sûre, humainement parlant, le meilleur souvenir est celui des 12h de Sebring 2008. Participer à une épreuve d'endurance avec le soutien de ses équipiers, les supporter lors de leurs relais, le temps passé en entraînement, le stress de la course, et j'en oublie sûrement. L'endurance est vraiment à part dans le simracing. On ressent des choses qu'on voit ne sûrement pas lorsqu'on roule pour soi-même dans les courses de tous les jours. Ensuite, pour que je considère une course « ordinaire » comme étant une bonne course, il y a, de mon point de vue bien sûr, des critères à respecter. Tout d'abord il faut que ce soit une course à arsouilles. Rien de mieux que de se battre contre un ou plusieurs adversaires tout au long d'une course. Il faut également que ce soit fair-play. Rien de plus énervant de se voir mis dans l'herbe volontairement par un pilote qui ne voulait pas qu'on le dépasse. La victoire n'est pas importante (même si elle est nécessaire de temps à autre pour se redonner du baume au cœur). Je dois dire que grâce à RFR j'ai beaucoup de souvenirs correspondant à ces critères, ce qui fait que ma motivation reste entière. Il arrive, il est vrai, que de temps à autres certains pilotes ne respectent pas ces règles. Mais la communauté des organisateurs fait tout pour écarter et éviter ces débordements.

Que pensez-vous de la F1 actuelle ?

J'adore la F1, qui est pour moi le top de ce que doit être la technologie automobile. Même si dernièrement on revient en arrière sur bien des points ... Je trouve cependant qu'aujourd'hui encore plus qu'autrefois, une bonne voiture suffit à faire un champion du monde, et que 90% du résultat dépend uniquement de ça.

Il est également dommage que les dépassements se comptent sur les doigts d'une main par GP. On ne retrouve pas aujourd'hui les bagarres d'autrefois, et les règlements ou autres « recommandations » et interdictions n'y sont pas étrangères. Pour moi aujourd'hui les meilleurs pilotes sont Alonso, Massa, Hamilton et Raikkonen. Avec en pilotes promis à un bon avenir : Vettel, Buemi et Rosberg. J'espère que la saison prochaine, avec l'arrêt des ravitaillements, donnera lieu à plus de spectacle, même si je trouve que cette année a été celle où on a connu le moins d'écart entre les pilotes à l'arrivée.

Quels sont votre voiture et votre circuit préférés ?

Tous les mods où on sait d'avance que l'arsouille sera au rendez-vous. Quelque soit le jeu, même si mes préférences vont à rFactor et surtout GTL. Cela implique donc une voiture pas trop rapide, où la moindre erreur n'est pas synonyme de voiture HS (donc pas les mods F1), et un grand nombre (au moins 25) de participants. Je dirais donc que par exemple le mod BMW E90 sur rFactor est un de mes préférés. Ainsi que les NSU sur GTL. Je ne vais tout de même pas citer nos mods qui sont forcément très bons ;)... Au niveau des circuits, il en faut un autorisant les dépassements, qui peut proposer une ligne droite où on peut prendre l'aspiration, et un ou deux gros freinages. Quelques chicanes bien rigolotes peuvent pimenter le tout. On a par exemple le circuit de GP200 sur GTL qui correspond tout à fait à cela.

Donnez nous votre avis sur Race On

Concernant Simbin, à part GTR premier du nom, j'ai toutes leurs simulations. Enfin, je les avais toutes jusqu'à RaceOn. Cet add-on me semble intéressant, mais le meilleur étant le mode Formula, et préférant les courses de type voiture GT ou en dessous, je ne l'ai pas acheté. Avec la sortie des gros blockbusters comme Shift ou Dirt2, et leur claque visuelle, mon prochain achat simulation n'aura lieu que s'il y a vraiment une grosse amélioration. Que ce soit une amélioration graphique ou au niveau des physiques de piste par exemple. Je pense que la majorité des simracers, aujourd'hui, en ont marre du réchauffé. Le moteur ISI est un très bon moteur, mais il a vécu. Le Roi est mort, vive le Roi !!! Il faut maintenant passer à autre chose.

Comment voyez-vous l'avenir du SimRacing ?

L'avenir étant ce qu'il est, donc imprévisible, je vais plutôt donner ce qui pour moi serait le jeu de simulation automobile du futur. Pour commencer, qui dit simulation dit ressenti. Il faut donc que les physiques fassent un grand pas en avant. La gestion des surfaces doit être améliorée, et le top serait d'avoir une différence de feeling en fonction des trajectoires, et de l'avancée de la course.

Il faut aussi que la pluie, la nuit, les effets dynamiques et pourquoi pas le vent soient correctement gérés. La physique des véhicules et notamment au niveau des pneus doit être améliorée, avec la possibilité pour les programmeurs de spécifier selon le type de surface, le type de pneus, et par circuits, l'adhérence voulue pour ces types de pneus. Enfin la voiture qui part en TAQ à 10 km/h ... c'est tout sauf une physique efficace. Ensuite, il lui faudra des graphismes à la hauteur de ce qui se fait aujourd'hui sur les consoles dites « next-Gen ». Il n'y a qu'à regarder les productions Xbox (Forza 3) et PS3 (GT5) pour se rendre compte que nos PC, malgré leurs technologies avancées (DirectX11 maintenant) ne font pas le poids graphiquement. Je suis d'accord sur le fait qu'il faille être compatible avec le maximum, mais là on se traîne comme avec la vieille histoire du lecteur de disquettes à 64ko/sec. J'espère que la sortie de Windows 7 entre autres va faire évoluer le parc PC, ce qui forcera les programmeurs à faire plus d'efforts, guidés pour cela par la déferlante des jeux portés vers ou depuis les consoles. Pour continuer, je dirais que de toute façon quoi qu'on en dise, l'avenir est au online. Donc limiter les courses à 15 voire 20 pilotes est inacceptables.

Ensuite, au niveau des fonctionnalités d'une bonne simulation, elle doit savoir gérer correctement le relais entre pilotes, les déconnexions internet et le retour (même avec une pénalité par exemple) des pilotes déconnectés. Le jeu doit bien évidemment être moddable, ce qui va lui assurer une longue durée de vie et une large distribution.

Voilà, si on a les physiques, le graphisme, le netcode et le modding, on a tous les ingrédients pour faire un top. Alors ce jeu s'appellera t-il rFactor 2 ou GTL 2, peu m'importe. Le meilleur sera dans mon bureau (et qui sait, peut-être même les deux LOL).

INTERVIEW

Par Jacky Ratzenberger

7 Questions
à un pilote :
Pascal
(Gear Competition)

Par quels jeux de course êtes vous passé ?

Je n'ai pas la mémoire des titres, mais autant que je m'en souviens, je crois avoir commencé avec VROOM sur Atari 520st, une petite révolution en son temps, avec un effet de vitesse impressionnant. Enfin c'est ce que je pensais, puisque j'y ai d'ailleurs rejoué grâce à un émulateur. Ca a été la claque : je me rappelais plus que c'était aussi moche ! Je crois qu'il ne vaut mieux pas se replonger dans des trucs comme ça. Faut laisser ses souvenirs comme ils sont ! Sinon, j'ai fait un passage par Colin Mc Rae, sur la Playsation 1, je ne m'en lassais pas. Le rallye est ce que je préfère ! Faut dire que mon enfance a été bercée par les exploits d'Ari Vatanen sur la 205T16 en groupe B, un truc mythique, que ceux de ma génération ont eu la chance de vivre !

Il y a eu Grand Turismo aussi. Après ça, il y en a eu d'autres bien sûr, mais rien d'aussi marquant que les deux titres que j'ai cité avant. L'arrivée de GTR puis de GTR2 ont marqué mon arrivée dans le monde du online, puis de fil en aiguille, rFactor, GT Legends, etc....

Pourquoi avoir choisi votre ligue ?

J'y suis arrivé bêtement et par hasard, un soir d'Octobre 2006. Je venais de faire l'acquisition de GTR2, et je cherchais à me lancer dans un championnat online, gratuit dans un premier temps, histoire de voir ce que ça donnait. La LFGTR proposait, à ce moment là, un championnat "découverte" gratuit. Il y avait du monde, on s'est inscrit avec un ami, et, sans le savoir, les premières bases de la Gear Competition venaient être posées ! En y réfléchissant bien, j'aurais pu arriver n'importe où ailleurs. Je n'imaginai d'ailleurs pas qu'il y avait autant de ligues...

Racontez votre meilleur souvenir de course ?

Pas très original, mais c'est ma première victoire sur GTR 2, quelques mois après mon arrivée à la LFGTR. Une course géniale, pleine de rebondissements ! Une échappée avec six autres pilotes, tous plus forts que moi, et que j'avais énormément de mal à suivre. C'était à Dubai, un circuit réputé pour dévorer les pneus. J'avais fait le choix de partir avec des slicks durs sur ma M3, pour tenter de tenir sur la durée. Cette stratégie m'avait permis d'être plus performant que mes adversaires dans les fins de runs. Au bout d'une heure trente de course, j'avais franchi la ligne d'arrivée, avec tout juste une petite dizaine de secondes sur la RSR de mon poursuivant. J'étais comme un gosse ! Je me rappelle même avoir lâché un gros "YESSSSSS" sur Teamspeak tellement j'étais content ! C'était vraiment une très grande satisfaction, surtout après une semaine de pré-qualifications, à limer le bitume comme un fou pour aller chercher les chronos, peaufiner le setup, etc...

Que pensez-vous de la F1 actuelle ?

Bizarrement, ce n'est pas une discipline qui m'attire... Comme je l'ai dit plus haut, c'est surtout le rallye qui m'intéresse, mais ça ne m'empêche pas de suivre, de temps en temps (de plus en plus souvent même), un grand prix à la télé. Mais, je n'en suis pas encore au point de me relever la nuit pour suivre un grand prix qui se déroule à l'autre bout du monde. Je préfère, de loin, pratiquer la F1 sur mon pc plutôt que d'en être spectateur. A part ça, je vais en faire grincer des dents, mais je trouve les GP bien plus intéressants que du temps où Schumacher gagnait tous les GP. Aujourd'hui, il est bien plus difficile de dire qui va gagner ! Au moins, il y a un peu de suspens...

Quels sont votre voiture et votre circuit préférés ?

Vraiment pas facile... je les aime toutes ! A la LFGTR, à chaque nouvelle saison, je choisis un nouveau châssis, c'est dire ! Mais, à l'heure actuelle, j'ai vraiment un gros coup de coeur pour la Porsche 997 du mod Endurance Series sur rFactor. Au delà du pilotage, j'attache beaucoup d'importance à l'aspect physique de la voiture mais aussi à son bruit, et je crois que dans ces deux domaines, cette voiture est vraiment très réussie. J'apprécie également beaucoup les protos. Participer à une course d'endurance au volant de n'importe lequel de ces bolides, c'est un pur bonheur.

Donnez nous votre avis sur Race On

On a eu l'occasion de tester le jeu complet, un peu avant sa sortie à la Gear, pour en faire une preview. On s'attendait à ce que nous avons vu : c'est un addon de plus à Race07. La politique de Simbin est contestable sur ce point. Je leur ai dit ce qu'une partie de la communauté pensait, et un échange de mails avec eux m'a convaincu qu'il fallait se montrer patient et qu'ils étaient toujours animés par la même passion, c'est indiscutable. Ils ont envie de bien faire et travaillent d'arrache-pied sur le Lizzard Engine. J'espère vraiment que le 1er titre qui sortira sur pc avec ce moteur sera une réussite.

Comment voyez-vous l'avenir du SimRacing ?

J'ai l'impression que deux voies sont en train de se dégager. Une première voie, faite de fric et de requins qui ont senti le filon (EA, Iracing, simraceway.com). Une autre, animée par des passionnés qui font tout pour donner le meilleur au prix le plus bas possible (Netkar Pro, par exemple, et plus généralement la communauté de moddeurs, qui abattent un boulot considérable, et gratuitement). Je crois que le simracing doit être accessible au plus grand nombre, bien sûr, mais en gardant une certaine éthique, et en n'oubliant pas que la base c'est la simulation, le plaisir. Assouvir sa passion, mais pas à n'importe quel prix. C'est déjà assez difficile de se payer une séance de karting ou un stage de pilotage, pour devoir encore lâcher plus de 150\$ par an pour jouer à Iracing par exemple. Je veux bien admettre que cette simulation est très aboutie, mais, de là à mettre tant d'argent dedans, ça me dépasse !



GEARRR'
COMPETITION'
 L'ESSENCE DU SIM RACING

MATOS

Par Jacky Ratzenberger

Load Cell

G25 Load Sensor (AP Electrix) et DFIG25 Con (Leo Bodnar) pour G25/G27

Les noms sont barbares, c'est vrai, mais ses composants concernent bien la simulation et particulièrement nos volants. Et si le ramage se rapporte à leurs plumages, ses deux ajouts pourraient devenir indispensables.



Principe

Les volants, disons standards, ont quasiment tous la même conception. Attention, je ne parle pas de design, de finition ou de qualité, mais bien de la manière dont le volant envoie les informations au jeu. Des capteurs de position transforment l'enfoncement de la pédale à l'électronique. Si pour l'embrayage ou l'accélérateur, cela ne pose pas problème, pour le frein, c'est différent. En effet dans une voiture qu'elle soit de course ou normale, le pédale de freinage est lié à un capteur de pression. La course de la pédale est plus ou moins la même, la puissance de freinage est

déterminée par le « poids » qu'on exerce sur la pédale. Le pédalier club sport de Fanatec inclut un capteur de pression, rendant le freinage bien plus réaliste. Le Logitech G25 ou G27, quant à eux, en sont dépourvu. Heureusement pour nous, AP Electrix propose un kit avec un capteur de pression.

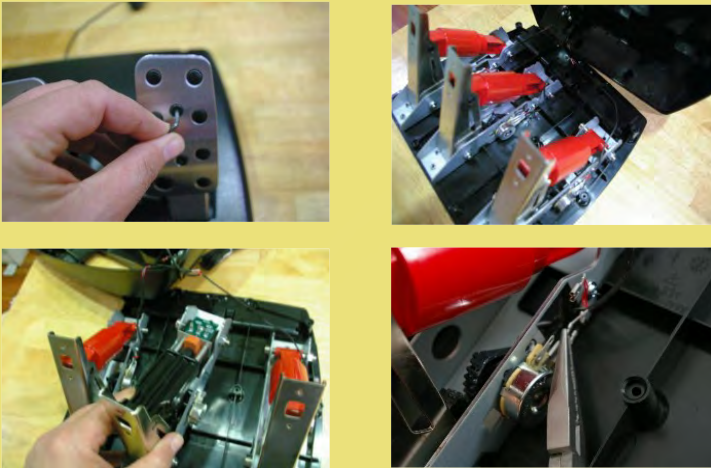
De la même manière Leo Bodnar dont les composants sont très prisés, proposent un câble qui permet d'avoir une sensibilité multipliée par quatre de toutes les pédales. Au lieu d'avoir 256 positions sur chacune des pédales, 1000 sont disponibles. Dans le principe, le volant devient bien plus précis. Bref autant vous dire, qu'un test ne serait pas inutile.

Installation

De quoi avons-nous besoin ? D'un tournevis, d'un clé de 10, de deux clé Allen (2.5 et 5 mm), et un pince électrique. Vous trouverez sur le site toute la procédure d'installation :

http://www.apelectrix.com/install_N.html



INSTALLATION**Coût**

Est-ce cher ? Comme toujours tout dépend si le jeu en vaut la chandelle. Le câble coûte 28.98 £ et le capteur de pression 72.95 US\$. En fonction du taux de change, et des finances de chacun, cela peut être à la fois cher et bon marché. Reste à savoir la seule question qui compte. Est-ce que je vais tous les pourrir ?

Et à rouler ?

En première impression, la course de la pédale est aussi courte que dure. Je craignais qu'il soit difficile d'être précis et progressif, lors des phases de freinages. Pourtant lors de mes premiers tours, à l'occasion des essais des 12 de heures de Sebring, j'ai noté que le freinage était très stable. Pas de blocage, on pouvait entrer sur l'angle avec encore le pied sur le frein. Le contrôle est incroyable, pourtant je savais que je n'étais pas encore tout à fait habitué au frein. Et pour le coup, je sentais aussi que j'en avais encore sous le pied, comme on dit. En regardant sur le MotecAdd Pro, je voyais qu'il me manquait 30% de puissance de freinage.

Après un réglage dans les propriétés du périphérique, j'ai enfin toute la puissance. Je ressors donc des stands, et après quelques tours de chauffe, je m'applique pour freiner le plus fort possible au bout de la ligne droite après les stands. Tour après tour, je freine et je me rends compte que chaque fois, je suis trop court. Ça freine remarquablement bien, à tel point je recule à chaque tour mon point de freinage. Je dois même faire attention aux autres voitures car elles ralentissent bien avant moi. Après une vingtaine de tours, voici ce que j'ai constaté. Je me suis habitué assez rapidement, j'ai reculé mes points de freinages grâce à la puissance supplémentaire, et aussi à un meilleur contrôle qui permet d'entrer dans le virage sur le frein.

Côté accélération, même si c'est moins franc, je note que l'accélérateur est bien plus précis, il me permet d'être plus doux avec l'accélération. Je fais moins cirer les pneus, en sortie de virage lent.

Pour faire simple, je ne peux que conseiller l'achat de ses deux musts pour le G25 ou G27. Après tout c'est notre outil de travail, autant être correctement équipé.

Liens

DFPG25conn de Leo Bodnar :

<http://www.leobodnar.com/products/DFPG25conn/>

Load Cell de AP Electrix

<http://www.apelectrix.com/index.html>

AP Electrix m'a indiqué que les commandes ne peuvent pas être prises pour l'instant, afin de lui permettre d'améliorer le Load Cell avec le fabricant. La qualité nécessite un peu de temps, et reprendra d'ici quelques semaines.

RETRO

Par Gaylord Landais

24H GT-WEB Sepang

Voilà les 24h de Sepang sont terminées...24h de course intense, dont on ne ressort pas indemne ! En tout cas, en lisant les premières réactions sur le forum, tout le monde a l'air d'avoir pris un pied énorme et c'est le principal ! Les organisateurs n'ont pas eu un Week-end de tout repos puisqu'ils ont dû palier à deux problèmes de serveur. Mais tout est bien qui finit bien et on pense déjà à la prochaine course d'endurance à laquelle on va participer !

Les préparations !

Tout a commencé le 1er Février 2010. GTWEB nous faisait languir depuis un mois, en dévoilant peu à peu les voitures qui pourront être utilisées par les participants. Et ce 1er février le mod est lâché ! Et là stupeur ! Il est très bien équilibré. Le comportement de chaque voiture est à faire pâlir plus d'un moddeur ! En effet l'équipe GTWEB nous préparait ça depuis six mois. De longues heures de test rien que pour notre bonheur ! La première semaine on voit déjà des voitures se démarquer par la facilité de conduite, mais il en est rien pour les autres, puisque qui dit voiture facile à piloter, dit un désavantage au niveau de la consommation ou de l'usure des pneus. Le choix est cornélien pour nous tous ! Devant l'engouement de l'évènement les organisateurs décident de clôturer les inscriptions avant la date prévue. Ils tablaient sur 45 équipes maximum inscrites. Avant la fermeture prématurée, il y en avait 62 ! Les équipes sont donc tout de suite dans le bain. Il faut se montrer fair-play sur le serveur et assidu en entraînement !

1 Old Lazy	1 ROTW Racing Team
2 RPM Prodrive Alliance	2 Race Runner
3 Wailers Racing	3 Team PGT-Phoenix
4 E.R.A. LMP1	4 CMSport
5 Team Mont-Blanc	5 Team Belgium
6 Italian Racers Team One	6 Team GG LiveSim
7 Team Fanjo Racing	7 DarkSpace Engines
8 Pro Road Challenge	8 FRET 1
9 JoeBar Team 2	9 Team Punch Spirit
10 Virtual Drivers Alliance Pro Team	10 E.R.A. GT1
11 TEAM GOGO FRANCE	11 Red Flag Racing
12 eXigence Racing	12 GTRItalia-Champ Team
13 Zythofix	13 SRT Motorsports Endurance
14 Big Blocks Racing Red	14 Endurances Virtuelles
15 BeRacing LMP1	15 LFDV Racing Team
16 Thanks Doc Team	16 Team Ortofon
17 Lightning Motorsports	17 FRET 2
18 JoeBar Team 1	18 QUÉBEC ENDURO
19 Big Blocks Racing Blue	19 Corsica Racing GT
20 LEM@c competition	20 Carsports Endurance
21 Team2SP	21 Playteam
22 E.R.A. LMP2	22 hotwheels
23 Corsica Racing Proto	23 JoeBar Team 3
24 Italian Racers Team Two	24 HVR Motorsport
25 Acekite Racing Endurance	25 Ultimate MotorSport
26 Driving Simulator	26 NTFrance Endurance

Mardi 23 Février, première salve de validation. Il s'agit des GT1 et des LMP2 (voir le tableau ci-contre) ! Ce n'est pas logique me direz vous, les LMP1 sont désavantagées ! Les organisateurs l'ont fait car l'Aston Martin LMP1 n'était pas encore disponible. Afin de permettre aux pilotes de la tester avec sa propre 3D, il a fallu attendre un peu.

Dimanche 28 février, c'est au tour des LMP1 de recevoir leur validation ! Voilà nous sommes au complet. 52 équipes pour 3 victoires dans 3 catégories différentes. A noter que pour la première fois deux rédacteurs de LiveSim accompagnés de trois pilotes team GG et

d'un pilote Lem@c représentaient le webzine ! Trois courses tests permettront aux organisateurs de valider la bonne fonctionnalité du LiveTiming, du serveur et qu'aucune erreur ne subsiste au niveau des skins. Les skins d'ailleurs parlons-en ! Il y'a eu un véritable défilé pendant cette épreuve ! Des skins plus beaux les uns que les autres ! Pour moi la palme va à la Lamborghini Murcielago du Team QUÉBEC ENDURO (voir ci-contre) tout simplement sublime !





L'épreuve avance à pas de géant. Les teams s'entraînent de plus en plus souvent. On élabore chacun dans notre coin le set up magique qui nous fera consommer moins d'essence, abîmera moins les pneus et qui nous fera aller encore plus vite (enfin on espère) ! Parlons un peu du set up d'ailleurs. Parmi les forces en présence en LMP2, la team Le m@c qui a longtemps mené les essais libres nous fait part d'une petite indication sur la valeur de leurs ailerons. A l'avant ils avaient 4 et à l'arrière 15, ce qui leur permettait d'avoir un secteur deux tonitruant avec énormément d'appuis et donc des passages en courbe à des vitesses plus élevés ! En LMP1 c'est un peu la même histoire certains auront opté pour des réglages dit agressifs avec peu d'aileron donc une grosse vitesse de pointe mais une stabilité parfois inconstante. D'autres au contraire ont préféré la stabilité et le « confort » de la voiture en adoptant des réglages avec beaucoup d'ailerons. Enfin les GT1 quant à elles, sont assez différentes au niveau du comportement puisque très dures au freinage et vu les gros freinages qu'il y'a à Sepang, je vous garantis que ça na pas du être facile à gérer pendant 3 heures ! Ce fût quand même pour tous les teams, une période longue et fastidieuse de réglage, mais une fois que l'on a trouvé la direction à suivre les chronos tombent tous seuls !

Les Qualifications



Jeudi 18 Mars c'est le grand jour ! Tout le monde est sur le pied de guerre ! On aura beau dire qu'une endurance se joue sur 24h et pas sur un tour de qualification mais il est quand même plus agréable de partir en pôle ! En LMP1 il faudra attendre deux heures avant que les 3 premières places soient figées à jamais. En LMP2 Il aura fallu attendre les toutes dernières minutes de la qualification pour connaître le trio de départ. En GT1 Il aura fallu attendre la réouverture de la piste pour la deuxième moitié de qualification (organiser en deux parties 21 H-23H et 00H-2H) pour voir l'équipage russe tout juste repêché, après l'abandon de la Team Artefac racing, faire le

meilleur temps en GT1 ! Des qualifications extrêmement disputées à tous les niveaux. La course commence maintenant la bataille est plus psychologique qu'autre chose mais elle est belle et bien la ! En LMP1 les 3 première places sont trustées par la Team Old Lazy suivie de la RPM Pro Drive Alliance et pour compléter ce trio la Team Wailers Racing. En LMP2 c'est la Team Joe Bar Team 1, suivie ensuite de la Big Blocks Racing Blue et enfin la Le m@c Competition. En GT1 c'est l'équipage russe de L'ERA GT1 qui prend la pôle en deux vient la Team Red Flag Racing et enfin les italiens de la GTRItalia-Champ Team.

La Course !

Samedi 21 Mars 2010 une date entouré en rouge pour tous les participants. C'est le jour à ne pas manquer. Après un mois et demi d'entraînement tout le monde va pouvoir enfin s'affronter ! 15H heure, le départ. La tension est palpable sur le Team Speak. Les joueurs n'ont pas sacrifié un mois et demi pour rien. Ils veulent tous la victoire ! Pourtant pour un certain nombre d'équipages, la course aura été émaillée d'incidents (déconnection, plantage du jeu etc...). Le moral en prend forcément un coup mais il ne faut pas oublier que la course se joue sur 24h et non sur 3h, donc tout est possible !

Le principe d'une endurance sur GTR2 est de donner le top départ de la course à son coéquipier et ceux pendant huit sessions. Les Top s'enchainent sur TS pour libérer tout le monde pour la 2ème session. Et quelle session 2 ! La pluie s'est abattue sur la piste de Kuala Lumpur ! Tout le monde a souffert et certains n'y étaient pas très bien préparés ! Mais ce fut une épreuve de plus à passer ! La session 3 est souvent la session où la victoire se joue ! En effet c'est la première session nuit, et souvent la plus prisé pour ses horaires plus conventionnels ! A l'issue de cette session, le TOP 3 des LMP1 est le suivant : en 1ère position, la OLD LAZY, suivie de très près par la TEAM MONT BLANC et pour compléter ce podium provisoire la TEAM ERA LMP1. Pour les LMP2 la 1ère position est trustée par la CORSICA RACING, suivie de la ARCEKITE RACING et enfin la 3ème position revient à la ROTW RACING. En GT1 la 1ère position est pour la GTRItalia-champ, suivie de la SRT Motorsport Endurance et enfin pour compléter ce podium des GT1, la Team Ortofon.

On pourrait dire que le plus dur est passé mais il n'en est rien ! Il n'y a qu'à regarder la performance de la Team Big Blocks Racing Blue, qui en deux relais, remonte de la 5ème à la 2ème place en signant au passage le meilleur tour de la course et ce, de nuit ! Chapeau bas messieurs ! La nuit nous quitte une bonne fois pour toute à l'arrivée du 5ème relais, et ce n'est pas pour déplaire à certains pilotes ! S'engage alors une course effrénée pour la victoire en GT1 entre la Team E.R.A GT1 et la Team SRT Motorsports Endurance, qui tournera finalement à l'avantage des russes de la Team E.R.A GT1, lors du dernier relais ! En LMP1 et LMP2 le classement restera figé des l'aube pour la victoire dans chacune des catégories. Les 24h sont terminées ! Les spectateurs reprennent leurs habitudes quotidiennes. Les pilotes vont tous faire une bonne sieste et pourquoi ne pas fêter ça ! Le texte que vous venez de lire peut vous paraître trop court pour une course de 24H, mais une course ça se vit et c'est très difficile de retranscrire les émotions que chacun des pilotes vivent pendant ces courses !

CLASSEMENT			24H
1	Team Mont-Blanc LMP1		27
2	Old Lazy LMP1		28
3	RPM prodrive Alliance LMP1		29
4	E.R.A. LMP1 LMP1		30
5	eXigence Racing LMP2		31
6	Big Blocks Racing Red LMP1		32
7	JoeBar Team 2 LMP1		33
8	Zyghofix LMP1		34
9	Team Fanjo Racing LMP1		35
10	Pro Road Challenge LMP1		36
11	Italian Racers Team One LMP1		37
12	Acekite Racing Endurance LMP2		38
13	Wailers Racing LMP1		39
14	Big Blocks Racing Blue LMP2		40
15	TEAM GOGO FRANCE LMP1		41
16	Italian Racers Team Two LMP2		42
17	Lightning Motorsports LMP1		43
18	Team2SP LMP2		44
19	E.R.A. LMP2 LMP2		45
20	Virtual Drivers Alliance Pro Team LMP1		46
21	JoeBar Team 1 LMP2		47
22	Thanks Doc Team LMP1		48
23	ROTW Racing Team LMP2		49
24	Team PGT-Phoenix LMP2		50
25	CMSport LMP2		51
26	Team Punch Spirit LMP2		52
			27
			28
			29
			30
			31
			32
			33
			34
			35
			36
			37
			38
			39
			40
			41
			42
			43
			44
			45
			46
			47
			48
			49
			50
			51
			52

Le Bilan

Tirons donc un bilan de cette magnifique course qu'ont été les 24H de Sepang. A la rédaction, on aura retenu une organisation tout simplement parfaite pas une seule faille ! Une retransmission TV de qualité, un Live Timing époustouflant et ne croyez pas que j'exagère ! Des pilotes pour la plupart très fair-play et c'est le principal ! Mais tout de suite place aux organisateurs qui vont nous expliquer leur point de vue sur les 24h de Sepang !

LiveSim : Comment avez-vous vécu en tant qu'organisateur des 24h de Sepang ? Qu'est-ce qui a été le plus dur durant ce week-end ?

Ces 24H, les premières organisées par GTWeb, auront été un grand succès. De nombreuses nationalités étaient représentées, le nombre de téléchargement du mod a explosé, les demandes d'inscription ont été bien au-delà de nos espérances. En terme d'organisation, avec toute la formation mise en place et les nombreux tests réalisés préalablement, tout le monde était prêt. Seul un petit souci a été rencontré et a conduit à relancer une session en la raccourcissant. Pour le reste, les admins sont restés en veille sur tous les problèmes qui pouvaient être rencontrés par les participants et les solutions ont été trouvées.

LiveSim : Tout le monde s'accorde à dire que votre Live Timing est une véritable merveille, c'est le produit d'un long développement ? Prévoyez-vous d'en faire une version publique distribuée à toutes les ligues ?

Ce live, c'est le fruit d'un travail de titan de la part de Gregory Mounigadou alias MGN. On ne peut même pas parler d'aboutissement car en permanence, Gregory rajoute de nouvelles fonctionnalités. De plus le live est totalement intégré au site GTWeb à ce jour et il faudrait encore de nombreuses heures pour pouvoir extraire le module du site et en faire un module autonome à part entière. Donc à ce jour même si on a eu quelques demandes dans ce sens ce n'est pas prévu d'en faire une version publique. Il faut comprendre également que ce Live on y travaille depuis 1 an et demi maintenant avec certainement pas loin de 500 heures passées dessus si on compte l'analyse des fichiers de logs, le développement et les tests. Nous avons réussi à tout automatiser (gestion des pilotes, déconnexions, etc...) et à trouver des solutions à tous les problèmes de log GTR2. Aujourd'hui le live continue à évoluer avec de petites retouches ici et là mais on en reparlera de toute façon très prochainement.

LiveSim : Les endurances sont assez nombreuses sur GTR2 (Suzuka, L'enfer Vert, Spa) maintenant Sepang. Il vous reste encore des idées de circuit ?

On est en permanence à la recherche de nouvelles idées ! Le nombre de circuits disponibles est assez important mais tout va dépendre du mod choisi. Il faudra que le circuit soit adapté aux catégories qui y rouleront et c'est bien ça le plus compliqué.

LiveSim : L'organisation de cette endurance a mis un coup de projecteur sur la ligue GTWeb. Vous en avez ressenti un bénéfice (plus de pilote dans la ligue, etc...) ?

Ce n'était pas vraiment le but recherché. C'est surtout le fait de proposer un évènement de qualité comme nous le faisons dans nos championnats internes tout au long de l'année qui nous a motivés à organiser cette endurance. Mais c'est évident que ce genre d'évènements génère un trafic supplémentaire sur le site GTWeb et permet de mieux faire connaître la ligue qui est finalement assez jeune. Et de fait, nous avons enregistré de nouvelles inscriptions, nous sommes tout proche de devoir mettre en place une troisième série pour nos championnats. Au-delà de l'évènement lui-même, nous espérons que c'est aussi la qualité de l'organisation et du contenu de la ligue qui a attiré ces nouveaux membres.

LiveSim : Pouvez-vous nous parler de vos futurs projets ?

Nos projets immédiats sont l'organisation d'une interligue sur la période estivale. Nous sommes en discussions avec quelques ligues sur le contenu de cette compétition. Nous travaillons également sur les championnats de la rentrée, pour proposer de nouvelles choses à nos membres. Et bien entendu, nous réfléchissons actuellement à ce que pourrait être le prochain enduro GTWeb.

LiveSim : Je tiens à te remercier de nous avoir accordé un peu de ton temps ! Un petit mot pour la fin ?

Merci à tous ceux qui ont participé aux 24H de Sepang de nous avoir fait confiance et surtout pour les commentaires élogieux qui ont été faits de façon générale au sujet de cette épreuve. Ca nous donne envie de continuer et de vous proposer quelque chose d'encore mieux très prochainement.

EVENEMENT

Par Vincent Nagorniewicz

25H FunCup SPA-Franco

Les 10 et 11 Juillet aura lieu sur le célèbre circuit de Spa-Francorchamps les 25H FunCup VW, sur la piste, bien entendu, mais aussi parallèlement, en virtuel ! En effet, l'une des plus grosse LAN jamais organisée en simulation automobile se déroulera dans l'enceinte même du circuit, avec plus de 40 équipages de 4 pilotes. Bien entendu, LiveSim sera sur place ! Voici donc les dernières informations que nous avons récoltées.



25 HEURES
VW FUNCUP VIRTUELLES
SPA-FRANCORCHAMPS
10-11/07/2010

NTFrance ASSOCIATION SPORT AUTO VIRTUEL KINETIC ON SIMULATION CarSkin

THE RACE TO BE !

INFOS & INSCRIPTIONS : WWW.NTFRANCE.ORG

VW M&M'S TOTAL club RTL GAME RACER CYBERNET L'INTERNET ULTRA RAPIDE

J'ai posé quelques questions à celui qui est à l'origine de cette LAN, Frédéric Grifnée. Voici donc des informations toutes fraîches :

Peux-tu nous expliquer quand et comment t'es venu l'idée des 25H FunCup LAN ?

Je suis avant tout un passionné de course, je passe presque tous mes week-ends à Spa-Francorchamps... Mon papa a organisé les 24h 2CV pendant plus de 20ans, l'organisation, on a ça dans le sang dans la famille.

L'idée, je l'ai eue en regardant les participants aux « 25h VW FunCup modélisme »... Je me suis dit, si eux le font, on doit pouvoir faire quelque chose aussi... J'ai discuté du coup avec le responsable de chez VW, qui a directement adoré l'idée... Il n'y avait plus qu'à tout mettre en place et contacter des partenaires... L'accueil est hyper positif...

Quel est le concept de l'épreuve ?

Le concept est assez simple, il s'agit d'une LAN regroupant 40 équipes de 4 pilotes sur le circuit de Spa-Francorchamps avec le mod FunCup et tout ça pendant la vraie course des 25 heures VW Fun Cup.

Une course dans la course... Vivre notre passion de l'intérieur et pouvoir approcher un peu plus la réalité...

Quelle est ou quelle a été la/les plus grosses difficultés que tu as rencontré dans cette organisation ?

Le SIM racing n'est pas encore bien connu du grand public, il faut donc expliquer bien en détail tout ce que le jeu nous permet de réaliser. Les 1ere personnes à qui j'ai présenté le projet n'imaginaient même pas que l'on puisse avoir une VW FUNCUP dans un jeu...

Combien de participants attends-tu ?

Nous espérons 40 équipes au départ. Si tout se passe bien cette année, nous aimerions pouvoir recevoir encore plus de monde... Petite particularité, tout le monde passera la ligne d'arrivée, il n'y aura aucun abandon.

Peux-tu nous détailler la salle mise à disposition, les commodités d'accueil, de restauration, de couchage...

Nous serons installés dans une salle au dessus des stands F1, c'est-à-dire en plein cœur de la course. Nous demandons à chaque équipe de nous rejoindre le samedi matin avec son matériel (Baquet, pc, écran ...), chaque équipe disposera d'un emplacement avec les alimentations et le câble réseau dont elle a besoin. Le passage de relais se fera physiquement, le pilote devra sortir du baquet pour laisser son équipier prendre le relais et ce pendant l'arrêt au stand. Chaque pilote recevra un « welcome pack » comprenant des cadeaux (Sweat à capuche VW, M&M's, MadCroc...), une petite restauration sera prévue sur place ainsi qu'un bar pour les boissons. En ce qui concerne le couchage, il sera possible de camper et nous attendons la confirmation d'une salle dortoir. Pendant la course, nous aurons des écrans avec les images live ainsi que le live timing. Je tiens déjà à remercier Endurance Rfactor pour la mise à disposition du Plugin Race Connexion et Ntfrance ma ligue de jeu pour l'organisation générale de cette 1ere mondiale !



La question que tout le monde se pose, quels sont les prix que l'on peut remporter ?

Les prix sont assez variés et nombreux, il y aura des Buttkickers, des baquets GAMERACER, des chèques carburant TOTAL et de nombreux autres prix... je vous fais part d'une exclu toute chaude... Les 4 pilotes qui seront en tête de la course à minuit gagnent un baptême de copilote sur une VW FunCup durant les 25 heures.

Nous attendons la confirmation du 1er prix pour les gagnants de la course.



Merci d'avoir répondu a nos questions, toute l'équipe de LiveSim te souhaite bon courage et bonne chance pour cet événement... Un petit mot pour la fin ?

Je vous remercie, je pense qu'on en aura bien besoin. Un dernier mot pour vous encourager à nous rejoindre car nous allons vraiment faire une belle fête et c'est une super occasion pour les simracers de se rencontrer et de passer un bon moment ensemble. C'est une 1ere mondiale et je pense que ça ne sera pas la dernière et il ne faut rater ça pour rien au monde...

LiveSim au coeur des 25 heures VW FunCup de Spa-Francorchamps... Sur les PC mais aussi sur le bitume ! La Belgique est un tout petit pays, mais c'est également un pays où a vu le jour une formule de course originale : la VW FunCup. Ce pays dispose en plus d'un des plus beaux circuits du monde ; Spa-Francorchamps et aussi de la plus longue course d'endurance au monde... Les 25 heures de VW FunCup à Francorchamps. LiveSim sera de la partie !

Texte et photos par Eric Antoine et David Rosolen



Si vous avez parcouru attentivement ce numéro de LiveSim, vous n'êtes pas sans savoir que désormais, la Belgique va également accueillir la plus longue LAN du monde avec les 25 heures VW FunCup virtuelles qui, cerise sur le gâteau, se déroulera simultanément avec la course réelle (le timing sera identique) et de surcroît, les pilotes « virtuels » seront installés dans l'enceinte des paddocks du circuit de Spa-Francorchamps.

Pour LiveSim, l'occasion était trop belle pour la laisser passer. Du coup, une voiture virtuelle sera au départ de la course en LAN aux couleurs de LiveSim. Mais LiveSim sera également présent sur le bitume de Spa-Francorchamps avec la célèbre VW FunCup Biplace de Radio Contact ; la #325. Ce sera pour nous, l'occasion de confronter les pilotes officiels de la #325 Radio Contact avec l'infrastructure virtuelle qui sera mise en place par NTFrance.org.



La #325 Radio Contact a ceci de particulier que c'est une voiture de course, mais biplace. Cette possibilité particulière est une des caractéristiques uniques de la VW FunCup. En fait depuis ses débuts, cette auto a permis de faire découvrir la course depuis l'intérieur à des centaines d'amateurs de sports mécaniques. En tant que passager pendant la course ! Les pilotes de la #325 viendront nous rendre visite et effectuer un galop d'essai dans une VW FunCup #325 mais virtuelle cette fois. Une splendide occasion de recueillir leur avis sur le sim racing.



Dans notre prochain numéro, vous découvrirez donc le reportage original et inédit d'une course d'endurance hors du commun qui va se dérouler avec la #325 Radio Contact qui sera présente aussi bien sur les écrans des PC que sur le bitume du célèbre raidillon. Bref, de concert, les pilotes virtuels et réels vont s'élancer pour deux tours d'horloge plus une heure à l'assaut du circuit de Francorchamps long de 7 kilomètres situé au cœur des Ardennes belges ces 10 et 11 juillet 2010.

JEU CONCOURS

en partenariat avec
www.ntfrance.org
et
www.kinetic09.com

GAGNEZ VOTRE ENGAGEMENT POUR LES 25H FUNCUP VIRTUELLES



Répondez à ces questions :

Qui est le fabricant du châssis VW Fun Cup ?

Qu'elle est la distance exacte du circuit de Spa-Francorchamps ?

Donnez la date précise de la sortie du jeu rFactor.

Et envoyez nous vos réponses sur :

redac@live-sim.com

RENCONTRE

Par Jacky Ratzenberger

**Jordan Tresson
et
Luca Lorenzini**

Sur GT5 vous avez roulé sur la 370Z. Et vous avez roulé à Silverstone également avec elle. En dehors des sensations, pouvez vous comparer le comportement physique de la 370Z entre le réel et le virtuel ?

Jordan : Je dois dire que j'ai été impressionné par la fidélité du comportement de la Nissan 370Z sur Gran Turismo ! Bien sûr, les sensations ne sont pas du tout les mêmes, mais on retrouve très bien le comportement lors des virages et la physique est très réaliste. Le seul petit bémol que j'apporterai et que j'ai l'impression que l'avant n'est pas très incisif dans Gran Turismo alors qu'il l'est plus en vrai.

Luca : Actuellement Gran Turismo offre le meilleur réalisme qu'on peut trouver en simulation. Le comportement physique est le même que dans la vraie voiture. La différence est que tu ne peux pas ressentir les accélérations de la voiture dans Gran Turismo

Jordan, tu as 21 ans, tu es en 4ème année d'école d'ingénieur. Je suppose que les deux mois de formations que tu vas suivre en Angleterre, ne sont pas comptabilisés comme stage de fin d'année ? Comment gères-tu ta scolarité pendant cette période ?

Jordan : J'ai été parlé avec le directeur de l'école (ESTACA) hier et il ne serait pas du tout impossible que je passe mes partiels de 4ème année à un moment différent et que les 2 mois (voir la saison) comptant pour un stage, surtout que la 5ème année ne commence que début octobre. Aucune décision n'a encore été prise, mais il doit me recontacter très bientôt après avoir consulté le directeur des études et la responsable de promo, pour me donner les choix qui s'offrent à moi. Mais même si je dois faire une « année sabbatique », je suis tout à fait prêt à le faire, je ne laisserai pas passer cette occasion (qui sera un énorme plus, que je sois ingénieur ou pilote) pour rien au monde.

Luca : Je suis mécanicien. J'ai un garage en Italie où je travaille avec mon père.

L'anglais est il un problème dans ce stage ?

Jordan : Non, l'anglais ne me pose aucun souci. Je parle très bien anglais (j'ai eu 940/990 au TOEIC qui est un test international d'anglais, obligatoire pour mon diplôme d'ingénieur) et vu que je lis des magazines automobiles en anglais, ça me sert beaucoup pour les termes techniques.

Luca : J'ai un anglais très scolaire. Cependant, même si j'ai des progrès à faire, j'étais capable de communiquer facilement durant mon séjour en Angleterre.

Etes vous complémentaires, ou différents ?

Jordan : Luca est un mec très sympa avec qui je m'entends bien. On n'a pas eu l'occasion de se connaître vraiment bien pendant ces 5 jours, mais c'est quelqu'un que j'apprécie. On a tous les deux de l'humour, on aime bien rire et on partage la même passion des voitures et de la cuisine italienne. En revanche, je pense être plus « zen » que lui parce que je ne suis vraiment pas quelqu'un qui est stressé.

Luca : Je m'entends très bien avec Jordan. Nous partageons les mêmes passions des voitures ou... de la nourriture. J'ai passé de nombreuses semaines avec lui, et jour après jour des liens se sont créés. Je pense que nous resterons en contact.



Quelle est votre expérience en course automobile réelle ?

Jordan : Mon expérience de la course se limite en fait au karting de loisirs. J'ai fait beaucoup d'endurances (quatre 24h dont Le Mans Karting, des 12h, 6h...) mais jamais de compétition par manque de budget. Avec une voiture, mon expérience se limite à 4 tours de la Nordschleife avec ma Peugeot 207.

Luca : En amateur j'avais juste roulé en autocross il y a quelques années. Mais le manque de budget m'avait forcé à abandonner.

Que redoutez vous lors de ces 2 mois de formations ?

Jordan : Vu que je ne sais pas vraiment ce qui m'attend, je dois dire qu'à la fois tout et rien ne me fait peur. C'est un peu un saut dans l'inconnu que je vais faire. Mais je pense que ce que je redoute, c'est les départs en peloton avec des pilotes que je ne connaîtrai pas et dont j'ignorerai les réactions. J'espère que tout le monde sera raisonnable lors des départs. Parce qu'abandonner au 1er tour, non seulement, on ne finit pas la course, mais en plus, on n'apprend rien du tout.

Luca : Avant de partir, je craignais d'avoir le mal du pays. Au lieu de cela j'ai vraiment apprécié mon séjour en Angleterre qui m'a notamment permis de rouler sur les plus importants circuits.

Quels sont vos points forts et vos points faibles ?

Jordan : Mes points forts sont ma facilité d'adaptation, ma régularité et mon mental. Je tiens tout ça de mon expérience en karting vu que je fais souvent de longues courses, il faut être régulier et ne rien lâcher mentalement. Pour le mental, ça fait maintenant deux ans que je cours régulièrement, donc j'ai appris à souffrir mais au niveau du physique, j'ai été au dessus des autres à Silverstone donc ça paye. Dans les points faibles, je dirai que je suis têtu par moment et parfois je ne gère pas ma course, même si je le devrais : je ne suis pas du genre à lever le pied. Pourtant, il va falloir que je me discipline pour le faire.

Luca : Je pense que ma concentration et le contrôle de la voiture (j'adore le drift). Parfois je pousse seulement à 99%, ce qui n'aide pas à trouver ma vraie limite.

Si vous avez été choisi, c'est que vous êtes sorti du lot. Mais qu'est ce qui vous a marqué du côté des formateurs ?

Jordan : Ce qui m'a impressionné chez les instructeurs est la vitesse qu'ils arrivent à garder en entrée de virage. Jamais je n'aurais pensé que la voiture pouvait tenir autant. J'ai vraiment été impressionné quand j'ai fait quelques tours en passager de Charlie sur la Nissan 370Z ! Pour ce qui est des juges, j'ai été impressionné par leur désir de nous aider. Ils n'étaient clairement pas là pour dire « toi t'es bon, toi t'es nul », mais pour aider chacun à progresser, quelque soit son niveau. Du coup, ça ne ressemblait pas à un « camp militaire pour pilote » comme certains le pensaient mais à une vraie école de pilotage.

Luca : Les instructeurs étaient fabuleux. Ils étaient toujours d'une grande aide. Dans chaque session nous avons beaucoup appris. Sans eux, ma performance n'aurait pas été aussi rapide.

Pensez vous qu'un pilote virtuel peut devenir pilote réel de manière durable et évidente ? A quelles conditions cela se fera ? ()

Jordan : Oui, je pense très sincèrement qu'un pilote virtuel peut devenir un pilote réel pour longtemps. Les simulations sont aujourd'hui tellement poussées qu'on peut vraiment « s'entraîner » grâce à un jeu pour ensuite sauter dans un vrai baquet. C'est beaucoup plus compliqué mais pas impossible. Il faut du talent et surtout progresser vite pour que l'aventure ne se termine pas après une saison. Le problème en sport automobile reste le budget. Il faut donc vite réussir à convaincre sponsors et écuries qu'on a le talent et les qualités nécessaires pour faire quelque chose et ainsi rester dans le milieu.

Luca : Je suis certain qu'un pilote virtuel pourra devenir durablement un vrai pilote. Les simulateurs de nos jours, sont de plus en plus immersifs. Ils peuvent désormais entraîner les pilotes réels. D'un autre côté, dans le monde réel, vous devez rester très concentré et garder à l'esprit qu'une petite faute peut vous coûter beaucoup.

Citez nous la première chose que vous avez apprise et que vous ignoriez jusqu'à présent ? ()

Jordan : Je ne savais pas qu'en appliquant à la lettre le schéma : freinage en ligne droite, relâcher lentement les freins, braquer jusqu'à la corde en laissant rouler la voiture puis réaccélérer en débraquant pouvait faire une telle différence au chrono. Bien sûr, je savais que c'était plus rapide. Mais faire un écart de plus de 2 secondes sur un tour de 1 min, je ne pensais pas que ça ferait un tel gouffre !

Luca : J'ai appris qu'une conduite coulée est toujours plus rapide. Parfois en poussant trop fort, tu surconduis. Et en regardant le chrono, tu réalises que tu étais plus lent. Soit doux avec la voiture, garde la équilibré, et tu seras surpris comme tu seras rapide.

En discutant avec Arnaud Lacombe l'année dernière. Il m'avait dit que la grosse différence s'est fait sur le mental. Etes vous d'accord avec son point de vue ?

Jordan : Oui, je suis tout à fait d'accord. Quelqu'un qui n'est pas motivé et n'est pas prêt à des sacrifices pour progresser ne les intéresse pas. Bien sûr, il faut quand même être bon en piste et autour, mais le mental fait une grosse différence.

Luca : Je suis complètement d'accord. Ton esprit doit être concentré sur la course, complètement. Cela m'a beaucoup aidé pour en arriver là.

Pourquoi aimez-vous la course automobile ? Vous sentez-vous capable de devenir pilote professionnel ?

Jordan : Je suis passionné de voitures de vitesse depuis très longtemps. J'aime aussi beaucoup le karting. Donc tout cela ajouté fait que j'aime la course automobile. Je pense pouvoir devenir pilote professionnel, oui. Je suis quelqu'un qui a confiance en lui. Je ne dis pas que je le serai de façon durable. Il va me falloir progresser sur la piste, apprendre à comprendre la voiture, donner un feedback aux ingénieurs etc. Ce sera donc très compliqué, mais pas impossible. Il faudra travailler très dur et s'investir à fond pour espérer y arriver.

Luca : Je suis dans le garage de la famille depuis que je sais marcher. Les moteurs sont ma vie, et devenir un pilote professionnel est mon rêve. Je pense que durant la GT Academy, j'ai prouvé que je pouvais être pilote de course, malgré ma maigre expérience.

Avez-vous un pilote préféré ?

Jordan : Ayrton Senna ! Pour son coup de volant légendaire, son incroyable talent et sa façon de ne faire qu'un avec sa machine.

Luca : Le meilleur pilote de tous les temps est Tazio Nuvolari. C'est vraiment une légende et chacun des pilotes modernes peut être comparé à lui. Il a gagné les principales courses partout dans le monde entre 1930 et 1946, comme les Milles Milles, les 24 heures du Mans, et plusieurs grand prix de F1.

Prost ou Senna ? Schumacher ou Alonso

Jordan : Senna et Alonso. Contre Prost qui est un pilote que j'aime beaucoup aussi, le choix de Senna « s'impose », c'est mon idole. Entre Alonso et Schumacher, pas de grosse hésitation : je ne suis pas un fan de Schumacher. Trop agressif en piste à mon goût (cf. les accrochages avec Hill en 1994 et Villeneuve en 1997). Et sur ces 7 titres, 4 sont « uniquement » dus à la suprématie de Ferrari. Je ne dis pas qu'il est nul, simplement que ce n'est pas le meilleur pilote de tous les temps (pour moi) mais qu'il est loin d'être mauvais, c'est sûr.

Luca : Senna. Il était rapide quelque soit les conditions. Schumacher aussi qui a gagné 7 titres, mais il s'est vendu à Mercedes et a trahi tous les supporters de Ferrari.

Que pensez-vous de la décision de Kimi Raikkonen d'aller faire du rallye ?

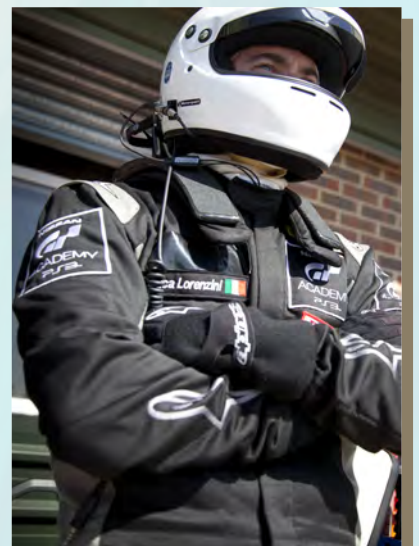
Jordan : C'est une décision très courageuse que très peu de pilotes auraient osé prendre donc je la respecte. Il fallait néanmoins oser parce qu'on sait à quel point la F1 oublie vite les pilotes, même les bons. Par contre, je lui souhaite du courage en rallye, parce que s'habituer aux notes ne va pas être aisé. Mais c'est un pilote très talentueux donc je pense que s'il fait 2 ou 3 saisons, il pourra envisager de jouer le titre. S'il revient en F1, je suis sûr qu'il n'aura rien perdu et qu'il pourra à nouveau être champion du monde s'il est dans une équipe compétitive.

Luca : Je pense qu'il en avait assez de la F1. Il a trouvé une nouvelle motivation en courant en WRC. Cependant cela devrait être difficile, car le WRC et la F1 sont deux compétitions bien différentes. Dans quelques années il pourrait se battre pour la victoire.

Que pensez-vous de l'apport de la course dans l'automobile ?

Jordan : La course auto amène beaucoup de choses dans l'automobile de tous les jours. Ce n'est pas qu'un support marketing pour les constructeurs. La télémesure apparue en F1 il y a maintenant pas mal d'années se retrouve aujourd'hui dans toutes les voitures par le biais de l'ordinateur de bord. On peut aussi citer le freinage carbone-céramique, la recherche aérodynamique et encore beaucoup d'autres choses comme apport de la course à la série.

Luca : L'évolution des voitures de courses apporte de nouvelles technologies aux voitures de route. Par ailleurs la course est un bon support publicitaire pour les constructeurs. Ce n'est pas seulement un show.



En France, la course automobile n'a pas vraiment bonne presse, les pilotes français ont de moins de moins de chances de courir au pinacle du sport auto (F1, Endurance, Rallye, etc.). Pourtant de plus en plus de parcours sont possibles. La GT Academy est-elle une nouvelle voie ?

Jordan : Bien sûr la Nissan et Playstation GT Academy offre une opportunité en or pour devenir pilote. Cependant, il sera très dur de rester pilote professionnel à la fin de la saison. Que ce soit Luca ou moi, et même Lucas avant, personne n'avait l'expérience de la course automobile et « débarquer » en compétition ne peut pas compenser les nombreuses années de karting/monoplace que les autres pilotes ont derrière eux. Le gagnant devra donc faire très vite ses preuves et impressionner tout de suite pour espérer continuer dans cette voie et ça ne sera pas simple du tout.

Luca : Penses tu vraiment que la course en France n'a pas bonne presse ? En Italie, il n'y en a que pour le football. Et cela ne m'a pas aidé durant la GT Academy 2008, parce que l'événement n'était pas retransmis à la télévision. Ce sera d'ailleurs sûrement le cas pour celui-ci.

Si jamais, lors des courses que vous ferez, vous faites péter les chronos. ?

Jordan : Si je suis très rapide, je serai tout d'abord très heureux. Ensuite, je ne penserai pas du tout que je n'ai plus rien à apprendre de qui que ce soit. On peut toujours progresser, que ce soit sur la piste, dans les réglages et dans n'importe quel autre domaine ! Il faut sans cesse se remettre en question : on a beau être le plus rapide, mais Jordan ; il y a quelqu'un qui peut être plus rapide dans un virage. Il faut donc trouver pourquoi et chercher à s'améliorer constamment, ne jamais se reposer sur ses lauriers, même quand on est le meilleur !

Luca : il y a toujours moyen de pousser pour augmenter les performances. Mais si tu commences à penser que tu es le meilleur, alors tu seras perdant.

En 2008 Lucas Ordonnez est devenu champion de la GT Academy. En 2010 quel est son programme de course ?

Jordan : En 2010, il ne court plus en course auto. J'ai discuté avec lui lors de cette « Nissan et Playstation GT Academy » et il m'a dit qu'il cherchait du travail dans le marketing. Je n'ai pas trop eu l'occasion de discuter plus en profondeur de ce sujet avec lui.

Luca : Il va courir, le championnat Européen avec le team RJN Motorsport. Lucas est très rapide, il pourrait gagner ce championnat.

Là vous êtes en plein ascension, n'avez-vous pas peur que Nissan, Sony ou la TV, ait besoin de pilote pour remplir leur programme, en faisant de la publicité pour pas chère. ?

Jordan : Bien sûr que la « Nissan et Playstation GT Academy » a un côté marketing, il ne faut pas se le cacher. Cependant, leur envie de permettre à des pilotes de passer du virtuel au réel est bien vraie. Je pense qu'il faut les en remercier, parce que peu de constructeurs seraient prêts à parier là-dessus. Ils donnent une vraie opportunité d'obtenir une licence et de piloter au sein d'un team très compétitif qu'est le RJN Motorsport pour une saison. A moi de montrer que je suis capable de gagner la saison et de rester dans le milieu par la suite.

Luca : Nous ne pouvons pas savoir quels sont leurs plans. Peu importe après tout, parce qu'ils font quelque chose de nouveau et de fantastique en donnant l'opportunité à chacun de courir après un rêve. Cette expérience vécue, je ne l'oublierai jamais.

Je suppose que vous n'avancez pas d'argent pour faire cette formation. Mais après vous devrez sans doute trouver de l'argent pour suivre un programme. N'est ce pas un exercice difficile quand on arrive dans ce milieu sans connaître personne.

Jordan : Bien sûr qu'il faut des contacts pour obtenir du budget, mais je pense qu'avec de la volonté et du talent, on peut trouver des sponsors où ils peuvent venir nous solliciter. Et même sans connaître personne, rien n'empêche d'aller solliciter soi-même des sponsors pour trouver du budget. Avec de la volonté, on peut arriver à faire beaucoup de choses !

Luca : Ce sera très difficile, je sais, mais j'ai prouvé que je suis un bon pilote, alors je recherche des sponsors pour démarrer un programme en Italie.



Pendant 2 mois vous avez roulé pour acquérir les signatures des marshalls. Les Nissan 350Z et 370Z semblent être plus performantes que les autres voitures, en regardant les vues onboard. En gardiez vous sous le pied ?

Jordan : Nos voitures étaient loin d'être les plus performantes. La plupart du temps, on était loin en fond de grille parce que l'on se battait contre des Radical, Caterham etc... Sinon, oui, nous étions tous les deux aussi rapides que l'on pouvait l'être.

Luca : Je pousse toujours, mais dans beaucoup de course, je n'étais pas à 100%, car la priorité était de finir et d'avoir les signatures. Les 350 Z et 370 Z sont vraiment de bonnes voitures, mais souvent nous étions confrontés tout simplement à des voitures plus rapides que les nôtres.

Peut on parler quand même que ces courses vous amènent de l'expérience autant que des signatures ?

Jordan : Le but de devoir avoir 12 signatures pour obtenir notre licence internationale est justement lié à l'expérience. Une signature ne s'obtenant que lorsque l'on finissait la course, elle était donc très étroitement liée à l'expérience acquise.

Luca : Je n'avais aucune expérience de courses sur des circuits, j'ai donc appris beaucoup à chaque course. D'ailleurs j'ai encore beaucoup à apprendre.

Pendant la sélection on a surtout vu que les épreuves étaient éliminatoires. Avez-vous eu maintenant que vous n'étiez plus que deux, des cours ou des formations à certains aspects de la course ?

Jordan : Non, nous n'avons eu aucun cours et les seules choses que l'on pouvait apprendre, étaient grâce à notre analyse de ce que nous avons bien ou mal fait. Bien sûr l'équipe nous donnait des conseils mais cela n'était en rien un cours, mais simplement une aide.

Luca : Oui les instructeurs nous ont appris les principaux aspects de la course, la bonne trajectoire, comment trouver le bon équilibre de la voiture, etc. Cependant la plupart du temps, ils ne faisaient juste que nous regarder sans nous donner aucun conseils.

Quand vous n'étiez plus que 2, avez-vous été préparé mentalement pour la course ?

Jordan : Nous avons eu un coach mental qui nous a suivi, mais de relativement loin parce qu'il n'était jamais présent sur les courses et nous envoyait simplement des mails pour savoir comment ça se passait. En revanche, nous l'avons tous les deux eu pendant la finale à Silverstone et je l'ai revu lors de la 1ère manche de GT4 Cup.

Luca : Nous avons eu un programme d'entraînement mental. Cela m'a été très utile car j'étais très concentré quand j'étais dans la voiture.





Décrivez nous une bonne journée type de course ?

Jordan : Réveil assez tôt le matin, petit déjeuner et départ de l'hôtel aux alentours de 7h30. Arrivée sur le circuit, passage de la voiture au contrôle et préparation de la voiture (stickers, nettoyage...). Qualifications en fin de matinée en règle générale puis repas avant la course. L'heure de la course était très variable, mais toujours l'après-midi (sauf les week-ends avec 3 courses au programme). A la fin de la course, rangement de tout le matériel et retour à l'atelier ou départ pour le prochain circuit dans la foulée.

Luca : Une bonne journée de course est quand tu travailles avec l'équipe pour trouver le bon setup, et la bonne stratégie pour la course. Quand tu n'as pas de pannes. Quand tu as un bon résultat. Cependant la course est très difficile, et les problèmes peuvent toujours te rattraper. Le matin pendant que les mécaniciens vérifient les voitures, vous allez vous inscrire à la course. Il est alors possible de courir à pied ou à vélo sur le circuit, (si vous découvrez le circuit). Après les quinze minutes de qualifications, vous parlez aux mécaniciens à propos du ressenti de la voiture et si vous avez besoin de changer quelque chose dans le setup. Puis vous avez le briefing d'avant course. Habituellement la course est de vingt minutes, et après vous parler encore aux mécaniciens de l'évolution de la voiture pendant la course. Et enfin vous collectez la signature pour la licence.

En dehors des courses, comment passez vous vos journées ?

Jordan : Notre principale activité était de regarder Top Gear sur Dave TV. Il y avait bien aussi quelques épisodes de Fifth Gear qui venaient s'y intercaler. A la fin de la préparation, on avait (enfin) notre PS3 donc on jouait de temps en temps, mais on n'avait plus trop de temps de libre... Sinon, quand on avait le temps en matinée, on allait à la salle de gym et de temps en temps aider à l'atelier quand Bob nous le demandait.

Luca : Je travaille toujours dans mon garage. J'adore ce boulot. Ce n'est pas facile mais les voitures sont ma passion.

I'm still working in my garage, i like this job, it's not easy but cars are my passion.

Luca, as-tu des regrets ?

Luca : J'ai travaillé dur sous tous les aspects. J'étais rapide, constant, j'avais une bonne relation avec l'équipe, je méritais de conduire dans le championnat européen autant que Jordan. Je n'ai aucun regret, il n'y avait qu'une place.

I get this far working hard under all aspects, I was fast and consistent and I had a good feeling with the team, I deserved to drive in the european championship as Jordan but the seat was just one, anyway I have no regrets,.

Maintenant que les résultats sont connus. Quelle est la suite du programme ?

Jordan : La suite du programme est bien sur la saison de GT4 Cup, mais aussi quelques événements avec Nissan et peut être d'autres courses telles que les 24h de Spa si j'arrive à trouver le budget d'ici là. En revanche, entre les courses, rien de bien spécial, je serai simplement chez moi.

Luca : Je ne vais pas renoncer. Je suis actuellement à la recherche de budget pour continuer la course. J'étais aussi vite que mon ami Jordan, et je suis sûr que je peux faire aussi bien dans n'importe quel championnat.



INSIDE

Par Sebastien Poidevin



LiveSim présente dans ce numéro une nouvelle ligue française, SimRacingZone (<http://www.simracingzone.org>), Créée par les administrateurs de l'ex-LFGTR, en collaboration avec la GearCompétition. Jusqu'en Décembre 2009, la LFGTR fonctionnait au sein de la FFSCA, avec comme créneau les courses GT, ainsi que le WTCC. En parallèle, le très structuré team GearCompétition de Pascal Chéreau, dont le site est une référence en matière d'information, souhaite franchir un pas supplémentaire et créer sa propre ligue.

En Décembre 2009, tous les admin LFGTR sauf un, décident de voler de leurs propres ailes. Avec l'aide précieuse de Pascal Chéreau, la nouvelle SimRacingZone pose ses valises sur le site de l'équipe de Pascal, la GearCompétition. Dès fin Janvier, un serveur est opérationnel, et les nouveaux championnats naissent. WTCC sur Race07, GT1 sur GTR2, et Prototypes LMP1 et 2 sur le mod Enduracer de rFactor, un championnat R5 Turbo sur rFactor, sans oublier le championnat de rallye sur la plate forme Richard Burns. Le tout ponctué de quelques opens, de plus, une école de pilotage voit le jour. Plus de 60 inscrits en moyenne par championnat. Un tel résultat en si peu de temps (un peu plus d'un mois), c'est assez incroyable !! LiveSim a décidé d'en savoir plus sur cette nouvelle ligue.

Jacques Bonet a souhaité avoir un maximum de participants dans cette interview, car c'est un des principes de la gestion de cette ligue. Donc pour répondre aux questions de Live Sim :

Pascal Chéreau (team manager Gear Competition, dont le site héberge SRZ),

Jacques Bonet (créateur de SRZ et responsable du championnat GT)

Laurent Hurion (trésorier)

Kamal Naoui (responsable du championnat GT et de l'école de pilotage)

Arnaud Lacombe (responsable championnat LMP)

Philippe Clique (responsable championnat WTCC)

Stéphane Bossard (responsable championnat R5Turbo).

LiveSim : Bonjour à tous, merci de répondre à cette interview, LiveSim est heureux de présenter SimracingZone. Présentez vous Individuellement.

Jacques :

Jacques Bonet, 47 ans depuis hier. Je pratique le simracing depuis l'an 2000, d'abord comme simple pilote, puis comme administrateur en 2003. D'abord à la LFNSC, puis la LFGTR avec la sortie de GTR en 2004. Depuis 2010, administrateur et pilote à la SRZ.

Pascal :

Pascal Chereau, 37 ans, j'ai débuté dans le simracing "online" en 2006, co team manager de la Gear competition et webmaster du site du même nom.

Stéphane :

Stéphane Bossard, 28 ans, je pratique le simracing en tant que pilote et administrateur depuis la sortie de GTR2 fin 2006 au sein de la LFGTR et depuis peu à la SimracingZone.

Arnaud :

Arnaud Lacombe 24 ans. Venant du "monde console" sur Gran Turismo, j'ai débuté dans le simracing en Janvier 2007 à la LFGTR. Co-Team Manager de la Team Gear compétition depuis début 2008 puis administrateur à la SRZ depuis Janvier 2010.

Philippe :

48 ans, accro aux jeux de simulation depuis GP1 en off line, début en ligue en 2005 quand j'ai eu l'ADSL dans mon bled paumé de DORDOGNE. D'abord dans une ligue comme pilote puis très vite admin jusqu'à mon départ en 2009 pour SRZ.

LiveSim : Commençons par parler des sous, preuve concrète de la bonne santé et du bon fonctionnement d'une Ligue, la parole est donc à Laurent !

Laurent :

Dés sa première année d'existence, et avec le soutien de ses membres, cette nouvelle ligue atteindra son équilibre budgétaire en 2010. Nous pouvons même envisager un léger bénéfice qui sera réinvesti sur 2011. Forte de ses 80 membres cotisants, l'association peut s'appuyer aujourd'hui sur un budget annuel qui dépasse les 2000€, ce qui nous fait une cotisation moyenne de 25€. Nous pouvons raisonnablement espérer une progression de notre communauté vers la centaine de membres fin 2010. Certains investissements en 2010 sont inévitables au démarrage de ligue et ne devraient plus peser sur le budget des années à venir. Comme dans toutes les ligues de simracing, la charge principale vient de la location des serveurs et représente 50% à 75% des dépenses. Quelques économies seront à réaliser, essentiellement au niveau des services bancaires. Il faudra envisager de faire évoluer l'association vers une structure loi 1901 pour que celle-ci puisse ouvrir un compte à son nom. Une fois déclarée, cette association aura la possibilité de faire bénéficier ses membres de réduction d'impôts. De plus elle aura la capacité à demander une subvention aux collectivités territoriales, ce qui nous permettrait d'envisager une baisse de cotisation pour que le plus grand nombre de passionnés puissent goûter aux frissons de la simulation de courses automobiles.

LiveSim : Comment vous est venue l'idée de créer une nouvelle ligue ?

Jacques :

Nous voulions avoir une ligue sans structure hiérarchique lourde, qui tient compte de l'avis des pilotes. Dans cette nouvelle ligue notre souhait est d'offrir une transparence dans la gestion financière.

Stéphane :

Nous tenions à offrir à nos pilotes la possibilité de piloter sur les simus tendance du moment.

Pascal :

Nous avions tous l'envie d'une nouvelle ligue et le besoin de suivre la LFGTR, qui est notre ligue d'appartenance à la base, et dans laquelle nous connaissions déjà tout le monde. Nous avons ressenti le besoin d'explorer d'autres simulations et d'autres châssis, la LFGTR s'est alors tournée vers nous, la Simracing zone était née !

LiveSim : Quelles sont les principales difficultés que vous avez rencontrées lors de la création de SRZ ?

Pascal :

Sans hésiter le manque de temps. A la fin, on ne

comptait plus les soirées jusqu'à des 4h du mat pour tout mettre en place, ce fut compliqué mais c'était une très bonne expérience, il fallait décider vite et bien, mettre en œuvre nos idées, trouver un nom à la ligue, intégrer la SRZ à la Gear de manière transparente, faire notre publicité, il fallait être partout à la fois. Mais le pari de monter une ligue en seulement 1 mois était réussi.

Stéphane :

Je dirais la redistribution des rôles

Jacques :

Je pense néanmoins que l'on a eu moins de difficulté que pour la création d'autres ligues sachant que l'on avait l'assurance qu'un certain nombre de pilotes nous suivraient dans la création de cette entreprise.

LiveSim :

Comment avez-vous financé le serveur aussi rapidement ?

Pascal :

Jacques n'a pas hésité à avancer l'argent, avec intérêt rétroactif de 18% par tranche de 10 jours !

Jacques :

Le serveur a été financé par mes deniers, mais l'argent m'a été remboursé en mars 2010, une fois les cotisations des pilotes rentrées.

LiveSim : Quels sont les principes qui régissent cette nouvelle ligue ?

Arnaud :

Équitabilité, entraide

Pascal :

Écoute des pilotes

Jacques :

Le mieux est de lire la charte SRZ : <http://www.gearcompetition.com/simracing-zone/accueil/charte.html>

Un truc aussi qui m'est cher c'est qu'à la SRZ on sache faire cohabiter les pilotes de niveau mondial avec des pilotes de niveau moyen.

LiveSim : Les championnats en cours fonctionnent bien, qu'allez-vous proposer aux simracers cet été, et pour la saison automne 2010 ?

Philippe :

WTCC va être repris je pense sous la forme actuelle, avec amélioration du MOD

Pascal :

GTR 2 reconduit également. En ce qui concerne rFactor, nous sommes en pleines discussions sur le sujet, mais il y aura probablement de la monoplace. Ainsi qu'un 4ème championnat pas encore défini. Le championnat RBR continuera également.

Jacques :

Sûrement de la monoplace en septembre 2010.

LiveSim : Quels sont les atouts de SRZ comparé aux autres ligues ?

Stéphane :

On est plus mieux et c'est tout

Pascal :

Ce serait prétentieux de dire que nous disposons de plus d'atout que d'autre, surtout que la ligue n'a que quelques mois d'existence et que nous avons encore beaucoup à apprendre. Mais je pense que le nombre en est un, nous pouvons garantir des grilles pleines à chaque course

Jacques :

Déjà la nouveauté, donc cela apporte du dynamisme et de la motivation pour les admins, sa complémentarité dans les admins :

Pascal apporte son souci de rigueur et esthétique.

Steph sa connaissance dans l'organisation des championnats et mod.

Philippe, son coté carré et qui va à l'essentiel.

Willfried Bouliere par ses réalisations multimédia (voir les vidéos sur le portail du site).

Kamal et Arnaud leur pragmatisme.

La passion de William.

Le coté gestionnaire de Laurent, etc...

Ajoutons aussi la diversité des championnats proposés et du niveau des pilotes.

Philippe :

Une ligue montée en 15 jours, avec des admins motivés (et en colère aussi...) qui malgré la concurrence a réussi dès le départ à s'imposer dans le simracing, de part l'homogénéité des pilotes et de la bonne ambiance entre admins... Même si Jacko est parfois un peu chiant.

LiveSim : En un mot, comment définiriez-vous votre ligue.

Kamal : Parfaite

Arnaud : La classe !!!

Kamal : Bonne ambiance =>

Pascal : Ouverture

Stéphane : Diversité

Arnaud : Jambon

Jacques : Conviviapetition !

Philippe : Convibiance !

LiveSim : SRZ est elle représentée dans des rencontres extérieures, au niveau national et internationale ?

Kamal : Oui nous avons un team SimRacingZone depuis peu au sein du championnat FSR sur un

mod F1 très réaliste. Ce championnat regroupe les meilleurs pilotes au monde de la discipline. Le championnat FSR est une ligue tout à fait différente des ligues dite « traditionnelles » où la convivialité et le fun règnent. Là on a à faire un championnat très pro ou seuls les meilleurs peuvent rouler avec rémunération des pilotes etc... On peut suivre nos meilleurs pilotes dans ce championnat les dimanches de GP en regardant un broadcast streaming (lien disponible sur le site de la Gear).

Pascal : Nous participerons bien sur au même titre que les autres ligues aux évènements de type endurance.

LiveSim : Quels sont vos objectifs pour la suite (effectifs, projets,...)

Kamal : Un projet monoplace pour la saison prochaine je soutiendrai ce projet à 100%.

Jacques : Par expérience (LFGTR en 2008), il est très difficile pour une ligue de gérer plus de 150 pilotes, il faut donc miser sur la qualité plutôt que la quantité. Des améliorations restent à faire en termes de reporting de courses. Nous souhaitons aussi les rencontres interligue. A terme, organiser une endurance 24 heures, On n'a pas souhaité le faire cette année étant donné notre jeunesse. Enfin, sûrement une LAN dans l'avenir.

Philippe : Garder de bonnes bases et fidéliser les pilotes.

Kamal : Partager les bonnes femmes de nos pilotes.

Pascal : Stabiliser les effectifs et une bonne santé financière, mais avant tout proposer des championnats de qualité, représentant tout les niveaux afin que chacun puissent y trouver son compte et connaître les joies de l'arsouille en peloton. En parallèle, continuer à développer le site Gear compétition pour proposer toujours plus d'actu sur le simracing, offrant ainsi une bonne complémentarité. Continuer à offrir à nos pilotes des cadeaux par le biais de partenaires réputé dans le simracing, comme Playseat et Fanatec à l'heure actuelle.

Stéphane : Recherche d'une certaine stabilisation dans les effectifs plus qu'une augmentation afin d'avoir des championnats de qualité.




LiveSim : Une dernière chose à ajouter ?**Kamal :**

L'école de pilotage tous les jeudis soirs à la SRZ, cela aussi nous différencie des autres ligues. Chaque jeudi nous avons la chance d'avoir d'excellents moniteurs pour apprendre au novice et même aux initiés les bases et rudiments du simracing. Partages et explication des setups, initiation au pilotage et pleins de bonnes choses.

LiveSim : Merci beaucoup à tous pour vos réponses, le temps que vous nous avez consacré et surtout votre bonne humeur. Un petit kamoulox (1) pour conclure ?**Pascal :**

J'épile Demis Roussos et je défie un Jedi sur Naboo.

Arnaud :

Ok, je souffle dans le nez de Michèle Sardou et je trempe une girafe dans mon café.

Philippe :

J'enfonce la clope et je baigne mes croissants.

Kamal :

Je me réveille le matin et je vois un Bonnet accroché à un lampadaire.

Philippe :

Je peins KAMAL et je fous le bordel sur le site à Pascal.

Philippe :

KAMOULOX !!

LiveSim :

Ah désolé Philippe, Brigitte Bardot était garée en double-file.

Pascal :

Perdu Kamal, tu as Mireille Mathieu sur un poney en opposition.

Stéphane :

J'élève des madeleines schizo-phrènes en captivité et je dévore un passe-montagne entremêlé dans le chignon d'Armande Altaï. Je tonds les poils de cul de Maïté avec un roto fil et j'écoute un CD vierge.



(1) : Sketch humoristique de Kad et Olivier.



COMPARATIF

Par Eric Antoine et David Rosolen

Logitech G25
vs
Fanatec Porsche 911 Turbo S
(Clubsport Edition)

Moi, mon Race-Seat, c'est une Porsche !

Ca fait maintenant quelques mois que j'ai soigneusement rangé mon bon vieux G25 dans un placard. Pour le remplacer, j'ai jeté mon dévolu sur le Porsche 911 Turbo S de chez Fanatec. Un volant exotique dont le choix s'explique avant tout par sa compatibilité avec ma console Microsoft xBox 360. Une bonne occasion pour mettre face à face le leader du marché et cet outsider du marché des volants « haut de gamme » qui restent accessibles au grand public.

La compatibilité avant tout !

En plus des jeux sur PC, je suis amateur de jeux vidéo sur console, mea culpa. Après la Playstation 2, j'ai craqué pour la xBox et ensuite la xBox 360. Si je pratique les courses de voitures sur xBox, c'est d'abord parce que j'ai pas mal de copains sur cette plateforme, mais aussi car les jeux évoluent réellement dans le bon sens... Mais ça, c'est une autre histoire.

Du coup, lassé de devoir démonter mon G25 et son pédalier (non compatible avec ma console) pour le remplacer par le (beaucoup trop) léger volant Microsoft et inversement pour utiliser mon ordinateur avec GTR ou rFactor, je me suis laissé tenter par un volant signé Fanatec. C'est un peu par hasard que je suis tombé sur le site internet de ce petit constructeur allemand qui fabrique des volants et pédaaliers dont un modèle en particulier est compatible PC, PS3 et xBox. C'est le Porsche 911 Turbo S. J'ai donc passé commande pour ce volant avec un pédalier Clubsport Edition (en alu).



La prise en main...

Comparé au G25, le PTSW semble à la fois plus massif et plus léger. Cette contradiction s'explique par un diamètre plus important de 2 cm pour le Fanatec (30 cm contre 28 pour le G25). Mais également par un cerclage très proche en épaisseur d'un volant d'une voiture sportive genre BMW Z4 (Fanatec fabrique ses volants sous license Porsche). Celui du G25 se rapprochant plus du volant d'une Lotus Elise. Par contre, pour ce qui est du poids, le G25 est plus lourd que son concurrent du jour.

Au niveau des boutons, ces deux volants font jeu égal concernant le nombre: chacun dispose exactement 14 boutons programmables. Par contre, sur le Fanatec, ils sont tous regroupés sur les branches du volant au lieu d'être disposés en majorité sur le levier de vitesse pour le G25.

Côté finition, l'alu utilisé sur le G25 donne une touche de solidité là où les boutons de plastique de Fanatec ont plus de mal à convaincre. La rigueur suisse de Logitech n'est plus à démontrer.

Les deux volants disposent de palettes style « monoplace » intégrées au volant pour changer de rapports. De nouveau, celles du Logitech se distinguent par une finition alu et une ergonomie irréprochable. Le PTSW doit se contenter de plastique pour des palettes très discrètes mais dont l'accessibilité et le fonctionnement n'est globalement pas mauvais, sans qu'il puisse rivaliser avec son adversaire.

Pour changer les vitesses de manière séquentielle ou via une boîte de type « H », les deux marques ont opté pour des solutions radicalement opposées. Si le shifter du G25 se transforme en un tour de molette en boîte H, Fanatec propose deux boîtiers distincts qu'il faut disposer à des endroits différents et câbler en fonction de l'utilisation souhaitée. Ils sont reliés au volant avec des câbles informatiques de type « PS2 ». La précision des leviers Fanatec est à mon sens meilleure que le Logitech surtout pour la version en H. Malheureusement, le bruit émis lors de l'enclenchement des rapports frôle l'overdose de décibels, dommage !



On notera le diamètre différent des deux volants, la finition alu du G25 et les palettes de changement de vitesse bien en vue sur le Logitech. Notez la présence du bouton « Xbox » en arrière plan sur la gauche du volant Fanatec.



Grand classique, le G25 reste une valeur sûre. Sa prise en main est très naturelle et ne souffre aucune critique.



Le Fanatec compense la finition plastique de ses boutons par leur positionnement pratique. Il séduira par un aspect proche d'une voiture de sport de série.



Un monde de différence entre ces deux shifters. Petit, léger et précis, le Fanatec se montre malheureusement bruyant (une version ClubSport est à l'étude chez Fanatec). Un second boîtier en « H » est disponible. Logitech a préféré combiner le « H » et le séquentiel dans le même boîtier. Pratique mais moins précis. L'accessibilité aux nombreux boutons est une question de goût.



Le pédalier Fanatec ClubSport Edition est splendide avec sa finition alu et les très nombreux réglages qu'il vous offre.

Enfilez vos boots de pilote

Le pédalier de base de chez Fanatec est relativement semblable à celui du G25... En apparence du moins. Je ne m'étendrai donc pas sur ce modèle. C'est pourquoi j'ai opté pour la version ClubSport dont la construction est entièrement réalisée en alu. De plus de nombreux réglages sont disponibles pour configurer votre pédalier au plus près de vos envies. Il vous est loisible de déplacer les palettes des pédales de frein et d'embrayage très facilement, que ce soit horizontalement ou verticalement. Amateurs du talon-pointe, vous allez apprécier ! En plus, Fanatec vient de sortir un kit de customisation pour ce pédalier qui contient des ressorts tarés différemment, des entretoises et des produits de lubrification.

Si, d'origine, le pédalier du G25 ne permet pas toutes ces fantaisies, il est cependant possible d'améliorer facilement ses performances via quelques astuces telles que : la modification de la pédale de frein. A ce niveau, deux possibilités s'offrent à vous. La première concerne la « plaque » de la pédale. Pour faciliter le talon-pointe, vous pouvez ajouter une plaque (d'aluminium pour faciliter sa mise en forme) plus large et plus épaisse qui sera déportée vers la pédale de gaz. Cela a deux effets. Le premier : se rapprocher de la pédale de gaz et en second, cela permet de garder les pédales de frein et de gaz approximativement dans le même plan, une fois le frein enfoncé à fond.

La seconde possibilité, c'est de remplacer le potentiomètre qui mesure le déplacement de la pédale de frein par un capteur de pression (comme sur le pédalier ClubSport). Pourquoi ? Pour doser le freinage non plus uniquement par un déplacement de la pédale, mais plutôt par la force exercée sur cette dernière... Comme dans un « vrai » système de freinage.

Attention que ce genre d'intervention annule la garantie de votre matériel.

Et pour les drivers ?

Le driver fourni par Fanatec est relativement basique par rapport à celui du Logitech. Il détecte le volant et le pédalier comme deux appareils distincts, ce qui permet par exemple, d'utiliser le pédalier Fanatec avec un volant d'une autre marque. Intéressant car ce pédalier peut être acheté séparément.

La simplicité apparente du driver est compensée par des possibilités de paramétrage sur le volant en lui même et sur le pédalier. En effet, juste au dessus du moyeu du PTSW, vous trouvez un tout petit display qui permet d'accéder à 5 mémoires de paramétrage. Chaque mémoire permet d'ajuster les degrés de rotation (jusque 90°), le FFB, les vibrations, la friction de la colonne de direction (mode « Drift ») etc... Les valeurs de rotations se font par steps qui sont différents si le volant est utilisé sur un PC ou une console. Une valeur « OFF » permet de prendre en compte celle définie via le driver. Pour les autres paramètres, les steps sont: 0, 33%, 66% ou 100%. La friction de la colonne de direction (mode drift) est réglable sur 6 niveaux : de OFF à 5.

Concernant la course de la pédale de frein, vous trouverez sur le pédalier un potentiomètre qui vous permet de régler la pression maximale de freinage.

A noter également que la connectique à mettre en place est différente en fonction de l'utilisation que l'on souhaite faire du volant. Pour un maximum de précision pour les jeux sur PC, on utilisera les prises USB; une pour le volant, l'autre pour le pédalier. Dans cette configuration, le Fanatec envoie 2,8 valeurs par degré de rotation. Il est également possible de connecter le volant en mode wireless, via un dongle lui aussi estampillé Porsche et fourni par Fanatec, à l'ordinateur, mais la précision sera moindre. Il est alors nécessaire de connecter le pédalier au volant via un câble de type PS2.

C'est cette même configuration de connectique qu'il faudra utiliser pour se servir du volant sur la console xBox via le bouton « officiel » Microsoft qui se situe sur la gauche du boîtier du volant. La connexion du volant sera obligatoirement en mode wireless.

Pour certains jeux plus anciens tels que Colin Mac Rae 2, il sera nécessaire de connecter le pédalier au volant via le câble PS2 et le volant au PC en USB. En effet, ces jeux ne permettent pas de détecter 2 périphériques de commande séparés. Par contre, pour GTR, GTR2, GTR Evo ou rFactor pas de problème, tous ces jeux supportent les 2 périphériques sans problème.

Dernière remarque concernant les drivers / plugins ; Fanatec propose un plugin pour rFactor qui permet d'afficher quelques infos (minimalistes) sur le petit display du volant. Ce plugin est paramétrable via le driver. Malheureusement il rentre en conflit avec le plugin RealFeel et sur le coup, votre volant commence à vibrer intensément et devient inutilisable ! Il faudra donc choisir.

La cerise sur le gateau ? Une clé Porsche.. Comme une vraie, excepté qu'ici, elle ne démarrera pas une voiture car il s'agit du dongle USB / Wireless lorsque l'on veut éviter de brancher des câbles au PC.



Vu de l'arrière le pédalier Clubsport vous montre ses possibilités d'ajustement. Vous remarquerez le potentiomètre de limitation du frein, les écrous de précontrainte des ressorts et l'ajustement en hauteur de l'angle d'attaque de chaque pédale.



Lorsqu'ils sont mis l'un à côté de l'autre, le pédalier du G25 a du mal à faire bonne figure face à un rival qui le surclasse sur de nombreux points.



Le shifter séquentiel Fanatec et sa connectique « originale » de type PS2 qui n'est, à mon avis, pas le choix le plus judicieux. En mode « PC » vous pourrez utiliser le plus moderne USB. A noter que sur le côté gauche du boîtier du volant se trouve la prise qui permet de brancher le casque Microsoft de la xBox 360.



Gentleman, start your engines...

Le point le plus important (après la compatibilité totale du Fanatec), c'est sans doute le feeling que l'on ressent aux commandes de ces deux configurations. Personnellement, j'ai toujours été satisfait de mon volant G25. Ici encore, le Fanatec vous emmène dans une autre dimension. Est-il meilleur ? Pas certain, mais le diamètre du volant, son épaisseur et surtout sa mécanique vous donnent des sensations bien différentes. Un seul moteur et transmission par courroie pour le Fanatec face à deux moteurs et engrenages pour le Logitech. Dans les faits, cela se traduit par plus de souplesse de transmission et de FFB pour le volant fabriqué en Allemagne. Suivant les utilisations, on préférera sans doute l'un ou l'autre. Par exemple, je trouve le PTSW vraiment supérieur pour un jeu comme RBR. Mais, cela reste avant tout une affaire de goût. Précisons encore que le Fanatec est équipé de 2 moteurs annexes dédiés aux vibrations uniquement.

A mon sens, l'aspect le plus décevant du volant Fanatec, c'est son système de refroidissement. Vu l'utilisation d'un moteur unique (plus gros), Fanatec a dû utiliser un ventilateur pour maintenir le boîtier du volant à une température raisonnable. Malheureusement, il semblerait que cet élément soit vraiment très bas de gamme. Dès que la température s'élève, le ventilateur se met en marche et émet un « sifflement » très désagréable. Un nouveau firmware corrigerait ce défaut en activant en permanence le ventilateur mais à vitesse réduite de manière à ne pas arriver à des températures trop élevées. A vérifier, car pour l'instant, tout le bénéfice du silence de fonctionnement de la courroie est trop souvent ruiné par ce ventilo bruyant.

Par contre, côté pédalier, il n'y a pas photo. Toujours selon mon avis personnel, le Fanatec surpasse vraiment son rival de par sa construction, son look, sa robustesse et les très nombreuses possibilités d'adaptation de position des pédales et de leur résistance. Tout est réglable via la précontrainte des ressorts et le positionnement de l'axe de pivot des pédales. Un luxe dont je ne saurais plus me passer aujourd'hui. Sans compter qu'avec le kit complémentaire d'adaptation qui vient de sortir sur le site de Fanatec vous pourrez aller encore plus loin dans la finesse des réglages mécaniques.

Le frein bénéficie d'un traitement de faveur car il est équipé d'un capteur de pression combiné avec un petit tube en mousse indestructible de fabrication 3M. La précision et le feeling sont bien au rendez-vous. En changeant l'axe d'attaque de la pédale de frein, il est très facile d'obtenir une sensation de résistance bien ferme, proche d'une voiture de sport telle qu'une Lotus Elise...

Pour les amateurs de tuning, il est même possible d'obtenir des pédales et un repose-pied dans différentes couleurs.

Et pour le podium ?

On ne va pas vous la jouer à la Jacques Martin : « Tout le monde a gagné... ». Et pourtant. Côté volant, au vu des grosses différences de feeling, l'un appréciera la souplesse du Fanatec tandis qu'un autre préférera la vigueur du G25. Le diamètre du volant est aussi une question de goût. Personnellement, je me suis très vite habitué au Fanatec. A noter cependant la couture intérieure du cuir du volant qui est bien présente et qui peut irriter en utilisation intensive par exemple en simulation rallye.

Pour le pédalier, cela a été dit plus haut, la qualité de fabrication et le nombre impressionnant de réglages met bien en avant la fabrication Clubsport de Fanatec. Même si celui du G25 ne démérite pas, il ne joue pas à mon sens dans le même registre.

Il reste un aspect : le côté financier. Il n'est pas négligeable lorsque l'on met les deux configurations dans la balance. Il faudra déboursé quelques 500 euro pour un Fanatec Porsche Turbo S Wheel et un pédalier Clubsport (disponibles à la vente uniquement sur internet). C'est assez lourd face à un G25 qui, à sa sortie, était facturé 300 euro (et qui se trouve facilement d'occasion à très bon prix) ou un G27 que l'on trouve neuf sous la barre des 300 euro.

Liens utiles

Le site officiel Logitech :

www.logitech.com

Le site officiel Fanatec :

www.fanatec.de

Le blog Porsche 911 Wheel Club :

www.911wheel.de

Le tuning kit pour le pédalier Clubsport :

www.911wheel.de/?q=node/3437

Comparatif de 5 volants par SimRaceWaySimaRaceWay (à partir de la 16ème minute) :

www.youtube.com/watch?v=kBCes894jXY

Capteur de frein pour G25 :

www.apelectrix.com

Tutorial de montage capteur de frein G25 :

www.apelectrix.com/install_N.html



Une petite plaque en alu permet de diminuer l'écart entre le frein et l'accélérateur sur le pédalier, ce qui facilite le talon-pointe.



La Cellule de pression dans son support pour le pédalier du G25. Cette pièce va remplacer le cylindre rouge qui contient les ressorts d'origine.



La cellule de capteur de pression est en place dans le pédalier du G25. On remarque également l'épaisseur de la plaque d'aluminium sur la pédale de frein. Cette épaisseur peut être adaptée selon les goûts. www.apelectrix.com

En finalité, si vous voulez absolument une compatibilité PC / xBox, vous n'avez pas vraiment le choix ; le Fanatec est la solution qui vous permettra d'utiliser un seul volant pour votre PC et vos consoles. Dans ce cas, vous ne serez pas déçu. Pour une utilisation PC uniquement, il y a la possibilité de « mixer » un volant Logitech avec un pédalier Clubsport qui à mon sens apporte un réel plus à votre configuration. A vous le choix !



**LIVE
SIM**

ABONNEZ VOUS SUR

WWW.LIVE-SIM.COM

**ET RECEVEZ
LE MAGAZINE
PAR MAIL !**

TEST

Par Vincent Nagorniewicz

Fuji SpeedWay By VLM

Sorti fin mars pour rFactor, le circuit de Fuji, développé par l'équipe VLM, nous propose de découvrir ses 4 tracés différents situés entre l'année 1982 et 1993... JPC nous avait déjà concocté sa propre version de ce circuit, alors qu'est ce que nous apporte de plus le Fuji de VLM ? Passons donc au crible ce tracé ensemble.



Un peu d'histoire-géographie ne faisant jamais de mal, le Fuji Speedway est situé au pied du Mont Fuji, dans le bourg d'Oyama à une centaine de kilomètres de Tokyo, au Japon, bien entendu... Le circuit à été ouvert en 1963, et est devenu la propriété de Toyota en 2000. Même si la piste a été ralentie par deux chicanes dans les années 80, la vitesse sur la piste reste très élevée, grâce à la longue ligne droite principale de 1,5km, l'une des plus longues dans le sport automobile. C'est Felipe Massa à bord de sa Ferrari, qui détient le record du tour avec un joli 1m17s287 en 2008.

Passons de suite en revue les 4 tracés différents.

Logiquement, je me lance d'abord sur la version de 1982, longue de 4,360km. N'ayant pour le moment roulé que sur le Fuji de JPC, j'aborde le circuit prudemment histoire de m'imprégner de ce nouveau tracé. Arrivé au virage Coca-Cola (Turn 3), première différence : le virage est court-circuité, et ce négocie donc beaucoup plus rapidement ! J'amène la voiture jusqu'à la chicane Dunlop (Turn 10), me prépare au gros freinage, et surprise ! Pas de chicane ! Je ré-enfonce donc la pédale des gaz, et là aussi toute la partie avec les courbes lente de la fin du circuit n'y sont pas, ce qui amène donc directement l'auto dans la très longue ligne droite. Rapide, assez simple, mais prenant ! Promis je vais réessayer avec une voiture qui a plus de chevaux sous le capot, car étant piètre pilote je me suis lancé pour la découverte du tracé avec la Kodi ZR de 166cv !!!



Après ce petit échauffement, je me sens prêt à attaquer la version 1990 du circuit, et découvrir ses 4,440km de piste... Cette fois ci, je change de baquet et m'installe à bord d'une ClioCup qui n'a pas beaucoup plus de chevaux que la Kodi, mais un bien meilleur châssis ! La différence avec le tracé de 1982, c'est que maintenant la chicane Dunlop est bel et bien présente, ce qui rend le pilotage un poil plus technique. Retour au stand pour changer les pneus et nettoyer le pare-brise, et je repars pour un tour de reconnaissance du tracé 1993, un peu plus long avec ses 4,469km. Le virage Coca-Cola est maintenant bien présent, tel qu'on le connaît actuellement, le reste est inchangé. Il ne manque plus que la version MotoGP 500cc à tester, n'ayant pas de moto sous la main, je monte dans ma Porsche 997, pour découvrir une chicane (rapide) supplémentaire entre le virage du Hairpin (Turn 6) et la chicane Dunlop...



Graphiquement, VLM a fait du bon boulot ! Beaucoup trouvent les textures un peu trop fade, voir tristounette, mais pour ma part, je trouve que visuellement cela colle plus à la réalité. Autre grosse différence avec le circuit de JPC, la piste est un peu plus large, avec des dénivelés plus prononcés, et surtout, une bien meilleure fluidité dans les courbes... Vraiment appréciable ! Concernant les FPS, je n'ai dénoté aucunes baisses lors de mes tests, donc le travail est bien optimisé et fonctionnera parfaitement même sur des moyennes configurations...

Conclusion

VLM nous offre là une belle alternative au circuit de JPC, et mon seul regret, est qu'il n'y a justement pas la version de Fuji que l'on connaît actuellement, avec ses virages tortueux en fin de circuit... Est-ce un choix délibéré pour se démarquer de JPC, ou cela fera t-il l'objet d'une prochaine version ? A suivre donc...

COMPARATIF

VLM



JPC



TEST

Par Maxence Cholet

Magnificent Park
By Haryseb

Un nouveau circuit vient tout juste de sortir de terre, circuit imaginaire qui reste toutefois très réel, notre cher architecte haryseb, vous montrera à quel point l'environnement et le dénivelé peut jouer sur la difficulté.



Salut Haryseb, tout d'abord pourquoi la conception d'un nouveau circuit ? Hermann Tilke a-t-il du souci à se faire ?

Non Hermann Tilke n'a pas de souci à se faire, bien que j'aimerais bien être à sa place, ou faire parti d'une de ses équipes. A vrai dire je ne suis pas un grand fan de ses tracés. Je trouve ses plus grands tracés assez fades, sans vie, trop lissés, stéréotypés. Ses derniers circuits ont un tracé, et l'environnement s'adapte autour de ce tracé. Je suis beaucoup plus sensible aux circuits qui vont se fondre dans le décor et s'adapter à l'environnement. Bien sûr c'est

toujours plus facile à dire qu'à faire. Et je pense que ce monsieur n'a pas vraiment le choix du terrain sur lequel on lui demande de tracer quelque chose. Je pense aussi que toutes les normes de sécurité, de respect de l'environnement, de la qualité de spectacle que l'on impose font qu'il ne doit plus vraiment avoir de liberté d'expression. Fini le temps où l'on pouvait avoir un joli tracé à travers la forêt, la montagne, qui suive les dénivelés naturels, genre Spa Francorchamps, ou le Nordschleife. On se ferait assassiner par les pro-écologistes, ou autres soi-disant défenseurs de la nature.

Pour mon cas pourquoi un nouveau tracé ? Parce que j'ai toujours aimé jouer les architectes. C'était un métier que j'aurais voulu faire à la base ; finalement, études d'aéronautique, tout ça pour finir dans une boîte d'équipementier automobile. Cherchez l'erreur. J'ai toujours aimé gribouiller des circuits, des parcours de golf (fan et pratiquant) sur des coins de pages. Bien sûr aussi fan de Sim Racing. Jusqu'à l'année dernière, la conception d'un circuit, était pour moi très difficilement concevable, vu le nombre d'outils et la complexité de certains outils qu'il faut maîtriser, 3DSMax, etc... Et puis un jour j'ai découvert un petit soft excellent, Bob's Track Builder (BTB). D'une facilité déconcertante pour obtenir un tracé. Bon il ne faut pas s'y méprendre on obtiendra un tracé, mais cela restera loin, très loin des grandes productions que l'on





peut avoir aujourd'hui. Mais ce soft à lui seul permet de gérer tous les différents aspects de la création d'un circuit. Du tracé au terrain et bâtiments, murs, décors, objets, AIW, caméras, etc... De là, j'ai commencé l'aventure de mon projet.

Pourquoi un nouveau tracé plutôt que la mise en forme d'un existant ? Plusieurs personnes me l'ont demandé. Tout simplement parce que cela n'amène à aucune part de créativité, d'innovation. Je trouve personnellement, sans dénigrer le travail de ceux qui modélisent des circuits réels,

assez facile de reprendre et faire un copier-coller de ce qui existe. Cela demande un gros travail de recherche de photo et d'infos, mais finalement on sait à quoi s'attendre, puisque l'on connaît déjà le tracé. J'ai même parfois du mal à comprendre pourquoi on n'arrête pas de s'acharner à faire, à refaire certains tracés, alors qu'ils existent déjà X fois, plutôt que d'essayer d'innover et créer de nouveaux tracés sorti de nos têtes. Par contre des améliorations graphiques de certains circuits, je trouve cela très bien. Ce que je trouve dommage, c'est que de très grosses teams qui réalisent de jolies copies de tracés existants, ont peur de se lancer le défi de créer un tracé monté de toute part. Car c'est bien là le gros défi, proposer un tracé qui arrive à plaire à un maximum de pilotes, qui innove, qui soit joli graphiquement et qui permette le passage d'un bon nombre de catégories. Dommage qu'il n'y ait pas plus de personnes qui se lancent ce défi, certes très compliqué, mais pas du tout insurmontable.

Comment as-tu trouvé les enchaînements de virages? Est-ce un mélange de virages connus ?

La réponse à ta double question ne va pas être très facile à donner, et une petite explication de la création, de l'historique et des difficultés que j'ai rencontrées, va répondre naturellement à ta question. Si je devais faire court, je dirais que je changerais quasi tout le temps certains enchaînements du tracé. Et comme un enchaînement amène toujours à un autre enchaînement, on n'en fini quasiment jamais. Tu en changes un qui impacte sur le suivant, parfois même le précédent, et ainsi de suite. Ce que j'ai voulu essayer de faire, c'est d'avoir un tracé pour tout le monde, qu'il y en ait pour tous les goûts. Avoir un tracé pour faire de l'Endurance, de la course de GT, un peu de tout en fait. Et ça c'est très dur, on peut revenir à une phrase connue, « les goûts et les couleurs ça ne se discute pas ! », on en a tous des différents. Donc je suis parti sur mes propres goûts et sensations. Mes goûts sont : avoir de gros dénivelés, un circuit très dur techniquement (et encore on peut avoir différents avis à ce niveau), de grandes courbes, des freinages difficiles en appuis, des chicanes rapides, et des enchaînements rapides. J'aime bien quand il y a toujours du mouvement, de la vie, pas de temps mort sur un tracé. J'ai horreur de faire des lignes droites, n'importe quel pilote est très bon sur une ligne droite. A matériel égal tu ne vas pas départager deux pilotes sur une ligne droite. Je préfère un circuit où pour faire un temps, il faut que la voiture soit réglée au poil et que l'on ait pris un maximum de risque sur le tour.

De ce principe, et ne connaissant rien à la conception d'un circuit pour le Simracing, j'ai gribouillé, gribouillé, gribouillé, etc... Dans l'idée d'essayer de rassembler ce qui se fait de mieux en courbes sur de vrais circuits avec ce que j'aime. Finalement j'ai très vite été déçu, ça n'a rien donné. La copie de certaines courbes, enlevées de leurs contextes, devenait fade, et des quelques personnes qui ont pu essayer les premières versions dessinées, le circuit était souvent jugé beaucoup trop difficile. Aussi le circuit sortait totalement de ce qui peut se faire dans la réalité. Car mon but est d'avoir de la créativité, mais aussi de rester un minimum dans les règles de base d'un vrai tracé. Je ne voulais pas d'un circuit à la Mario Kart ou autre jeu d'arcade. Ce dont je me suis vite aperçu, dans la création de toutes pièces d'un circuit, c'est la difficulté à percevoir l'intérêt de certains virages et de certains enchaînements. D'essayer de faire ressentir la bonne sensation, désirée lorsque l'on a gribouillé sur son papier. Et très vite on se rend compte qu'un tracé à lui tout seul ne fait rien s'il n'y a pas un environnement autour. On prend le raidillon de l'eau rouge, vous enlevez tout le décor autour, vous posez ce virage au milieu du désert, vous ne ressentirez quasi aucune sensation ! Tout ça pour dire que le décor et l'environnement d'un circuit, font parfois plus que le tracé lui-même.





Et c'est surtout dans cette partie de la création d'un circuit fictif, par rapport à la modélisation d'un vrai tracé, que cela devient très difficile. Car il faut dessiner le tracé, mais aussi penser à tout, du bac à gravier aux murs, grillages, tribunes, positions des commissaires, échappatoires, arbres, etc... Essayer d'avoir un minimum de logique pour éviter de faire du n'importe quoi. J'ai potassé un bon nombre d'articles et photos-videos, pour comprendre certaines règles. Il faut jouer les apprentis sorciers et créer un décor, et il faut parfois avoir pas mal d'imagination.

Le problème dans la conception, c'est que sur le papier on reste en 2D, on n'a pas de décor, on a donc parfois l'impression que les enchaînements dessinés sont super. On les transpose dans le jeu, vierge de décor ou juste avec une grande bande de gazon de chaque côté du tracé, on essaye, et c'est tout fade.

De là, j'ai vite appris quelques trucs : sans décor ni environnement, le circuit dessiné ne ressort pas. J'ai dessiné un nombre incalculable de courbes, d'enchaînements, posé tout cela dans le jeu, j'ai fait des tours et des tours, et souvent certaines courbes paraissaient bien, d'autres totalement inutiles. Et il me suffisait d'ajouter quelques murs, arbres, buissons, bâtiments, pour tout de suite inverser la tendance ; certaines courbes qui n'étaient pas mal, devenaient fades et inversement. Je vous laisse donc imaginer le temps qu'il faut pour arriver à quelque chose de correct en ressenti. Un mur rapproché ou éloigné de la piste donne parfois des sensations totalement différentes dans un enchaînement ou une courbe. Je ne compte même plus les changements, les suppressions, les reconstructions, ça doit être impressionnant. Et en plus, à tout cela il faut ajouter du dénivelé, car parfois une simple bosse, un virage en descente ou en montée, en aveugle, et cela change du tout au tout. Obtenir un tracé sympa en sensation pour un mod et réussir à en faire une boucle, devient très vite un vrai casse-tête. Et l'idée de tracé que l'on ce fait au départ, part souvent vite en éclat.

Le dernier point sur lequel j'ai buté, et l'erreur que j'ai faite, c'est l'utilisation du mod avec lequel j'ai fait les essais. J'ai énormément testé mon tracé avec les protos d'Enduracers. Par la suite, lorsque j'ai essayé avec d'autres mods, certaines parties du tracé devenaient totalement incohérentes ou sans aucun ressenti. Car deux types de voiture donnent des sensations totalement différentes. Mon idée était de faire profiter un maximum de pilotes avec un maximum de mods. C'est pour cela que très vite quelques variantes ont fait leur apparition.

Voilà dans l'ensemble toutes les difficultés que j'ai pu rencontrer, sans compter toutes celles liées à l'apprentissage des différents softs qu'il a fallu que je découvre et que j'apprenne à maîtriser pour faire fonctionner un circuit.

Aujourd'hui, je pense avoir trouvé un bon compromis entre ce que j'aime, avoir réussi à intégrer un bon panel de courbes différentes, avoir une utilisation diverse du circuit, de l'Endurance au GT, limite F1. Mais tout cela ne reste que mon propre avis, et mes propres goûts et sensations. Seul le temps et les pilotes du SimRacing pourront donner leurs avis, j'ai juste essayé d'être le plus large possible, pour que le tracé plaise à un maximum de pilotes.





Pour toi quel est le type de voiture qui conviendrait le mieux au circuit ?



J'ai un peu répondu dans la question précédente. Le projet désiré à la base était un complexe, pour du multi catégories. Mon idée de base étant d'avoir un tracé GP nouvelle génération, un tracé GP d'anciennes générations dans le but d'utiliser ces deux tracés pour des mods F1 voir même historiques, ainsi que des mods GT, ou Mégane, Clio Cup, 207 etc... sur une variante plus courte que le Gp. Tout cela sera complété d'une version du tracé Endurance de 13 Km qui reprend le tracé GP plus une version route, genre Le Mans, pour revenir sur l'ancien GP et boucler la boucle par la fin du GP (cette version me tient particulièrement à cœur). Mon but est que le maximum de pilotes, donc de goûts divers et variés, s'y amusent et trouvent le projet intéressant.

On peut voir un fort dénivelé tout au long du circuit, penses-tu que la différence à l'arrivée se fera grâce aux réglages?

Avec cette question tu mets un peu le doigt sur ce que j'apprécie le plus, et ce que j'ai essayé d'obtenir. Si tu me pose la question, c'est que vous avez dû vous en rendre compte, trouver un bon setup sera difficile.

Pourquoi :

C'est dû à moi, à mes goûts. Dans le Simracing comme dans d'autres loisirs que je pratique, j'ai toujours adoré farfouiller, toujours essayé de comprendre, essayé de maîtriser. Dans le simracing, autant je peux m'amuser sur la piste, comme je vais autant, voire même plus m'éclater à essayer de comprendre tel ou tel réglage, et ainsi essayer d'adapter la voiture à la piste, afin d'obtenir le meilleur compromis possible.

Pour les personnes qui rouleront dessus, j'ai essayé de rendre le plus complexe possible le réglage de la voiture, en y mettant tous les types de courbes associés à du dénivelé. Ce qui fait que l'on aura beaucoup de mal à obtenir une voiture parfaitement réglée, il faudra obligatoirement trouver un compromis entre les différentes portions du circuit. Sur le circuit actuellement entre vos mains qui est la version GP de 6,8 km cela est déjà assez dur. Sur la version future, qui sera la variante Endurance de 13,3 km, cela sera encore plus dur. Donc oui, si des courses ont lieu sur le tracé, j'espère et je pense que les premiers seront sûrement ceux qui auront réussi à trouver un bon compromis réglage, mais aussi ceux qui auront réussi à éviter les pièges du tracé.



On risque de retrouver le circuit sur de nombreux opens et courses d'endurances prochainement, cela peut-il te motiver à créer un nouveau circuit ?



C'est vrai que le but premier de ce projet était avant tout de me faire plaisir moi-même, dans la conception, l'apprentissage et la découverte des outils, pour construire et faire fonctionner le circuit. Dans un second temps, j'ai essayé de faire au mieux pour qu'un maximum de personnes puisse en profiter. Je n'ai pas à l'esprit de faire de ce circuit le n°1, je ne suis pas en compétition contre qui que ce soit. D'ailleurs, je trouve justement malheureux que certaines personnes, justement, se prennent parfois un peu trop au sérieux, et donnent l'impression d'être en compétition dans la réalisation de leurs projets, puis verrouillent le tout, et empêchent la moindre petite chose sur l'utilisation de leurs travaux. Dans la conception de mon circuit, j'ai essayé de faire un minimum de chose facilement interchangeables et

paramétrables. Il est ainsi très facile, grâce à quelques templates de changer des choses, selon les courses organisées : publicité environnante du circuit, panneaux de pit paramétrables, style couleur du box, etc... Bien sûr tout cela demande énormément de temps. Jusqu'à aujourd'hui, j'ai tout appris et j'ai encore beaucoup à apprendre, pour arriver au résultat désiré.

J'en profite aussi pour remercier quelques personnes, dont certaines m'ont énormément aidé dans l'apprentissage de certains softs ainsi que dans la compréhension de pas mal de paramètres. Je tiens donc à remercier premièrement Neel Jani, maverick, snoop58, steveMc, FredHot, bon nombre de personnes du forum RFR, Endurance rFactor, et GPF1 pour les posts d'aide et d'encouragements. Et aussi ma femme et ma fille, qui ne comprennent pas pourquoi je passe autant d'heures derrière mon écran à dessiner des circuits.

Bien que le circuit reste aujourd'hui parfaitement jouable, quelques bugs subsistent. Aussi, un énorme boulot de finitions, qui ne se voit pas graphiquement et qui n'empêche pas forcément le circuit de fonctionner, reste encore à faire : nommage d'élément, groupement, retouche de matériaux, finitions lumière, finitions et retouche de textures... et là-dessus je remercie encore Neel Jani pour ses nombreux conseils, qui transforment un circuit banal, en un circuit superbe et magnifique.

En ce qui concerne d'autres projets, oui j'en ai tout plein, mais je compte déjà finaliser celui-ci, ainsi que ses différentes variantes. Il me reste encore beaucoup de choses à apprendre pour parfaitement terminer ce tracé. Par contre je ne referais pas l'erreur du début, où j'ai voulu très vite montrer et donner des versions à l'essai. Aujourd'hui, j'attends vraiment de finaliser ce projet avant de pouvoir le mettre à disposition.

Une fois cette version finie le GP plus la variante National, et avant de commencer un nouveau projet, j'ai à terminer la variante qui me tient à cœur, la partie totale de 13,3 KM qui reprend le GP, puis un tracé, qui sera typé « Le Mans » mélangé à de l'environnement montagne-forêt de Spa-Nordschleife. Je dirais que maintenant que je commence à maîtriser pas mal de ficelles, à savoir éviter les pièges de la conception, j'ai pas mal d'autre idée de tracés en tête. Et je n'attendrais pas que celui-ci fasse recette ou pas. Si j'ai fait ce tracé c'est avant tout pour me faire plaisir et aussi faire profiter autant que possible la communauté SimRacing.

Donc, oui tant que je trouverai du plaisir à créer, discuter, échanger avec d'autre passionnés et créateurs de circuits, j'essaierai de faire de nouveau tracé. Quant à leurs utilisations par des ligues, pour des opens ou autres, cela ne sera que la cerise sur le gâteau.



LE TEST

Pour suivre l'interview de haryseb, voici mon point de vue après quelques heures de roulage sur ce magnifique circuit. Non non.. il n'y a aucun jeux de mots.

Nous voilà à l'intérieur du paddock du Magnificent Park, circuit dont les infrastructures sont assez imposantes, ce qui permet d'accueillir un nombre important de simracers.

Une fois sortie de la pitlane, on découvre un tracé qui nous laisse présager à de longs moments de prise de tête.. Et oui, le circuit est composé d'un nombre incalculable de difficultés qui seront tous plus ou moins difficiles à négocier. Du dénivelé en veux-tu, en voilà ! Virages en aveugle, banking, épingle en dévers, longue courbe, double droit, freinage en descente, pas facile à dompter.

Il y aura une réelle difficulté en vue cockpit pour les monoplaces ou prototypes, certains virages ont des points d'entrées en aveugles et lors des premiers tours, attention au bac à sable! Qui est très bien rendu, vous pourrez braquer le volant à droite, vous irez tout droit, si vous ne restez pas bloquer dedans !

En reparlant du dénivelé, les courses d'endurances seront très animés, sur certains portions du circuit, les prototypes pourraient arriver très vite, et se faire suprendre par une GT juste après une bosse, attention à la collision. Comme toute course d'endurance qui se respecte, le départ lancé est très important, le leader pourrait profiter du dernier virage avec une légère difficulté, étroit, avec un léger banking et surtout une seule trajectoire possible. Le 1er virage ou plutôt la 1er courbe sera à prendre en file indienne, courbe très rapide même pour les GT, où il faut plonger à la corde pour ressortir sur le vibreur voire légèrement au-delà. Même si sur certaines portions il vaut mieux rester derrière et ne rien tenter, il y a aussi de nombreuses zones de dépassements avec certains virages où plusieurs trajectoires sont possibles, de quoi animer la course dans tout le peloton.



Pour vous donner mon point de vue, ce circuit est réellement très bien réalisé, les virages s'enchaînent très vite, malgré que le circuit soit assez long, le tour est vite bouclé car on ne s'ennuie pas, l'activité est permanente. On pourrait presque l'appeler le mini "Nordschleife". Cependant cela reste juste un avis parmi tant d'autres, certains vont aimer, d'autres moins, je vous laisse le temps de juger !

COCKPIT

Par Jacky Ratzenberger

Cockpit par Laurent Gouviez-Gerrebout

Les cockpits sont aussi nombreux que les Simracers. Nous aimerions tous en avoir un. Certains d'entre nous franchissent le pas. Et en fonction des compétences de chacun, les cockpits sont différents.

Laurent aime sentir la matière. Le bois a l'avantage d'être facile à travailler. Après avoir parcouru les forums, il a fait le choix de faire un cockpit statique mais d'où il pourrait conduire à l'intérieur. Après avoir conçu les plans, Laurent a réalisé un modèle 3D, en carton. Il est vrai que c'est plus facile que 3D Max, pour un résultat identique. !

Ensuite la construction a débuté. Réalisation de la structure. Mastic, ponçage, peinture, un peu de moquette pour que cela soit confortable, et un peu de temps. Environ 6 mois de la conception à la construction tel que vous le voyez. Côté

budget le bois reste une alternative raisonnable, car avec 300€ difficile de faire moins cher avec un autre matériau. Laurent conseille d'ailleurs à ceux, qui comme lui, veulent trouver des stickers pour rajouter une touche de réel, de se connecter sur www.oxalium.com (rubrique Stickers). Vous y trouverez tous les logos possibles (plus de 10000 références).

Dans une deuxième phase, il a ajouté des supports d'écrans, afin de pouvoir jouer avec 3 écrans et un Track IR. Bref quand on a commencé, rien n'est impossible.



Pose des structures en bois (medium dit MDF, le siège de kart me sert de gabarit



Partie en forme de cheminée qui contiendra le système audio 2.1 avec caisson de basse



La partie avant est réalisé en contre-plaqué 3 mm





Après la pose de 3 couches d'apprêt



Après la pose de 3 couches de peinture



Après 3 couches de vernis + la pose des stickers



Rendu avec la pose d'un écran



Installation finale avec 3 écrans



Rendu avec les 3 écran en eye-infinity et le simulateur Iracing

RENDU

Par Vincent Nagorniewicz

**Plein les
mirettes !!!**

Tout Fan de SimRacing aime les jolies carrosseries... Voici donc, pour vous, une sélection des meilleurs rendus 3D concernant notre passion commune : l'automobile !

Ce mois ci, je vous propose que 3 rendus seulement, mais de toute beauté ! Commençons par l'ami Woolfen et sa Pontiac, comme d'habitude c'est le HDRi qu'il préfère, mais cette fois ci, entièrement fait sous Keyshot... Pour ma part, mon Diablo SV, tout droit sorti de Forza 3, a été conçu et texturé sous 3DS Max, puis le rendu final sous Keyshot... Et terminons avec l'ami PtiPoiil, et son Audi, entièrement conçue avec 3DS Max, et son moteur de rendu préféré : Brazil !

N'hésitez pas à nous envoyer vos créations a la redac : redac@live-sim.com



Woolfen



Playmobil



Ptipoil

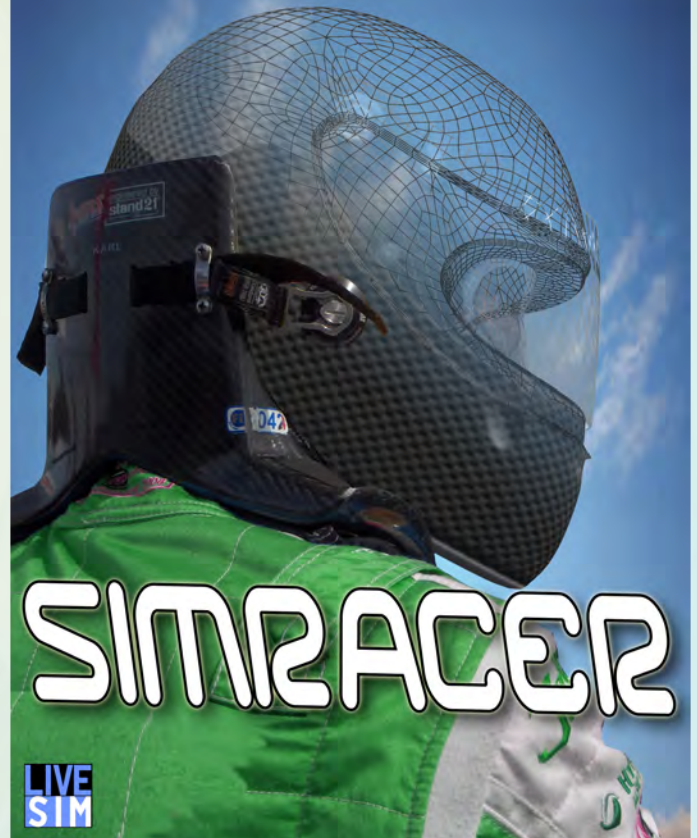
ROMAN

Par Jacky Ratzenberger

Après avoir vu beaucoup d'évolutions depuis mes premiers tours de roues en Simracing, j'ai acquis la certitude que chaque génération de jeu n'est qu'une étape. Selon moi la question n'est pas de savoir si un pilote virtuel deviendra un pilote de F1, mais plutôt quand cela arrivera.

En effet divers éléments permettent de voir que nous allons bien vers ce rapprochement entre les deux mondes. Les ordinateurs sont de plus puissants et évoluent bien plus vite que les puissances des voitures réelles. La communauté devient professionnelle. Iracing a trouvé un financement pour modéliser sans compromis. La ligue FSR propose un championnat des meilleurs pilotes du monde. Je vois aussi de plus en plus de bricoleurs réaliser leur propre cockpit en mouvement. Et puis les équipes de F1 qui utilisent la simulation pour progresser. La vraie preuve est là, je crois.

Jacky Ratzenberger



Comme je suis utopiste, j'ai eu envie de raconter cette histoire d'un Simracer qui deviendrait un Realracer. Parsemé d'anecdotes et de personnes qui ont œuvré dans le Simracing, ce feuilleton sera publié à chaque numéro de LiveSim. J'espère que ce Simracer vous plaira, autant que j'en ai eu plaisir à inventer notre futur.

Janvier 2017

« Allo papa, ça y est ! Ils viennent de téléphoner !

- Alors ? Qu'est ce qu'ils ont dit ? C'est bon ?

- Evidemment que c'est bon ! Je serai au Castelet la semaine prochaine pour trois jours d'essai. Tu te rends compte ? Cette fois-ci on y est ! On y est vraiment !

- Bravo petit gars. Oui, on y est ! »

Après dix ans, ce sont bien des larmes que chacun verse. Larmes des souvenirs passés, de sacrifices et de travail. Dix ans à se battre avec d'autres pilotes, à avoir plus faim qu'eux. Des victoires, ils en ont tous eu, pourtant celle-ci a une autre saveur. Les SimRacers tant décriés par le passé, marchent inexorablement sur la même piste que les RealRacers. La voie est ouverte, mais il ne faudra pas longtemps. D'autres SimRacers emprunteront le même chemin, et prendront les quelques places tant convoitées.

Quarante ans qu'elle durait, cette guerre, arrangée par des gentlemen. Mr E avait toujours attisé le feu, pour que les caméras reviennent toujours à la Formule1. Pendant quarante ans, il l'a dirigée à la demande des équipes qui le voyaient comme un fédérateur.

Chacune d'elles se battaient pour être la meilleure, et n'avait pas de temps à consacrer à autre chose. Bernie s'est chargé de transformer ce championnat en l'organisation qui a aspiré le plus de dollars au monde. Pour qu'elle se tienne debout, il en faut des sponsors. Bernie en a vu défiler un grand nombre. Des financiers, des medias, des dirigeants de pays. L'équivalent des Jeux Olympiques, et qui se déroulaient deux fois par mois. Tous voulaient en croquer. Seulement tous les trois ou quatre ans, ils disparaissaient au gré des changements de direction stratégique des entreprises. On se souvient tous de Honda qui quitta l'aventure, avec pourtant dans ces cartons, une voiture championne du monde. Il en a tellement vu passer.

Flavio a repris naturellement l'activité fin 2012, après le divorce difficile qu'a connu Bernie. Le monde de la F1 n'a pas vraiment été surpris qu'il lâche les rênes. C'est juste qu'une page se tournait. Enfin, Bernie ou Flavio, aucun des deux n'est un grand sentimental. La F1 devait renaître sous un autre nom, le GP1. Le changement de marque était nécessaire pour marquer une différence, et montrer la volonté de favoriser le spectacle. Attiré par le rêve de ces voitures surréalistes, le GP1 suscitait de l'excitation auprès des fans, et des médias. C'est l'élite de la course automobile. Un équilibre incertain qui suscite beaucoup d'espoir. A les entendre, ils arrivent tous en GP1 par passion, mais ils repartent aussi par raison. Les services marketing des grosses entreprises sont capables de mettre à disposition des directeurs d'écuries, des sommes déraisonnables pour que leurs marques soient montrées.. Ils amènent de la visibilité ! Celle qui fait tant défaut aux vendeurs. Cet argent finit par amener d'autres medias, d'autres requins. Tout le monde est content. Le Public, les Ecuries, la FIA, les Financiers, la FOM, surtout la FOM. L'argent écoute ceux qui le possèdent.

Sauf que la F1 était déjà mourante. La faute à qui ? Tout le monde et personne. Peu à peu elle s'est essoufflée à mesure que l'argent coulait à flot. Les voitures étaient développées par des centaines de personnes grâce à des souffleries qui tournaient sans discontinuer. Le constat était terrible. Les voitures n'étaient capables que de se suivre, incapables de se doubler sur la piste. En y repensant, nous devons nous contenter du pauvre spectacle qu'affichait notre télévision, et espérer que la pluie arrive pour empêcher la sieste. La tentative de dépassement entre Senna et Prost à la chicane de Suzuka, qui a fait couler tant d'encre, n'aura jamais pu arriver entre 1995 et 2012. Il fallait que le changement de nom de la formule soit parallèle avec un vrai changement. Survivre ou mourir vite.

Alors quand Flavio a vu qu'une nouvelle voie se présentait avec le Simracing, il a rapidement compris l'intérêt de mettre des « faux » pilotes dans des voitures de courses. D'abord ça ferait du buzz, les medias en parleraient. Ensuite ça remettra les pieds sur terre aux pilotes qui croient qu'ils sont les seuls capables de piloter une GP1. La loi de l'offre et de la demande. Moins il y a de pilotes, plus ils sont chers et vice versa.

Il fallait juste qu'il puisse contrôler le fait que ces pseudos pilotes, comme il les jugeait, doivent partir aussi rapidement qu'ils sont venus. Un peu comme pour la « real Tv » où chacun des participants sait qu'il n'a de visibilité que pour un an. Sortir un pilote, le faire rouler, et quand il aura été bien essoré par des pilotes, des vrais, on dira qu'il n'était pas suffisamment bon. Mais que, heureusement, on a entendu dire que l'année prochaine, un nouveau aurait été découvert. Il serait très prometteur, incroyable sans aucun doute, qu'on n'aurait jamais vu cela, etc... Bref du remplissage de journaux, de la visibilité pour le GP1. Et de l'argent qui coule à flot. Comme d'habitude, donc, Business is Business.

Tout le monde connaît les règles finalement. Les naïfs se feront manger, et les autres s'engraissent. Sauf que là, le pilote choisi pour ce programme n'est pas aussi innocent qu'il n'y paraît.



A Suivre...
DANS LE PROCHAIN LIVESIM !

Réagissez sur
notre Forum !

**LIVE
SIM**

A BESOIN DE VOUS !



Vous aimez LiveSim, et vous avez un peu de temps à consacrer ?
Nous cherchons des personnes motivées qui peuvent s'impliquer
dans le magazine. Nous aurions besoin de rédacteurs, de correc-
teurs, de traducteurs anglais, d'un graphiste pour nous aider à
structurer LiveSim.

Contactez nous à redac@live-sim.com