

LIVE SIM

RENCONTRE
Ellip6



TEST
Gran Turismo 5

N°6 FEVRIER 2011

LE WEBZINE DU SIMRACING

ENDURACERS

Rencontre avec Marc Chapelle,
artisan du Simracing

FOCUS

VirtuaLM
Mondial de la
Simulation

RENCONTRES

Et si nous passions
au dynamique ?

TESTS

Fanatec GT2
Race Room
207 WRC

RETRO

6 Heures Winter Endurance



Live Sim a été fondé par Gaylord Landais en septembre 2009. Dès octobre est paru le 1^{er} numéro. Vingt pages qui traitaient exclusivement de la simulation de courses automobiles. Depuis, le magazine a peu changé, nous ne parlons toujours que de Simracing, avec un peu plus de pages à chaque numéro.

L'ambition de l'équipe de rédaction est de promouvoir le Simracing, de parler des jeux qui sont notre passion. Tous les jours, nous voyons des professionnels travaillant dans le Simracing. Leurs réalisations méritent d'être présentées dans un média dit de référence. La surprise pour nous d'ailleurs est d'être le seul magazine sur ce créneau.

L'actualité du Simracing est riche. Mais la mode est plutôt à l'information instantanée. En exagérant, « un mod est sorti, voici la photo, voici les voitures, voici une vidéo, voici le lien. » Notre objectif est d'apporter un complément aux sites de news. Ils sont d'ailleurs notre principale source de renseignements. Comme les dépêches AFP, ils nous remplissent d'informations. A nous de choisir celles qui méritent plus d'attention, notre but étant de réaliser des articles permettant de creuser plus profondément certaines d'entre elles. Alors nous surveillons, nous sélectionnons nos sujets, nous testons, nous interviewons, nous rencontrons, et nous écrivons. Nous voulons approcher l'ensemble des aspects du Simracing. Les jeux bien sûr, les mods, les pilotes, les organisations, le matériel, et bien d'autres surprises qui viendront avec le temps.

L'équipe se compose d'une dizaine de personnes, qu'ils soient rédacteurs, correcteurs ou graphistes. Tous nous sommes des acharnés du Simracing. Nous avons chacun, notre propre histoire du Simracing, des accointances avec des ligues ou des organisations. Pourtant nous portons une grande importance à notre liberté. Nous voulons pouvoir discuter avec tout le monde, sans qu'on puisse nous reprocher d'être encartés. Nous ne sommes pas des partisans, nous avons besoin de notre libre arbitre. Notre regard doit rester neuf, interrogatif sur les sujets que nous abordons.

Les abonnés également sont une grande fierté aussi pour nous. Chaque semaine, vous vous inscrivez pour pouvoir être avertis de la sortie d'un nouveau magazine. Ne croyez pas que c'est inutile. Même si Live Sim est gratuit, et le restera, nous avons besoin de savoir pour combien de personnes nous travaillons. Quoi de mieux que des abonnés pour nous donner des conseils ou nous avertir des news qui nous échappent. Vous êtes le cœur du magazine. Nous travaillons pour vous, car vous lisez notre travail. Nous croyons en la force de cette relation. Les abonnés auront donc toujours un temps d'avance. Car vous avez fait le geste, vous avez pris le temps de vous inscrire, et parfois même de nous complimenter. Il est normal alors que vous soyez les premiers informés. A l'avenir, et sans dévoiler les beaux projets que nous avons, nous tisserons encore plus de liens avec vous.

Live Sim a la chance d'être un webzine. Nous profitons pleinement de la visibilité que nous offre Internet. Et grâce aussi à des généreux donateurs. Qu'ils en soient remerciés, car nous sommes des bénévoles. Live Sim a besoin d'eux, pour le site web, pour les déplacements, pour nous permettre de continuer à travailler. Surtout ne vous arrêtez pas !

De notre côté nous continuons à pousser. Nous en sommes à cinq magazines par an. A long terme, nous imaginons devenir un mensuel. Mais quand ? A cette question je n'ai pas de réponse encore. Je sais par contre que la simulation existera encore pendant des années.

Pensez à parler de Live Sim, à vos amis simracers...

Plus on est de fous plus on roule.

Fondateur :

Gaylor Landais

Rédacteur en Chef :

Jacky Ratzenberger

Rédacteurs :

Alain Lefebvre

Anthony Delahayes

Baptiste Vialatte

David Rosolen

Eric Antoine

Guillaume Castellan

Jacky Ratzenberger

Vincent Nagorniewicz

Graphistes :

Vincent Nagorniewicz

Baptiste Vialatte

Chef de publication :

Tanguy Endenmann

Correcteurs :

Jérôme Babebibobu

Kévin Villière

Pascal Malenfant Tremblay

Guillaume Castellan

Tanguy Endenmann

Jacky Ratzenberger

Webmaster / Développeur :

Jacky Ratzenberger

Vincent Nagorniewicz

Commercial :

Pascal Malenfant Tremblay

Rendus :

Wacha

Vincent Nagorniewicz

#6



Déjà le numéro 6 ! Trois petits mois se sont écoulés, et nous avons tenu notre promesse ! Pour ce numéro, nous allons encore plus exploiter cette nouvelle maquette afin de rendre le magazine encore plus beau. A vous de nous dire s'il vous plait...

Pour ce numéro, désigner la couverture fut difficile. Plusieurs articles la méritaient. Nous avons finalement choisi une des nouvelles voitures du SPI du mod Endurance Series. Pourquoi ? Il faut reconnaître que la sortie de ce mod est un événement. Nous devons le traiter comme il le mérite. Et plutôt que de vous présenter un test forcément inutile, puisque vous l'avez tous désormais sur vos rFactor, nous avons cherché à vous proposer un angle original. Marc Chapelle,

le responsable de l'équipe Endu Racers, a bien voulu répondre à nos questions. Qu'il en soit remercié. Finalement, ce sera déjà la 2^{ème} couverture d'Endurance Series, et j'en suis assez fier.

Dans le sommaire de ce numéro, vous trouverez également d'autres articles indispensables. Le test de Gran Turismo 5. Après une si longue attente, nous ne pouvions pas vous faire patienter encore cinq ans et le présenter dans le « Oldies ». Vincent nous présente d'ailleurs une vieillerie qui en a amusé beaucoup : « Stunt Car Racer ». A comparer avec le graphisme de GT5, pour visualiser le gouffre graphique qui sépare ces deux jeux. Nous avons aussi testé le mod 207 WRC du Team4Play et la nouvelle plateforme de Simbin : « Race Room ». Côté matériel, nous vous présentons deux visages d'une tendance grandissante : la mise en mouvement des simulateurs. D'abord Ellip6, la 3^{ème} salle que nous présentons dans Live Sim. Elle est située encore dans le sud de la France. J'ai également rencontré Arnaud, pour essayer pour la première fois un cockpit « qui bouge ». Les deux sont différents, mais semblent nécessaires et complémentaires. Vous verrez que la tendance nous paraît forte de rendre la simulation dynamique. L'actualité « matériel » passe aussi par le test d'un nouveau venu, le Fanatec GT2, ainsi que la visite du Mondial de la Simulation qui avait lieu au Bourget.

Un nouveau rédacteur est venu épauler notre équipe. Il s'agit de Cédric Leroy. Il nous présente le travail d'une 2^{ème} grande équipe du modding. Encore une qui ne parle pas beaucoup mais dont nous avons forcément les travaux sur nos PC. Il s'agit de VirtualLM, dont un des faits d'armes a été de réaliser les mythiques circuits des 24 heures (avant les chicanes). Nous y avons aussi entraîné en fin d'année dernière, pour les 6 Heures Winter Endurances, qui se sont courues sur rFactor.

Alain vous racontera un conte de Noël, dont le personnage principal est le plus grand Simracer vivant. Greger Huttu a pu essayer les voitures qu'il domine depuis quelque temps sur iRacing, GTR, GTR2, rFactor... Tout cela plus vos articles habituels, le billet d'humeur, les screenshots, les rendus, le roman, et les news qui grossissent encore un peu plus. A ce sujet, certains d'entre vous nous alimentent en informations. Ne vous arrêtez pas, nous sommes ravis de pouvoir les présenter. La conséquence de ces trois mois de travail est que vous aurez encore un peu plus de lecture. J'imagine que cela ne vous dérange pas.

Pour finir, j'aimerais avoir une pensée pour Robert Kubica. Car en plus d'être un pilote de F1 talentueux, il est aussi un Simracer qui joue à rFactor. Il aime la course, c'est son sang. Il s'est blessé, mais j'espère qu'il reviendra plus fort encore.

Prenez le temps de lire votre magazine, et n'hésitez pas à donner le lien à vos amis Simracers. Plus on est de fous, plus on roule. Pendant ce temps, pour nous, le n°7 commence déjà.

Jacky Ratzemberger
Vous voulez réagir ?
redac@live-sim.com

SOMMAIRE

LIVESIM #6 – FEVRIER 2011

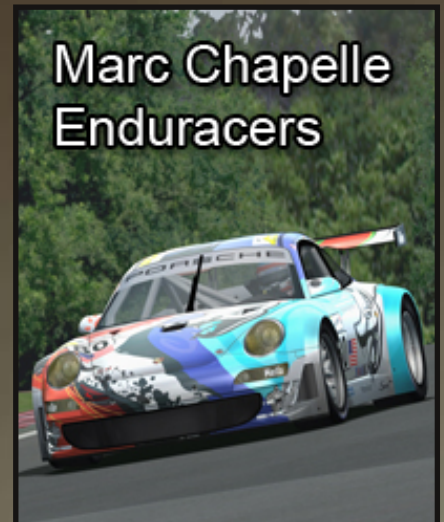
06 SCREENS



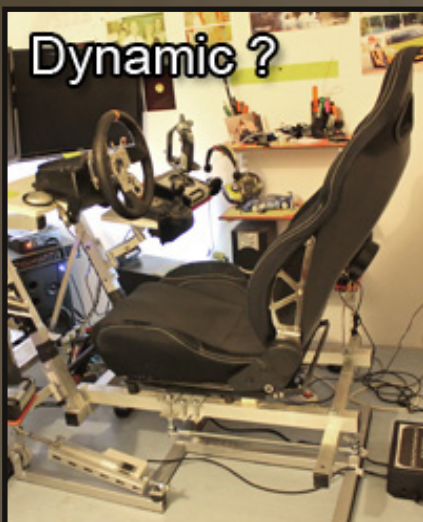
32



44



52



14 NEWS

Jeux vidéo à sortir !



60 HUMEUR

Vous le connaissez vous, vous, Davide Rigon ?

TESTS

80 Gran Turismo 5

48 207 WRC, la petite nouvelle

68 207 WRC, la petite nouvelle

36 Volant Fanatec Porsche 911 GT2, le meilleur volant multi-plateformes

26 CHRONIQUE

Greger Huttu, le conte de Noël

24 OLDIES

Stunt Car Racer

24 NEWS

88 RENDUS

LIVE
SIM

96 ROMAN

28 FOCUS

5ème Mondial de la simulation





Auteur : Iceman

Jeu : GT5





Auteur : Maxxous

Jeu : rFactor







Auteur : Dida

Jeu : Colin Mc Rae Dirt 2



Auteur : Kelnor34

Jeu : Forza 3



FANATEC 911 GT2 Wheel

Pour succéder au Porsche Turbo S Wheel (voir Live Sim #4) qui était compatible PC, PS3 et xBox 360, Fanatec vient de présenter son dernier volant : le 911 GT2. Tout comme son prédécesseur (qui s'est vendu à 10.000 exemplaires en série limitée), il sera compatible avec les trois plateformes les plus populaires.

Côté design, le volant est identique à celui de la véritable Porsche GT2 et le cerclage est en alcantara. Fanatec assure qu'il est parfaitement identique à celui utilisé sur la Porsche. Comme les autres volants de la gamme, le GT2 est équipé d'un moteur de retour de force avec transmission par courroie et de deux moteurs secondaires pour les vibrations. Il disposera de série des shifters plus longs en aluminium (les versions carbone sont disponibles séparément). Vous recevrez également un adaptateur pour vous permettre de connecter vos pédales G25 ou G27. Ce volant 911 GT2 sera équipé du dernier firmware développé par la marque.

Pour terminer, le prix est fixé à 249,95 euros hors frais d'envoi pour la France ou la Belgique. Live Sim a déjà passé commande afin de vous livrer nos impressions sur ce dernier né de la gamme Fanatec.

(infos : <http://www.fanatec.de>).



GTR Digital Edition 2010

Pour ceux qui n'ont pas eu l'occasion de goûter au premier opus de la saga des GTR signée SimBin, vous pourrez bientôt le trouver en version à télécharger sur le site RaceRoom Online. Pour mémoire, ce jeu de simulation basé sur le championnat FIA GT 2003 / 2004 était sorti début 2005. Au menu, 10 courses légendaires telles que : Magny-Cours, Barcelone, Monza et les 24 Heures de Spa-Francorchamps.



Vous trouverez également une version démo à télécharger et une extension « King of Ovals » pour les amateurs du genre !

L'adresse du téléchargement : <http://www.raceroom.net/games/gtr-fia-gt-racing-game/>

La pluie arrive sous NK Pro

Depuis quelques semaines, Net Kar Pro regorge d'activité. Entre la GP2, le Mugello, un éditeur de circuit, et le jeu Ferrari, ça a l'air de bosser pas mal. Tant mieux, non ? La dernière nouvelle est sous la forme d'une nouvelle voiture qui grimpe une course de côté sous la pluie ! A voir absolument, et à écouter. Mais attention, vous risquez de succomber en entendant les blocages de pneus sous le déluge et les coups de tonnerres. Nul doute que lorsque la version 1.3 sortira, le jeu prendra encore une autre dimension.

<http://www.youtube.com/watch?v=mlS6U6K3-tM&hd=1>





Live Sim est black listé en Chine

Quelle news n'est-ce pas ? Je l'ai appris par un de mes contacts en Chine. Live Sim est rangé parmi les sites subversifs. Les logs du site ne mentent pas. Effectivement, même si nous sommes téléchargés dans de nombreux pays, Live Sim n'est pas lu en Chine. Je me demande quel article nous a valu ce traitement.

Demo Kart Racing Pro

Le studio PiBoSo nous a réalisé une beta de Kart Racing entièrement dédié au karting. Il s'agit d'une simulation réaliste avec un circuit et trois karts disponibles dont un à boîte. La pluie est présente, ce qui est souvent signe d'une attention particulière au réalisme. Les physiques sont vraiment celles d'un kart et les graphismes sont particulièrement bien détaillés, notamment au niveau des mouvements du pilote. Le développement est toujours en cours, mais le niveau actuel laisse présager un hit. Prix du jeu complet, 20 euros.



<http://www.kart racing-pro.com/?page=downloads>



Mod F1 1991 dans rFactor

La saison 1991 fut l'une des meilleures de l'histoire de la Formule 1. 18 constructeurs différents se sont disputés le titre, finalement remporté par le regretté Ayrton Senna, et McLaren Honda. F1-sim-racer, sur rFactor, nous propose de revivre cette saison fabuleuse avec le mod F1 1991 qui contient toutes les voitures et tous les pilotes de ce millésime. Un mod bien difficile comme on les aime, dans sa version Historical Edition. À essayer d'urgence !

<http://www.fileserve.com/file/GDJnYtm>

Upgrade GT5 des voitures Standard à Premium

Dans une interview donnée dans le magazine japonais de jeux vidéos Famitsu, Kazunori Yamauchi, le créateur de GT5 a indiqué que les 800 voitures standards seront mises à jour pour devenir des premiums. C'est une bonne nouvelle pour les joueurs qui regrettaient les différences de qualité entre les deux spécifications. Pour l'instant, pas de détails sur la date de mise à jour. Vous croyez que c'est reparti pour 5 ans ?



Endurance rFactor revient très bientôt

Endurance rFactor, à qui nous devons notamment les 12 Heures de Sebring, est en phase de recrutement. Ils sont à la recherche de trois personnes qui feront partie du noyau décisionnel. L'affiliation à une ligue n'est pas un problème, pour postuler il faut avoir au moins une compétence parmi les suivantes :

- graphiste
- retouche circuit, création pack skin
- anglophone
- gestion serveur



Ces personnes doivent avoir envie de s'investir sans pour autant délaisser leur vie privée. Un point sera fait à chaque candidat. Si vous êtes intéressés, vous pouvez contacter Endurance rFactor par email à l'adresse suivante ayant pour objet "Recrutement", à l'adresse suivante : endurancefactor@gmail.com

*Endurance rFactor prévoit un retour en Septembre - Octobre pour sa prochaine endurance

<http://www.endurance-rfactor.fr/>

FSOne 09 V2 : enfin le RealFeel



Le 26 Décembre dernier, IPM sortait une version 2.0 de son fameux mod FSOne 2009. La grosse nouveauté est la compatibilité avec le plugin RealFeel qui règle le retour de force de manière très réaliste. En outre, le système de boost, le KERS, fait son apparition : l'énergie dégagée par les freinages est récupérée pour augmenter le temps de quelques secondes la puissance de la monoplace. Tout cela en plus des traditionnelles nouvelles textures, nouveaux shaders, nouvelles caméras, nouveaux amortisseurs... Attention cependant, la V2 ne s'installe pas par-dessus la première version ! Lisez bien les instructions.

<http://www.internationalpro-modding.com/?pageid=316>

GT Omega Racing : un nouveau distributeur de Race Seat en France

Basée en Angleterre à Glasgow, la société GT Omega Racing Ltd dispose maintenant d'un distributeur exclusif en France. En effet, le site www.gtomegaracing.fr permet de commander directement en ligne et la livraison est assurée par UPS.

Au menu, un Race Seat réalisé en tubes d'acier cintrés peints en noir. Il est équipé d'un baquet noir et rouge dont le dossier est réglable. Cette architecture offre l'avantage d'être solide et stable tout en assurant un dégagement complet au niveau des jambes et du pédalier. La hauteur du volant est réglable ainsi que le positionnement du siège. Pour les personnes de plus d'un mètre quatre-vingt-dix, des « extensions » sont fournies pour permettre de jouer confortablement. Le support de volant dispose de trous pour la fixation des volants Logitech G25/G27 (visserie fournie) ainsi que pour les volants de la gamme Fanatec. Dans ce kit audio 5.1, vous trouverez également des supports pour enceintes arrières. Ce kit de base est proposé à 309,00 euros. Il faudra compter quelques 51,50 euros de frais de livraison.



Le kit « GT Omega Racing Pro » regroupe toutes les options du kit de base, mais vous trouverez dans cet ensemble des accessoires (vendus séparément) tels que : support de clavier PC, support de levier de vitesses et support d'écran. Le prix du kit « Pro » est de 376,00 euros avec toujours des frais de livraison de 51,50 euros.

À noter qu'il existe également un adaptateur pour le volant Microsoft xBox (29,90 euros).

La gamme des produits GT Omega Racing est à découvrir sur le site web du distributeur : www.gtomegaracing.fr.

Simbox



Le climat du sud de la France semble bien favorable aux salles de Simracing. Car en Février s'ouvre Simbox à Toulon, précisément au Bowling de La Garde, dans un centre de loisirs de 10.000 m². Huit simulateurs dynamiques vous permettront de rouler entre poteaux. Le tarif de base est de 20€ pour 20 minutes. Il sera possible de créer des courses sur mesure, ou de participer à des championnats.

Rfactor passe le mur du son



Le Thrust SCC est la voiture la plus rapide du monde : elle a atteint, le 15 Octobre 1997, la vitesse faramineuse de 1.227 km/h ! Dotée de deux turboréacteurs produisant à eux deux 106 000 ch - excusez du peu ! - c'est le véhicule terrestre le plus puissant jamais conçu. Hemetola et son équipe vous permettent de reproduire cet exploit avec un mod comprenant le véhicule et un lac salé. Même sur un écran c'est plutôt impressionnant !



The image features the SimuZone D-BOX logo at the top, with 'simuZone' in red and white and 'D-BOX' in white. Below the logo is a map of France with several red dots indicating the locations of SimuZone gaming rooms. The map is framed by a white outline.

Nous voyons fleurir depuis peu des salles de jeux vidéos spécifiquement dédiées au Simracing. Quelle bonne nouvelle non ? Certaines d'entre elles se sont regroupées sous la bannière de Simuzone.fr. À ce jour, huit salles sont dans ce réseau : La Ferté Gaucher (Nord Est de Paris), Nantes, Lyon, Antibes, Marseille, Avignon, Montpellier et Toulouse. Cette bonne idée nous vient de l'importateur France et Europe des Simulateurs D-BOX, lmsolutions. ils ont souhaité faciliter le partage d'informations et des réglages entre les salles concernant les équipements qu'ils ont en commun. Les prix des 10 minutes varient selon les salles, la fourchette est comprise entre 8 € et 15 €. N'hésitez pas à aller faire un tour sur le site, j'ai dans l'idée que le nombre de salles va grandir...

<http://www.simuzone.fr/>



Thrustmaster T500RS

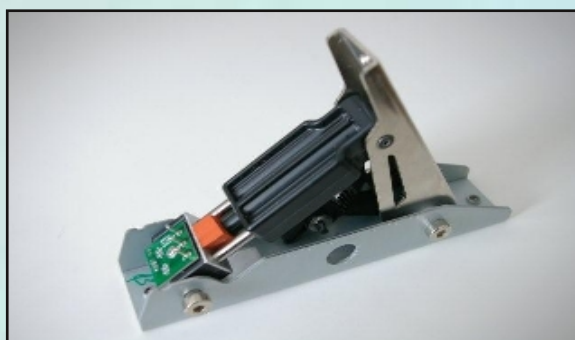
Sorti le 3 Janvier dernier, le Thrustmaster T500 RS s'annonce d'entrée comme la référence en la matière. D'une précision redoutable - plus de 65.000 positions contre environ 16.000 pour un G27 de Logitech - l'adoption d'un nouveau système HallEffect en lieu et place du traditionnel potentiomètre permet d'annuler toute usure, puisque le capteur n'est pas en contact avec l'axe. Le

pédalier est entièrement en métal, et il possède deux positions : debout comme dans une GT ou au sol comme dans une monoplace. Quant au volant, il fait 30 centimètres de diamètre - rien que ça ! - et effectue 3 tours complets - 1.080°! Les commandes de boîte de vitesse sont de grandes palettes fixes. Les premiers tests d'utilisateurs se révèlent positifs, le volant serait silencieux, ultra-précis et solide.

www.thrustmaster.com

Reprise de production du Load Cell

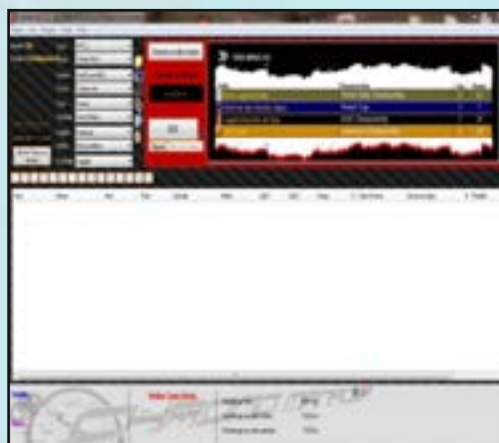
Andy Pastore est connu pour son Load Cell pour G25/G27. Le hasard a voulu que Live Sim a chroniqué cette excellente amélioration de votre volant Logitech au moment où la production s'arrêtait. Nous sommes bien conscients d'avoir frustré ceux qui ne l'avaient pas encore. Andy porte une attention particulière à la fiabilité de ce qu'il vend. Il a donc choisi d'arrêter de commander les capteurs de bases en attendant de trouver une solution. C'est désormais chose faite. La production peut reprendre. Mais il s'attend à un pic de commande, il faut précommander désormais. Cela lui permet de faire des achats groupés de pièces. Le prix est de 75\$ auquel s'ajoutent les frais de ports pour l'Europe de 12.95 \$.



<http://www.apectrix.com/e-commerce-solutions-catalog.html>

RSRBR2011

Rallyesim a publié le 19 Décembre 2010 la nouvelle version de son célèbre add-on RSRBR, qui vient se greffer sur l'excellent et unique Richard Burns Rally. Contrairement à la mouture 2010 qui produisait une vraie rupture avec les années précédentes, ce RSRBR 2011 reprend beaucoup d'éléments à son prédécesseur. Quelques nouveautés cependant : une toute nouvelle spéciale, Peklo en Slovaquie, et quelques nouvelles voitures dont la monstrueuse MG Metro 6r4 groupe B et la mythique Ford Escort MKII. De plus, l'immense travail de MrHorsepower sur les sons est maintenant récompensé par l'intégration de tous ses sons au jeu.



www.rallyesim.fr

Nouveau Force Dynamics : le 401 CR



La dernière création de Force Dynamics est juste incroyable. On est plutôt dans les cockpits extrêmes, c'est vrai, avec des prix qui piquent un peu. Mais de la même manière qu'une Ferrari ou un Porsche sont des rêves, ces genres de simulateurs restent pour des Simracers de bien beaux objets, même à 80.000\$ US.. La particularité de ce nouveau modèle est qu'il peut tourner autour d'un axe de manière continue pour rendre l'effet de lacet (sous-virage/sur-virage). Ce n'est pas le premier qui le permet, mais le FD 401 CR tourne à 120 degrés par secondes.. Avec ce genre de simu, je suis certain qu'on essaie de ne pas se sortir, pour éviter d'avoir mal partout.

<http://www.youtube.com/watch?v=HJoi-1gOlzl>

VirtuaLM Junior poursuit le développement sur le prototype C

Virtua-LM Junior est une équipe de modding distincte mais associée à Virtua-LM. Ils profitent notamment des outils Virtua-LM, et de leur base de connaissances. Prototype C est un projet qui retrace les prototypes et les GTs centrés autour de l'année 1983. On y retrouve des voitures légendaires telles que la Porsche 956, la Lancia LC2, ou la BMW M1, parmi la soixantaine de modèles que devraient contenir ce mod. Pas de date de sortie, comme c'est d'usage, mais de plus en plus de fuite d'images ou de vidéos qui nous laisse croire qu'une sortie approche.

http://www.youtube.com/watch?v=_JMPLwm_6rE&feature=player_embedded#



Endurance Inside est dans la place

Un nouvel acteur vient d'apparaître dans le Simworld. Endurance Inside a été fondé par Wondercag, Christoph et Haryseb avec le soutien technique et logistique de la GTT64 et de la Team4Play. Ils sont passionnés d'endurance, dans la réalité tout autant qu'en simulation. Ils ont décidé de créer un site. Cette formalité sera portée par Jeanphi et Titoon. On y parle d'endurance réelle grâce aux articles de Steeve Mcq, et on y parle d'organisation de championnats d'endurance virtuelle sur rFactor. Attention lorsque ces gars-là parlent d'endurance, n'oubliez pas des courses de moins de 1.000 km ! Et qui dit endurance sous Rfactor, dit plugins pour comptabiliser les tours en session essais. Duncan a créé le 1er plugin L2res capable de cette prouesse. Il fait bien sûr partie de l'aventure Endurance Inside, tout comme Janmi, aux commentaires TV. Le programme du 1er championnat comprend les courses suivantes : 6 Heures de Road Atlanta, 12 Heures de Sebring, 1.000 km de Spa Francorchamps, 1.000 Km du Hungaroring, 12/24 Heures du Grand Ouest (inutile de préciser où n'est ce pas ?), 1.000 kms de Silverstone et enfin les 6 heures de Yas Marina. Les dates ne sont pas encore connues, mais quelques grandes courses supplémentaires pourront encore l'agrémenter. Les équipes seront composées de trois à six pilotes pour l'ensemble du championnat. Chaque manche se courra avec trois pilotes choisis parmi l'équipe. Une souplesse est néanmoins voulue pour permettre de vivre pleinement les courses dont nous rêvons. Le virtuel peut réussir la création d'un championnat du monde, là où le réel ne parvient pas à s'entendre. A suivre...

<http://www.endurance-inside.fr/>

www.endurance-inside.fr

ENDURANCE INSIDE présente

La première **Endurance Inside Intercontinental Cup**

1st annual championship

EIIC

ENDURANCE INSIDE INTERCONTINENTAL CUP

Endurance is inside ★ ★ ★ 2011

ENDURACERS Endurance Series

LMP1 LMP2 GT1* GT2

Manche-01_Les **06 Heures de Road Atlanta** EIIC
 Manche-02_Les **12 Heures de Sebring** EIIC
 Manche-03_Les **1000 Km de Spa-Francorchamps** EIIC
 Manche-04_Les **1000 Km du Hungaroring** EIIC
 Manche-05_Les **12/24 Heures du Grand Ouest by Hosteur** EIIC**
 Manche-06_Les **1000 Km de Silverstone** EIIC
 Manche-07_Les **06 Heures de Yas Marina** EIIC

Inscriptions à partir du 1er février 2011

Endurance is Inside

* Seulement sur manche 5
 ** Manche spéciale P1-P2-GT1-GT2

HOSTEUR GTT64 TV T4P OK2RFE L2RES



Magnificent Park est ouvert !

Nous avons parlé de ce « magnifique parc » dans le Live Sim #4 avec l'interview de Haryseb, son créateur. Les quelques photos de l'article ne pouvaient cependant pas retranscrire le plaisir de rouler sur ce circuit. Car oui, ce circuit devrait devenir un must ! Rapide, et avec quelques virages épiques dont l'incroyable n°1, vallonné et technique, les courses devraient y être très disputées. Magnificent Park aura d'ailleurs de l'allure dans le championnat que propose Endurance Inside. Faites un petit tour dessus, et prenez-vous à rêver d'assister à un Grand Prix de F1 au bout de la tribune des stands.

<http://www.endurance-inside.fr/downloads/TRACK/MagnificenPark.rar>

EB-Organisation fait le pont !

EB-Organisation, c'est une nouvelle ligue qui organise un championnat pour rFactor. L'innovation, c'est qu'elle ambitionne de mêler le virtuel au réel : le championnat se court sur des Clio Cup revisitées, selon le véritable calendrier de la Super-Série FFSA. En outre, une confrontation dans les paddocks de Magny-Cours opposera les meilleurs pilotes virtuels aux meilleurs pilotes réels. Mieux, le vainqueur du championnat se verra offrir un volant réel pour une course d'endurance de 4h en Clio Cup Endurance Trophy ! Journée d'essais privés, stages de pilotages, les prix sont extraordinairement alléchants. Ils doivent permettre, selon les organisateurs, de « motiver des jeunes pilotes virtuels performants à se rapprocher des teams réels et de mieux appréhender le monde professionnel de la course ». Finalement, notre rédac-chef avait raison de croire qu'être pilote virtuel pourrait un jour mener à une carrière réelle...

<http://www.eborganisation.fr/>

semaine préqualification		jour de course	
Janvier 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Janvier 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Février 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	Février 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28
Mars 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Mars 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Avril 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Avril 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Mai 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Mai 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Juin 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Juin 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Juillet 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Juillet 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
août 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	août 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Septembre 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Septembre 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Octobre 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Octobre 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Novembre 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Novembre 2011	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



Les 24 heures de Sakhir sur GTR2

Après les 12H de Vitus, les 24H de Sepang et les 24H de Road America, l'équipe GTWeb revient avec un nouveau challenge sur un circuit inédit et un mod encore optimisé pour l'occasion. 52 équipes pourront ainsi se mesurer sur les quatre serveurs pendant les 24H de Sakhir. Les organisateurs ont choisi une épreuve inédite pour des LMP1, LMP2, GT1 et GT2. De la grosse organisation, comme on les aime.

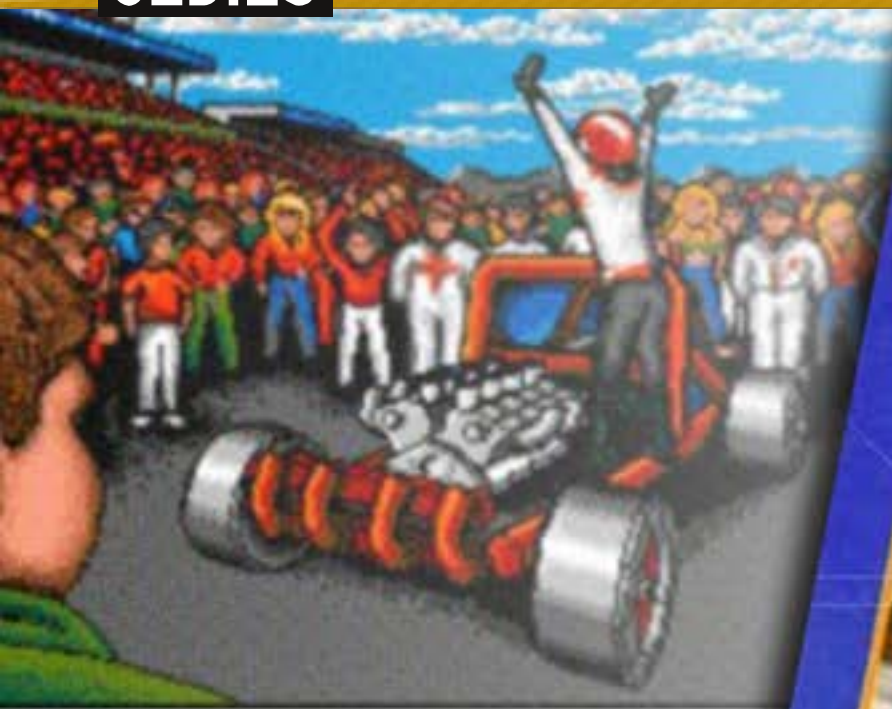
<http://www.gtweb-live.com>

24H
Enduro GTWEB
24H de Sakhir

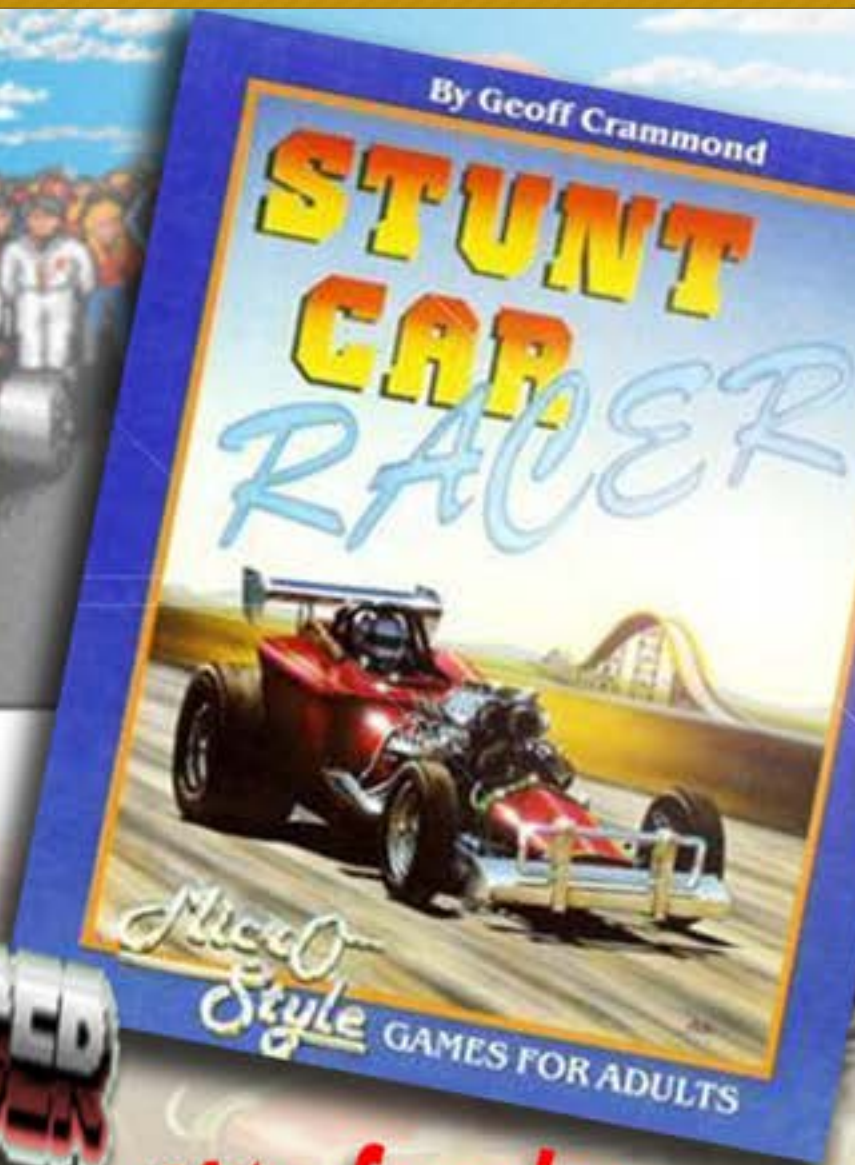
Caractéristiques
Localisation : Bahreïn
Architecte : H.Tilke
Inauguration : 2004
Nb de Virages : 15
Longueur : 5 412 m

19 et 20 Mars 2011
WWW.GTWEB-LIVE.COM

The image is a detailed promotional graphic for the 24H de Sakhir endurance race. It features a large, stylized blue track layout overlaid on a 3D rendering of the Sakhir International Circuit. A red circular '24H' logo is in the top left, and a red track outline is in the top right. A text box on the left lists the race's characteristics. The bottom of the graphic includes the race dates, the website, and the 'GTR2' and 'GTWEB-LIVE' logos.



Par : Vincent Nagorniewicz



STUNT CAR RACER

En route pour la «**fête foraine**» !



Pour ce numéro, démarrons la "Delorean-LiveSim" pour remonter en 1989 ! Stunt Car Racer est un jeu de course-cascade développé par Geoff Grammond (auteur du célèbre Formula One Grand Prix quelques années plus tard -cf. LiveSim #2-), l'un des jeux cultes de la génération des ordinateurs 16/32 bits. En voici les raisons !

Editeur : Microprose
 Concepteur : Geoff Grammond
 Date de sortie : 1989
 Plate-forme : Amiga, Atari ST, C64
 Amstrad CPC, DOS, ZX

Même si Stunt Car Racer est un jeu de course, le concept est original : vous êtes aux commandes d'une sorte de dragster évoluant sur des circuits étroits et surélevés en forme de montagnes russes ! Le tout avec des dos d'ânes, des virages serrés, des dénivelés énormes, des tremplins et des gouffres vous obligeant à réaliser des sauts spectaculaires ! Le souci c'est qu'il n'y a aucune barrière de protection, un écart de conduite, un mauvais saut et

vous tombez dans le vide ! Et attention car votre véhicule se dégrade, alors veillez à bien retomber sur vos 4 roues. Pour vous aider à aller plus vite et franchir les gouffres, vous êtes équipés d'un turbo (en quantité limitée).

On pourrait ainsi croire que ce jeu est totalement arcade mais pas du tout ! Le gameplay est vraiment très subtil : il faut gérer les dommages, calculer ses trajectoires et ses sauts, bien utiliser le boost... le tout avec une concentration de l'extrême pour

rester sur la piste, vos nerfs sont mis à rude épreuve. Un gameplay réussi sur un jeu 3D, c'est à l'époque très rare, surtout pour un jeu de course.



Le jeu vous propose un mode entraînement pour découvrir les circuits (au nombre de 8), un mode 2 joueurs (mais via un câble modem nul avec 2 ordinateurs : équipement très rare à cette époque !) et un mode championnat addictif avec 4 divisions où vous devrez battre toute une série de Mad Max en puissance. Si au début les courses sont faciles, il en sera autrement en Division 1 où il faudra connaître la piste par cœur, ne surtout pas tomber dans le vide (une chute et vous perdez un temps fou) et garder votre sang froid.

Techniquement c'est du très bon, le circuit est en 3D «pleine», l'adversaire également, et votre voiture est vue de l'intérieur (vue cockpit). La sensation de vitesse et de vertige est vraiment très bien rendue. Certes le niveau de détail 3D est très très limité mais le jeu privilégie avant tout la vitesse d'affichage, ce qui est essentiel pour ce genre de jeu. Le programmeur, Geoff Crammond, n'en était pas à son coup d'essai puisqu'il avait déjà réalisé le célèbre REVS (course de F1) sur Commodore 64, puis il réalisera plus tard un autre chef d'œuvre : Grand Prix F1 toujours sur ST, Amiga et PC.

Les versions ST et Amiga sont identiques (peut-être un poil plus rapide sur ST pour relancer la guerre des supports !), par contre la version PC est moche... A note une excellente version C64, impressionnante pour du 8 bits !





Par : Alain Lefebvre

Photos : iRacing

Il est aussi souvent décevant de les voir à l'œuvre quand ils prennent notre volant : ces dieux de la piste sont alors plutôt mal à l'aise face à l'écran et leurs temps au tour restent loin de ce qu'ils savent faire « en vrai ».

Ils sont d'ailleurs assez réticents à tenter l'expérience de la simulation tant ils ont été refroidis par des « exhibitions » organisées par Sony (sur Playstation) ou par Microsoft (sur Xbox) où ils ont pu découvrir le piètre comportement de ce qui reste pour eux des « jeux vidéos » avec tout ce que cette étiquette peut avoir de péjoratif dans ce cadre (jolis graphismes mais comportement complètement à l'ouest !). Il suffit de voir (sur Youtube) les séquences embarrassantes de Warwick ou Blundie incapables de boucler ne serait-ce qu'un tour correct à Silverstone pour comprendre leurs réticences...

Il ne faut jamais oublier la différence de sensations entre la simulation (retours essentiellement visuels et sonores...

Dans notre quête vers toujours plus de réalisme, nous sommes souvent tentés de confronter nos logiciels aux « vrais » pilotes pour avoir leurs appréciations. Et, bien souvent, leurs retours sont mitigés : circuits pas mal, voitures pas ça...

Greger Huttu le conte de Noël

et c'est tout !) et la vraie pratique (où les sensations sont multisensorielles et très présentes) et ce décalage est difficile à ajuster pour ces pilotes.

Ces circonstances défavorables ne nous ont pas empêchés de pratiquer ces « confrontations » et j'en ai même réalisé quelques-unes avec Soheil Ayari. Mais si la question classique « que donnerait un vrai pilote sur nos simulations ? » a déjà été largement explorée, on peut aussi imaginer une autre question, moins classique mais tout aussi fascinante : que donnerait un -bon- pilote de simulation une fois placé dans une vraie voiture de course ?

Or, cette expérience, iRacing vient justement de la mener avec Greger Huttu et c'est ce « conte de Noël » que je vais vous relater ici et maintenant...

Si vous vous intéressez au Simracing depuis quelques années, vous avez forcément entendu parler de Greger Huttu. En effet, ce jeune Finlandais est ce qu'on peut appeler un alien de première catégorie !

Rapide -très- et fiable, il s'est tout le temps retrouvé en tête de toutes les catégories qu'il a pratiqué sur toutes les simulations du marché, depuis Grand Prix Legend jusqu'à iRacing aujourd'hui où il exerce une domination sans partage dans la catégorie «pro» des courses sur circuits.

Greger Huttu avait vraiment le profil idéal pour cette expérience car s'il est très expérimenté en simulation, il n'a en revanche aucune pratique sur piste (même pas en karting), il n'a même pas son permis de conduire !

Donc, en août dernier, iRacing a invité Greger à venir aux États-Unis pour tourner dans le cadre de l'école de pilotage de Skip Barber sur le tracé de Road Atlanta. C'est iRacing qui a tout organisé et financé, y compris le voyage du jeune Finlandais depuis son pays natal qu'il n'avait jamais quitté (c'était même l'occasion de son tout premier voyage en avion !).

Une fois sur place à Atlanta, Greger raconte sur son blog qu'il a immédiatement reconnu les abords du circuit vu qu'il le connaît bien, suite à de nombreuses heures de pratiques de son équivalent sur iRacing (Greger écrit aussi « hot'lanta » au lieu d'Atlanta tellement il trouve qu'il fait chaud.. Normal pour un Finlandais). La première journée fut consacrée à son équipement et à un peu de repos et le lendemain, les choses sérieuses pouvaient enfin commencer. Greger suivit le cours de l'école avec d'autres stagiaires sans traitement particulier.

Les voitures utilisées étant les monoplaces Skip Barber S2000 habituelles (pas beaucoup de puissance et encore moins d'appui !), Greger était de nouveau en terrain connu puisqu'elles font partie de « l'arsenal » de base d'iRacing.

Le stage s'est bien passé pour Greger et le récit qu'il en fait sur son blog est plein de détails intéressants quand il compare le vrai comportement de la monoplace S2000 avec celui auquel il est habitué dans iRacing (très proche finalement mais il semble que la « vraie » pardonne un peu plus..).

Après une semaine de break (passé à Houston où il a



pu essayer une Mazda MX-5 sur le tracé du Texas Motorsport Ranch...), Greger retourna à Atlanta pour la seconde partie de son « test » : après les monoplaces «école» de Skip Barber, il allait enfin pouvoir essayer une vraie voiture de course, la monoplace Star Mazda du team Andersen Racing (bien plus de puissance que la S2000 et surtout beaucoup plus d'appui !). Une fois encore, les choses ont été soigneusement préparées : Greger passa une journée à ajuster son siège, la direction et sa position dans le cockpit.

Il faut dire que le team Andersen Racing prit le test avec tout le sérieux nécessaire et Greger dut passer par toutes les étapes habituelles avant d'avoir le droit d'effectuer plusieurs tours lancés avec la voiture. Dès son premier run, Greger montra qu'il était à la hauteur de la tâche avec un temps excellent, à seulement 3 secondes du record du tour sur ce tracé avec cette voiture. Il raconte sur son blog que la Star Mazda est bien au-dessus de la Skip Barber S2000 dans tous les secteurs mais que la différence n'est pas aussi énorme que ce à quoi il s'attendait. Le comportement de la monoplace est également très proche de ce à quoi il est habitué dans iRacing. La seule grosse surprise vint du côté physique du pilotage : avec son grand potentiel d'adhérence, la Star Mazda est bien plus physique à emmener que la Skip Barber (les forces G se font bien sentir) et, du coup, Greger ne put aligner que quelques tours à la fois (il ressentit même un malaise à la fin d'une série de tours).

La conclusion de ce test inédit est qu'un bon pilote de SimRacing se révèle aussi être un bon pilote tout court et c'est roboratif pour notre communauté. L'autre révélation est que le vrai sport auto est vraiment un sport et pour ceux qui en doutent encore, demandez à Greger Huttu !

5^{EME} MONDIAL SIMULATION

DU VIRTUEL
AU RÉEL



Le dimanche 28 Novembre 2010, je me suis rendu au Mondial de la Simulation qui avait lieu à Paris – Le Bourget, dans le Musée de l’Air et de l’Espace. Objectif : tester le maximum de simulateurs à vérins.

Par : Rafael Ribeiro

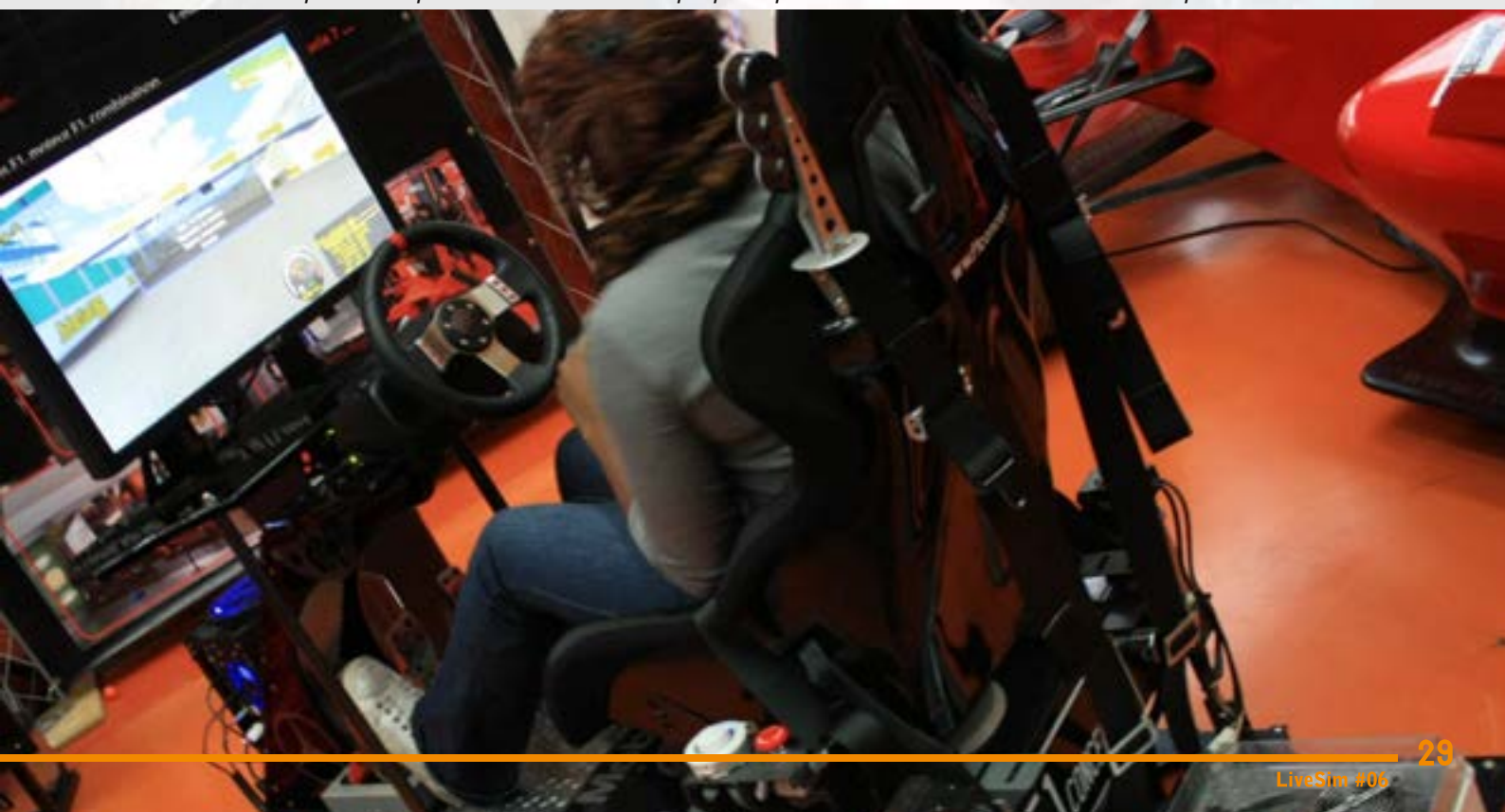
Photos : Rafael Ribeiro



J'avais déjà eu l'occasion de me rendre au mondial de la simulation en 2008, accompagné de plusieurs membres de la ligue NTFrance.org. Une première pour moi. A l'époque, il n'y avait, dans le domaine des simulateurs de courses automobiles, pas beaucoup de choix. Lors de l'édition de 2008, le seul simulateur qui m'avait convaincu était le Mobsim qui était équipé non pas de vérins mais d'un système de vibrations très puissant retranscrivant tous nos passages sur les vibreurs et hors piste, grâce à des vibrations très localisées.

L'édition 2010 était en revanche bien plus fournie. Plusieurs marques étaient présentes. J'ai eu notamment l'occasion de tester le simulateur à vérins de chez F1 Concept. Il était équipé d'un volant Logitech G27, avec une particularité : une petite modification au niveau de la pédale de frein avait été opérée. Finie la classique, nous avons eu droit à une pédale à pression, ce qui m'a demandé plusieurs tours d'adaptation. Au final, bien que le simulateur retranscrive bien les transferts de masses et l'inclinaison dans les virages, il manquait un petit peu de vibrations aux passages sur les vibreurs.

F1 Concept ne fait que de la location et ne propose pas la vente de ses simulateurs aux particuliers.



Je me suis ensuite rendu sur le stand NVidia - IMSolutions pour tester leurs simulateurs et plus précisément le GTR-400 et GTR-600.

Le GTR-400 était équipé de 4 vérins très puissants et d'un G27 avec levier séquentiel (lequel tombait très bien sous la main, ce qui procurait de très bonnes sensations). Un frein à main situé juste en dessous s'avérait également très utile surtout dans la pratique du rallye.

Le jeu proposé était Colin McRae Dirt 2. Dès la première accélération, j'ai senti le simulateur s'incliner vers l'arrière et vers les côtés. Au bout de la spéciale, je n'ai eu qu'un mot à dire : "De la folie !" J'ai trouvé ça un peu physique ! J'ai enchaîné sur une autre spéciale, ce qui m'a permis de me faire très très vite au système, d'autant plus que c'est très prenant. On finit par en demander de plus en plus et sur ce point je n'ai pas du tout été déçu.



J'ai poursuivi mon test au sein du stand IMSolutions avec leur tout nouveau GTR 600. Quelque chose de totalement différent, niveau inclinaisons, ressenti de la route, moindre bosse, cailloux et autres chocs.

Le simulateur est équipé de 3 bras avec des vérins très puissants qui ont un débattement assez conséquent qui accentue les sensations de pistes bosselées et autres. Très intéressant si ce n'est le fait que la boîte séquentielle ainsi que le frein à main précédemment utilisés sur le GTR 400 ne soient pas présents sur son grand frère. Autres particularités assez uniques du simu : il pivote sur lui-même à 360° et nous sommes assis à 1,50m du sol. Toutefois, cela n'a aucun impact sur notre plaisir de conduite.

Pour finir je dirais que le GTR-400 est mon gros coup de cœur. Je n'ai pas été déçu pendant la dizaines de minutes de test avec un plaisir énorme sur Dirt 2 grâce à un bon ressenti du terrain. Le GTR-600 est quant à lui tout simplement de la folie, à essayer au moins une fois.

**A SUIVRE DANS
CE NUMERO :**

Volant Fanatec *Porsche 911*
Le meilleur volant multi-plateformes

Marc Chapelle
Coordinateur *Enduracers*



Et si nous *passions*
au **DYNAMIC** ?



6H Winter Endurance

CLAP DR



France 2010

LE FIN

Par : Anthony Delahayes Photos : Anthony Delahayes

La FFSCA, ou si vous préférez la Fédération Française de la Simulation de Course Automobile, mais ça fait un peu long, nous a concocté pour la fin d'année 2010, une endurance comme elle sait les faire, sur le mythique circuit du Mans, histoire de finir l'année en beauté...





Samedi 4 décembre, l'année 2011 approche à grands pas. Les fêtes de fin d'année se préparent doucement dans les chaumières. La météo s'arrête un instant et nous propose un spectacle féerique avec cet épais manteau blanc. L'occasion idéale pour s'amuser dans la poudreuse... ou pour brancher gaiement le G25 à l'unité centrale, et ainsi rester au chaud pour prendre part à une des dernières courses d'endurance, si ce n'est la dernière, de ce début de décennie.

De la LMP1 à la GT2, tout est réuni pour prendre du bon temps sur le circuit génial que nous propose la ville du Mans.

Dans le rôle de l'organisateur, la FFSCA, bien connue de tous. Dans le rôle des acteurs, 80 pilotes, répartis dans 40 équipes, venus de tous horizons de la simulation virtuelle sur rFactor. De la LMP1 à la GT2, tout est réuni pour prendre du bon temps sur le circuit génial que nous propose la ville du Mans.

Le goudron des Hunaudières, qui supporte si bien le passage des autos au mois de juin, doit se coltiner une seconde vague de bolides fonçant à plus de 300km/h, cette fois-ci au mois de décembre. Mais pour une durée de 6h ! Nous entendons d'ici le «ouf» de soulagement des fonctionnaires de la DDE... Avec un départ programmé à 14h, le drapeau à damier s'abaissera sur le coup de 20h. De quoi bien prendre son pied, de jour comme de nuit !

La traditionnelle séance de qualifications quelques jours avant le grand départ nous a placé une

Epsilon Euskadi en pôle position, pilotée de main de maître par l'extraterrestre Morgan Morand. La première LMP2, la Porsche RS Spyder de Dimitri De Koninck, se retrouve en 5ème ligne. Stéphane Pras place son Aston Martin en tête des GT1, tandis que la Porsche 997 de Yannick Lapchin se classe première des GT2. Et si cette séance nous a livré les têtes d'affiche, elle nous a aussi révélé que les niveaux entre les équipages sont assez disparates ! Une différence flagrante qui pourrait malheureusement nuire au suspense de la course...



Une crainte confirmée durant ses 6 heures de course puisque le tandem Morand/Naoui, parti en pôle, a dominé la course, franchissant la ligne d'arrivée avec... 3 tours d'avance. Une écrasante domination de la voiture basque sur une de ses sœurs, avec aux commandes le duo Leray/Noel. Ce dernier nous livre son sentiment : « Nous sommes super heureux de ce résultat car il était assez inattendu, vu que nous ne sommes pas les meilleurs pilotes de notre team (ndlr : NFR). Les vainqueurs étaient intouchables. Nous remercions les organisateurs et le team GT64 pour la retransmission

TV ! » La musique est la même dans les 3 autres catégories, avec un vainqueur possédant au minimum 1 tour d'avance. Le LMP2 et le GT2 reviennent à la marque de Stuttgart, respectivement grâce aux équipages Fraisse / Siegwald et Rigaudière / Fournet, tandis que le trophée des GT1 part en direction des Etats-Unis avec le triomphe de la Corvette N°95, celle pilotée par le couple Studlé / Gilais.

Ces écarts, assez lourd pour une course d'endurance de 6 heures, auront peut-être nuit à l'esprit de compétitivité des engagés. Mais le

plus important est de participer. Et nous rajouterons même, d'y prendre du plaisir ! Et c'est ce qu'ont fait à merveille nos pilotes virtuels, comme d'habitude. Une tradition qui ne change pas. Celle de se retrouver entre passionnés, à partager nos conseils, nos astuces, pour être le meilleur et mordre à pleine dent le plaisir de la conduite virtuelle.

La traditionnelle séance de qualifs nous a placé une Epsilon Euskadi en pôle, pilotée de main de maître par l'extraterrestre Morgan Morand.

CLASSEMENT

LMP1 :

- 1er Lastchance Formula : M.Morand - K.Naoui
- 2è NFR los fuegos : A.Noel - T.Leray
- 3è SimRacingPL Team 2 : M.Pasnicki - J.Boruck

LMP2 :

- 1er Team F1CL : N.Fraisse - F.Siegwald
- 2è Team Lightning Motorsports : L.Teniry - F.Dubois
- 3è Pilotesf1.com : P.Fayoutout - B.Goulier

GT1 :

- 1er ARTEFACT Racing 1 : P.Studle - P.Gilais
- 2è MAD CROC : G.Bouvier - B.Gilles
- 3è Los Gringos : P.Pinaud - S.Amiel

GT2 :

- 1er Arverne Motorsport : A.Rigaudière - J.Fournet
- 2è Team Endurance-Inside : S.Hary - C.Bel
- 3è eXigence SimRacing - GT2 : S.Moreau - JC.Wuilmet

La métaphore du clap de fin ne s'applique pas qu'à la fin de la saison d'endurance. Elle s'applique également à la fin d'une légende, celle de rFactor. Sorti depuis bien longtemps, voir des lustres si nous nous référons en années informatiques, son petit frère pointe le bout de son nez et s'annonce très prometteur, notamment sur les courses en ligne, et par conséquent sur les courses d'endurance. Mais la date de sortie de ce second opus est pour l'heure inconnue... Alors... Avons-nous assisté à la dernière endurance sous rFactor premier du nom... ou pas ?

Volant Fanatec **R** *le meilleur volant*



Porsche 911 GT2

multi-plateformes



Après le succès incontesté du Porsche Turbo Wheel S qui s'est vendu à 10.000 exemplaires en série limitée, Fanatec remet le couvert avec le Porsche 911 GT2 disponible à la vente depuis le 8 décembre 2010. Tout comme le 911 Turbo S (PWTS), le GT2 se positionne sur le créneau des volants « haut de gamme » avec une compatibilité quasiment totale puisqu'il se connecte à un PC, une PS3 ou une xBox 360. L'ancien modèle étant déjà très performant (voir le test dans LiveSim #4), quel est donc l'intérêt de ce GT2 ? Le test complet ci-dessous...

Par : Eric Antoine

Photos : Fanatec - Eric Antoine

Inspiré du GT3RS

C'est tout d'abord au niveau du design et des matériaux employés que le GT2 se distingue de son prédécesseur. Hormis les quelques détails qui lui sont propres, ce GT2 pourrait être confondu avec le GT3RS, autre fleuron de la marque qui est destiné uniquement à un usage PC. Cette ressemblance est en soit déjà une bonne nouvelle car le GT3RS est doté d'une finition exemplaire et peut se permettre de rivaliser la tête haute avec les productions des autres marques concurrentes.

Revue de détails

Mais trêve de bavardages, passons en revue le GT2 fabriqué - comme tout le reste de la gamme Fanatec - sous licence officielle Porsche. La première différence se situe au niveau des matériaux employés; ici, le volant est recouvert d'Alcantara qui provient directement du fournisseur officiel Porsche ! Par rapport à la finition cuir du PTWS, le GT2 semble plus massif au premier coup d'œil. Pourtant, le diamètre est identique: 30 cm. C'est du côté de l'habillage et du poids qu'il faut chercher la modification. La couverture en Alcantara est plus épaisse que le cuir. Le toucher est plus agréable et la prise en main est donc plus agréable. Le bloc électronique est identique au PTWS, si ce n'est qu'il se pare d'une couleur gris métal titane du plus bel effet.

La connectique reste inchangée : USB pour la connexion PC ou PS3 et WiFi pour la xBox. Dans ce dernier cas, on ne pourra que déplorer l'utilisation d'antiques prises de type PS2 lorsqu'il s'agit de connecter le pédalier au volant. Idem pour les boîtiers shifters séquentiels ou en

« H ». Dommage. Une utilisation de prises plus modernes aurait été la bienvenue. Le bouton aux couleurs de la xBox de chez Microsoft est toujours bien présent derrière le volant et la prise casque audio (mini jack) est toujours située sur le côté droit du boîtier. De ce point de vue, nous restons en terrain connu.

Pour le système de motorisation, Fanatec fait toujours appel à un seul moteur principal à commande par courroie pour la rotation et le retour de force, tandis que les vibrations sont confiées à deux moteurs auxiliaires. C'est bien cette transmission par courroie qui donne le caractère unique des volants Fanatec par rapport aux G25/G27 de chez Logitech. Cette solution permet un fonctionnement plus souple et plus silencieux. Mais ça, c'est avant tout une affaire de goût.

Ce qui change, c'est l'impression de solidité des boutons qui sont disposés sur les trois branches du volant. De bonne facture sur le PTWS, avec le GT2 on passe un cran au-dessus. La manipulation est plus ferme et il se dégage une sensation de solidité accrue.

Les touches sont comme précédemment « dédiées » PC (éteintes), ou illuminées avec les logos spécifiques des consoles utilisées. On dispose donc toujours de 4 boutons sur chacune des branches horizontales du volant et d'un pavé « directionnel » (D-Pad) qui surmonte un double bouton sur la branche verticale. Sur le sommet du moyeu du volant vous retrouverez également les boutons de connexion (pour la xBox par exemple) et d'accès aux setups du volant. Ces deux boutons sont situés de par et d'autre d'un petit affichage digital qui permet d'accéder aux paramètres du volant. Mais, de quoi s'agit-il au juste ?



En version Clubsport, votre colis contiendra le volant GT2, le pédalier Clubsport ainsi que les deux shifters et tout le câblage nécessaire.



Configurer votre volant

Le minuscule bouton situé à droite du petit display renferme en fait de nombreuses fonctionnalités très intéressantes. En fonction du firmware installé dans votre volant vous aurez accès à des fonctionnalités spécifiques. Pour les réglages disponibles dans les premiers firmwares, vous pouvez relire l'article consacré au comparatif entre le G25 et le PTWS que vous retrouverez dans le LiveSim #4. Le firmware actuel, en version 681, a été optimisé.

Pour connaître le firmware dont dispose votre volant, rien de plus simple : vous mettez le volant sous tension. A ce moment le display affiche trois traits horizontaux : « --- ». Il vous suffit maintenant s'appuyer simultanément sur les deux boutons inférieurs des branches gauche et droite du volant; quatre boutons en tout.

Lorsque vous avez sélectionné un mode de connexion (PC, PS3 ou xBox), via ce petit bouton vous avez accès à 5 setups de volant. Chacun d'eux permet de régler:

- Le nombre de degrés de rotation (de 90 à 900 par pas de 10),
- Le FFB (de 0 à 100 par pas de 10),
- Les vibrations (de 0 à 100 par pas de 10),
- Le mode drift (de 0 à 5) qui permet des rotations rapides du volant avec une friction réduite,
- L'ABS (de 0 à 100 par pas de 10) qui ne génère en fait qu'une vibration volant/pédalier mais qui n'interfère pas sur les paramètres de pilotage,
- La linéarité qui permet de rendre moins sensible la zone proche du point neutre de rotation du volant (utile surtout lorsque l'on utilise des faibles valeurs de rotation),
- La zone morte (de 0 à 100 par pas de 10) permet d'élargir la zone morte du volant,
- Spring settings (de -3 à +3) permet de gérer les forces de recentrage du volant qui proviennent du jeu, en mode PS3,
- Damper Settings (de -3 à +3) permet de régler l'amortissement en provenance du jeu en mode PS3.

Le gros avantage d'avoir directement accès à ces paramètres de base depuis le volant est que cela permet d'ajuster « à la volée » votre configuration à la voiture que vous utilisez sans devoir repasser par les paramètres de jeu ou ceux du driver. Très pratique.

Notez que les derniers paramètres sont destinés à la Sony PS3 et plus particulièrement à Gran Turismo 5.



Mise en condition

Une fois le volant installé sur mon game-seat (les points de fixation restent les mêmes), il est temps de passer au test de l'engin sur PC et sur xBox 360.

Dès les premiers tours de roues, il est clair que ce GT2 se comporte différemment du PTWS. Les réactions sont plus fluides, la prise en main est nettement plus agréable grâce à l'Alcantara et les boutons de commande dégagent un meilleur feeling au niveau précision. Fanatec annonce une direction plus lourde et de petites améliorations du côté de la transmission.

A l'heure actuelle, le Fanatec Porsche 911 GT2 est sans doute le volant le plus performant qui allie la compatibilité PC & consoles

Par contre, le changement des vitesses via les palettes n'a pas changé. Cela reste trop souple à mon sens. On aurait aimé une sensation plus ferme comme celle prodiguée par un G25 par exemple. Ce défaut était déjà présent sur les modèles précédents. Un point à améliorer rapidement s'il vous plaît monsieur Fanatec ! Par contre, d'origine, on reçoit les grandes palettes en alu qui étaient en option par le passé. Cool.

Sur la xBox

La gestion des 900 degrés de rotation reste un régal sur la console signée Microsoft. Du moins pour les voitures de série. Pour les GT ou les séries R, on préférera logiquement un angle de braquage réduit. Via la télémétrie de Forza Motorsport 3, on peut vérifier facilement tous les paramètres ajustables directement sur le volant. Tout semble fonctionner correctement.

La conduite est un régal. En tout cas, c'est sans aucune comparaison avec le volant d'origine Microsoft. Heureusement me direz-vous car, effectivement, le prix est franchement différent. Cependant, si vous relisez l'article consacré à Forza 3 dans le LiveSim #5, vous vous rendrez vite compte que grâce à un volant de cette classe, un jeu de console se métamorphose de manière incroyable.

Un dernier test original sur Forza 3, mais non des moindres : une séance de drift avec une bonne vieille Shelby. Le volant réglé en 900 degrés, le mode drift sur 5 (pour faciliter les mouvements rapides) et c'est parti pour des dérives d'anthologie. Je dois avouer que je suis loin d'être un champion du monde de cette discipline, mais quel plaisir de pratiquer ce mode de jeu avec un pareil matériel. Super !

De retour sur PC

Qui parle de simulation auto, parle bien évidemment de PC et des fameux jeux qui y sont disponibles. Commençons par le célèbre rFactor. Pour faire simple, je reprends le mod qui contient la Porsche 918K sur le circuit du Mans de 1976 réalisé de mains de maître par VLM. Une configuration que j'avais utilisée il y a peu de temps avec le PWTS. Je règle sur « OFF » le centrage du volant dans le driver Fanatec et c'est parti pour quelques boucles du circuit mythique. Cette Porsche est particulièrement délicate à piloter, surtout avec une boîte



L'élégance du Fanatec 911 GT3RS associée à la compatibilité du Porsche Turbo S

en « H ». Les pertes d'adhérence sont fréquentes et, bonne surprise, elles sont nettement mieux retransmises par le GT2. La différence par rapport au PTWS provient-elle du firmware ou du volant ? En tout cas, les sensations sont encore améliorées. Bravo ! Par contre, je ne suis toujours pas arrivé à trouver un réglage intéressant pour le plugin RealFeel. Ce dernier semble décidément peu adapté aux volants Fanatec.

Dernier venu sur le créneau des simulations, RaceRoom de Simbin propose sa monoplace à 7 rapports. Un vrai monstre de puissance et de sensations. Ici, on note plus de précision dans le pilotage. Le volant est moins « exubérant » que le PWTS. Plus souple et plus neutre, il permet de mieux se concentrer sur le pilotage. Petit détour par les réglages intégrés au volant pour vérifier le bien fondé du paramètre de « linéarité ». Avec une valeur de 20, combinée à un angle de braquage réduit (monoplace oblige), on obtient effectivement plus de précision lors des petites rotations de volant sans pour autant pénaliser les mouvements plus rapides et plus amples.

Informations complémentaires

Plus d'informations sur le site web de Fanatec : <http://www.fanatec.de>

Le blog des utilisateurs de volants Fanatec : <http://www.911wheel.de>

Vidéo de test sur YouTube par insideSimRacing.tv : <http://www.youtube.com/watch?v=u5jc2Aztm7o>

Ce qu'il y a dans la boîte

Kit volant 911 GT2

Ce kit comprend le volant, son alimentation, un petit câble pour le micro filaire xBox, le bloc d'alimentation du volant, un adaptateur pour un pédalier G25/G27, un câble USB et une paire de shifters en alu avec leurs entretoises, que vous devrez assembler vous-même. La raison en est simple : le packaging standard des volants Fanatec ne permet pas de caser le volant avec les shifters montés dans le carton d'origine. Pas de stress, il n'y a que 2 vis à mettre par shifter.



Prix: [249,90 euros](#).

Kit 911 GT2 Clubsport Edition

Dans ce kit, vous aurez bien entendu le volant 911 GT2, un petit câble pour le micro filaire xBox. Dans cette version Clubsport, les shifters au volant livrés sont en carbone au lieu de l'alu. Vous aurez également le superbe pédalier Clubsport tout alu qui permet de très nombreux réglages, un adaptateur pour pédalier G25/G27 et le bloc d'alimentation du volant. Enfin, deux boîtiers shifters additionnels : le premier en mode séquentiel et l'autre en mode « H ».

Bien entendu le prix est supérieur: [499,95 euros](#).

Alors, je le garde ?

Au terme de ces quelques premières heures d'essai, je dois avouer que je suis séduit par ce nouveau volant Fanatec 911 GT2. En combinaison avec le pédalier Clubsport de la marque, on se retrouve aux commandes d'un excellent matériel qui permet de profiter au mieux des jeux de course qui tournent sur PC et consoles. Bien entendu, cette qualité de fabrication et la compatibilité avec toutes les plateformes du moment (pas certain qu'un volant de cette gamme se justifie pour pratiquer Mario Kart sur la Wii) a un prix. En effet, il vous faudra déboursier 250 euros pour le volant seul. Personnellement, je ne peux que vous conseiller vivement de tester ce volant hors du commun et si possible en combinaison avec l'excellent pédalier Clubsport. Mais, attention, l'essayer, c'est l'adopter !



Par : Jacky Ratzenberger

Photos : Jacky Ratzenberger

Vous le connaissez, vous, Davide **Rigon** ?

Nous avons tous des marottes, des sujets qui nous intéressent particulièrement. C'est naturel. Pour ma part, en tant que Rédac Chef de Live Sim, je cherche toujours des ponts entre le réel et le virtuel. Dans cette logique, comme vous sans doute, je vais regarder tous les jours ces sites qui peuvent étancher ma soif d'informations. Notamment ceux qui traitent de F1, ce sport d'élite. Attention : je ne dis pas que la F1 soit le sport le plus passionnant, certainement pas. Mais il représente le rêve de tous ceux qui aiment le sport automobile. Vous ne me croyez pas ? Imaginez qu'une équipe de F1 vous téléphone et vous propose de rouler dans une vraie F1. Même si vous aimez les Grand Prix pour pouvoir faire la sieste, vous refuseriez ? Non, bien sûr.

C'est sans doute ce qui s'est passé pour Davide Rigon. Ferrari lui propose de prendre la responsabilité du développement de la F150 via un simulateur. Il a accepté, bien sûr. A l'heure où chaque euro est compté, le moindre kilomètre effectué en essais privés a un coût déraisonnable. La simulation peut alors permettre d'explorer des voies, de préparer le travail, afin de rouler utile dans la réalité. Mais qui est Davide Rigon ? Personne ne le connaît. J'ai beau suivre quelques championnats de courses autos, je n'ai réussi à trouver quelques infos que sur Wikipedia. Cet Italien de 24 ans n'est pas un Simracer : il a simplement survolé le championnat 2010 de Superleagua (championnat de monoplaces monotype, financé par des clubs de foot européens).

La question qui se pose alors est la suivante : est-ce grave de confier à un Realracer le développement de voitures réelles à partir d'un simulateur ? Oui bien sûr. J'ai pu voir à Spa que les Realracers ont besoin d'éprouver des sensations réelles pour estimer la limite d'une voiture. Ce qui n'est pas possible au volant d'une simulation, puisque le Simracer, pour l'instant, ne dispose pas de l'équipement nécessaire pour cela. L'exemple de Greger Huttu, le meilleur Simracer du monde, est significatif. Même s'il a été surprenant, il a reconnu que la Star Mazda était bien plus physique qu'il ne l'imaginait. Pourtant Ferrari, tout comme les autres équipes, a besoin du simulateur comme d'un outil de différenciation, une clé qui pourra amener de la performance. Il faudrait alors logiquement un pilote performant, qui connaisse les sensations de la limite tout en étant habitué à l'environnement virtuel. Pour être clair, Ferrari a besoin d'un alien qui travaillera sur les réglages d'autres extraterrestres que sont Fernando Alonso et Felipe Massa.

Mais un pilote réel peut-il être aussi un alien ? C'est là toute la question. La F1 a montré son intérêt pour le Simracing en 2007. Nous avons tous appris à ce moment-là que Fernando, pour s'habituer à sa nouvelle monoplace, avait énormément travaillé durant l'intersaison sur le simulateur de McLaren. Ferrari n'avait alors pas besoin de simulateur, tant qu'elle pouvait utiliser sa piste de Fiorano. Mais quand il a fallu réduire le

kilométrage d'essais pendant la saison, ils ont dû prendre la décision d'en installer un, basé sur rFactor Pro selon les rumeurs. Red Bull en possède officiellement un depuis 2009 et est fière de montrer ses pilotes faire des essais dans le simulateur à 6 véris. C'est d'ailleurs le seul qu'on ait pu voir. Avant de venir chez Ferrari, Fernando s'était d'ailleurs plaint que Renault ne possède qu'une Playstation pour apprendre les nouveaux circuits.

Cette technologie est naissante, pourtant je suis persuadé que le recours à l'utilisation de la simulation à des fins réelles est en bonne voie. Mais les écuries n'ont pas encore l'expérience pour l'exploiter, parce qu'elles ne se décident pas à demander l'aide des Simracers. Un comble quand on connaît le sérieux de la discipline : en F1, qu'il soit pilote, ingénieur châssis ou moteur, le meilleur doit être à chaque poste. Alors oui je ne comprends pas ! Je ne pense pas lui faire offense, mais Davide Rigon, aussi bon soit-il, n'est pas le meilleur Simracer. Il est néanmoins le premier désigné à ce poste, et uniquement pour cela. A partir de maintenant, les aliens devraient proposer leur service aux équipes, car le risque à mon sens est plus grand d'exploiter un simulateur avec un Realracer, qu'avec un Simracer.

Et un jour quelqu'un prendra le risque calculé d'engager le meilleur Simracer, que soit Greger Huttu ou un autre. Là ce sera chouette et peut-être plus professionnel !





Ellip6 : Manège à sensations !



Un mini-drone, le Copter 4

SurveyCopter est un des pionniers de la construction de mini-drones. Très utilisées dans les milieux hostiles par l'armée, ces machines volantes sont pilotées à distance. Un problème se posait : comment le pilote peut-il exercer ses talents au mieux en n'ayant que l'image pour s'aider ? C'est pourquoi SurveyCopter a développé un simulateur de pilotage monté sur vérins. L'idée a ensuite fait son chemin et le simulateur a été transformé en borne d'arcade. C'est ainsi qu'Ellip6 vit le jour.

Par : Guillaume Castellan

Photos : Arnaud Guillon, Ellip6

Direction Pierrelatte et sa ferme aux crocodiles pour essayer Ellip6, ce centre prometteur. Juste derrière cette ferme éducative renommée, vous trouverez un bâtiment cylindrique à l'allure futuriste qui abrite le complexe. On y entre par un grand escalier bordé par un hélicoptère grandeur nature, pour se retrouver au beau milieu du restaurant-bar-lounge. L'ambiance est métallique, évoquant un garage, sans pour autant être froide. Elle en



Le restaurant permet de suivre les copains

devient même plutôt feutrée malgré les lumières bleues, car l'isolation acoustique est particulièrement soignée pour éviter tout brouhaha, écho ou quoi que ce soit qui pourrait distraire les pilotes. Tout autour du restaurant sont placés huit écrans qui retransmettent les courses qui se déroulent un étage plus bas.

Accompagnés de Philippe Person, directeur commercial d'Ellip6, nous pouvons descendre dans le cœur du centre par un escalier en colimaçon. La salle est sombre, circulaire, et contient de grandes cages grillagées qui abritent les simulateurs. Ceux-ci sont donc des



La salle est circulaire et sombre

plateformes, fixées à 6 vérins, sur lesquelles vient se fixer un arceau minimaliste qui soutient un rideau noir. Devant ce dernier trônent trois écrans, accompagnés d'un volant et d'un pédalier Sparco montés dans un cockpit fait sur-mesure. Les pédales, le système de retour de force, les

palettes, le cockpit lui-même, tout est réalisé par SurveyCopter. Le tout, y compris l'alimentation du retour de force, transite par une seule prise USB ! On dispose donc de deux pédales, des palettes en aluminium au



Votre serviteur au volant d'un des 16 cockpits Ellip6

volant, et d'un frein à main. Le siège est un baquet tout à fait classique, à l'instar du harnais. Sur ce dernier est fixée une bande rigide, qu'on accroche à l'aide de velcro après avoir attaché le harnais, et qui stoppe le manège en cas de détachage intempestif. Par ailleurs, un bouton poussoir à côté du siège possède la même fonction, il arrête le travail des vérins sans arrêter le jeu : utile en cas de réaction hostile du système digestif au réalisme !

L'ambiance est métallique, évoquant un garage, sans pour autant être froide.

Une fois bien installé, calé et harnaché, on découvre la manette. Les pédales sont réalistes, même si le frein est un peu trop direct - on-off, diraient certains - à mon goût ; le volant fait un tour et demi, soit 270° d'une butée à l'autre, et les palettes sont dures, très dures. « On a souvent des palettes cassées, précise Philippe Person, alors on a mis des palettes en alu. Mais même là, il y en a qui sont cassées... » Quant au frein à main, il est mal placé, plutôt mou, et finalement inutile - le premier qui dit CTB* prend un LiveSim sur le coin de la figure ! Puis l'écran de chargement de rFactor disparaît et la Formule 1 démarre dans les stands d'Essington Park. S'ensuivent dix courtes minutes très intenses au volant de la monoplace. Le circuit est surtout connu pour ses courbes très rapides, ainsi le fameux droite à fond de 7 après la cuvette, mais ce n'est pas ce qui secoue le plus : le freinage est très perturbant tant le simulateur se penche en avant. On prend véritablement des G dans le dos, et c'est, je pense, ce qui change le plus par rapport à chez soi, et même par rapport au VRP d'Avignon (lire LS n°5). Et le secret pour simuler ces G,

*CTB = Comme Ta Bite... Voir http://desencyclopedie.wikia.com/wiki/CMB/_/CTB#CTB_3F



d'Avignon (lire LS n°5). Et le secret pour simuler ces G, c'est de pencher le simulateur. En regardant autour de soi au lieu de l'écran, on se rend compte des angles gigantesques que prend le simulateur pour simuler au mieux ces sensations.

Lorsque l'on tombe en tonneaux dans le ravin, ça ne secoue pas qu'un peu...

Cependant, l'expérience de pilotage n'est pas au rendez-vous. Tous les simracers expérimentés qui essayaient Ellip6 avec moi - à savoir Flat-twin et Chrismus, que vous pouvez retrouver tous deux sur Rallyesim et Eurosim - ont été déconcertés par le pilotage. Notre verdict à tous : les aides sont beaucoup trop présentes. Renseignement pris, outre le classique ABS et l'antipatinage, l'aide à la trajectoire est placée sur High (niveau 3 sur 4) Du coup, la Formule a un comportement pour le moins perturbant. Heureusement, Philippe Person nous explique que des niveaux de jeu sont mis en place, et nous permet ensuite d'effectuer une autre session, sans aucune aide à la conduite. Tout de suite, chacun se sent beaucoup mieux dans sa Formule... Rentrer sur les freins pour placer l'auto, sentir la glisse avec les fesses avant de la voir, tout devient possible ! On prend énormément de plaisir et les chronos tombent... Pour moi, ce sera trois pôles et deux victoires, en trois sessions... Trop facile ! Vous avez bien lu, il est écrit trois sessions, en effet nous avons également pu monter dans les Ford RS200 de rallye, sur un des parcours de Lienz - celui qui commence dans le village et qui fait trois-quarts de tour au rond-point. Là aussi, les sensations sont extrêmement prenantes. La RS200 est volontairement facile à conduire, mais quand il s'agit de repousser ses limites, nous nous sommes tous mis un certain nombre de boîtes, plus ou moins

impressionnantes... Et je vous prie de croire que lorsqu'on tombe en tonneaux dans le ravin, ça ne secoue pas qu'un peu, et on se surprend même à crier des "Aïe" tant les sensations sont réalistes.



Le pédalier est fait maison, comme tout le reste



Les palettes en alu sont très solides, et pourtant...

Pour ceux qui seraient intrigués à propos de la Ford RS200, oui, il s'agit bien de celle du mod HRC de Franck Fauvel - Franck#55, paix à son âme. En effet, Ellip6 l'avait engagé pour réaliser une auto de rallye, et, en attendant qu'elle soit finie, Franck Fauvel les avait autorisés à se servir de sa RS200. Malheureusement, les



Le Ellip6 Park

événements que l'on connaît, ont stoppé cette collaboration. Mais toutes ces histoires de copyright sont réglées maintenant, puisqu'Ellip6 s'est offert les services de modders pour réaliser un circuit, le Ellip6 Park, basé sur l'excellent Vitus Park, et une nouvelle auto de rallye, une Subaru WRC S14.

Si vous êtes trop loin pour essayer Ellip6, vous pourrez bientôt le retrouver partout en France puisque le groupe vient de signer des contrats avec la chaîne de bowlings Bowlingstar... Déjà deux carrés Ellip6 sont ouverts, l'un à Plan-de-Campagne et l'autre à l'Odysseum de Montpellier, et d'autres suivront bientôt !



Le carré Ellip6 à Montpellier

Ellip6 se place finalement entre l'I-Way et le VRP, tant en terme de prix, de sensations et de pilotage. C'est une alternative très intéressante à essayer absolument, car le ressenti est extraordinaire.



TARIFS

Carte Podium

Donne accès à une séance de simulateur de pilotage : 25 €
Formule 1 / Rallye / Hélicoptère

Sports extrêmes 3D 12 €

Carte Multipass

Comprend 5 séances de simulateur de pilotage au choix. 100€
 Carte nominative et rechargeable
 - valable 1 an.

Formule WARM UP

Inclut 1 séance de simulateur de pilotage au choix 36€
 + 1 repas + 1 boisson

Entreprises et C.E nous contacter

Horaires Dimanche-Jeudi 12h00-23h00
 Vendredi-Samedi 12h00-00h00
 Cockpits SurveyCopter

Liens :
<http://www.ellip6.com/>

Test dans AUTOMOTO sur TF1 :
<http://www.youtube.com/ellip6#p/u/0/J3MgRsLIIfE>

207 WVA

*La petite **nou***



RC vonne



Elle est là. Elle patiente gentiment devant cette immense porte de hangar, où le brouillard commence doucement à se dissiper. Elle me suit du regard. « Je sais que tu en meurs d'envie », me lance-t-elle implicitement. Argh, la tentation est trop forte ! Mais qui es-tu au juste ! Je ne t'ai jamais vue dans le coin... Et pourtant, tu m'attires terriblement... Je craque. J'arrive, ma belle !

Non, vous n'êtes pas dans une nouvelle série d'amour où les acteurs sur-jouent pitoyablement. Vous êtes chez les rois de l'automobile française. Les « rois lions », si j'ose dire. Ceux de Sochaux, qui sont fiers de vous présenter la nouvelle venue... La 207 WRC.

Quoi ? Elle n'existe pas ? Hé oui, ce n'est que de la fiction... Seule la version Super 2000 de la 207 existe dans notre monde fait de chair et de métal. Mais l'informatique permet toutes les excentricités, et cette nouvelle WRC sur le marché virtuel en est la preuve. La Team4Play, et plus spécialement Esca et Fanlebowski, s'est donnée à cœur joie pour vous créer une WRC (World Rally Car), à partir de la base de la déjà existante 207 Super 2000, confectionnée il y a plus d'un an par la XXXTeam.

Entendre le moteur ronronner et voir les arbres défiler à une vitesse folle, il va falloir s'y habituer !

Et aujourd'hui, nous sommes en 2011 ! Nouvelle saison, nouvelle réglementation, nouvelle génération pour les WRC ! Mais...ici... pas tout à fait. Puisque le moteur de cette 207 fut inspiré par celui d'une cousine, la C4. Et cette dernière est devenue ringuarde car elle fut remplacée par la DS3... Néanmoins, nous retrouvons sous le capot de cette bête féroce, un 4 cylindres en ligne, 1998cc, qui développe 328 chevaux, tout ce qu'il y a de plus classique pour une WRC d'avant 2011. Avec une limite à 6.250 tours/minute, pas de quoi fouetter un chat... ou un lion, et vous atteindrez très rapidement le

moment fatidique du changement de rapport. Mais ces autos-là, faites pour passer le plus rapidement sur des chemins défoncés, possèdent un impressionnant couple qui permet à la voiture de décoller de la route sans vraiment monter dans les tours. Entendre le moteur ronronner et voir les arbres défiler à une vitesse folle, il va falloir s'y habituer ! C'est tout l'inverse de la version Super 2000, où le moteur gueule plus fort que le copilote solidement accroché à son baquet de droite. Un temps d'adaptation vous sera forcément nécessaire, et attention à ne pas être surpris dès le premier freinage, car si le moteur sonne moins fort, vous arriverez plus fort sur le virage qu'avec sa petite sœur. Le retour de force vous surprendra moins, car il est emprunté à cette dernière...

L'aile, emprunté à la 206 WRC, rend un look plus encore agressif et plus agréable à cette 207.

Dernière Minute

Au moment où vous lisez ces lignes, le release 1.1 est désormais disponible.

Correction apporté par le patch v1.1 :

- Correction du Multiplayer.scn
- Légère modification des pneus
- Ajouts des pneus Slick (circuit) sur les WRC/ERC, et des pneus Gravel (terre) pour la WRC
- Petites modifications de l'aérodynamique et des plages de réglage

DL :

<http://www.megaupload.com/?d=OQILPGHV>



Le monde est plus agréable par les portières. Vous entendrez même un oiseau chanter lorsque vous relâcherez l'accélérateur... On l'appelle « Turbo ».



Où se situe donc cette petite chose qui fait de la 207, une WRC nouvelle génération, si l'on compare avec les TGV que sont les C4 ou les Focus ? A vrai dire, nulle part. Car c'est une toute nouvelle WRC, avec la mécanique d'une ancienne. Et ça se sent ! Il faut la bouger, cette petite, si l'on veut vraiment s'amuser ! Mais même en étant brusque, vous arriverez toujours à la contrôler. Attention tout de même à ne pas la jouer trop bourrin. On

pourrait faire le remake du teaser de la DS3, où l'on voit Loeb danser harmonieusement avec cette beauté... mais en remplaçant la voiture aux deux chevrons par une mamie dont les articulations sont rouillées. Globalement, pour jouer avec elle, il faut savoir lui rentrer dedans, repousser ses limites, ne pas faire semblant. Vous ne concéderez pas énormément de temps en lui rentrant dans le bide qu'en conduisant d'une manière souple et

linéaire, mais bonjour l'ennui ! Autant rester sur son canapé à regarder MotorsTV. Car elle reste une WRC antérieure à 2010 dans l'âme : une auto de course sur des rails, prête à avaler tout cru le chrono qui s'est lancé après avoir passé la première cellule de chronométrage. Contraste complet avec une Super 2000 qui ne demande qu'à tester toutes les positions possibles et inimaginables que l'on peut prendre sur une route.

Il faut la bouger, cette petite, si l'on veut vraiment s'amuser ! Mais même en étant brusque, vous arriverez toujours à la contrôler.

Alors, amis de la linéarité, de la recherche de chronos, essayez tout de même le frein à main qui se présente à côté de votre main droite ! Prenez du plaisir à faire crier les pneus et à voir le monde qui vous entoure à travers les vitres latérales. C'est tellement plus amusant ainsi...



Du neuf, avec du vieux. Pas très encourageant... Autant aller voir ailleurs. C'est de cette façon qu'on pourrait résumer ce gros bébé de 1.320 kilos à première vue. Mais comme un petit chat qui se bagarre avec une pelote de laine, on tâte de loin, puis on y prend goût, on continue, et on ne s'arrête jamais, jusqu'à l'accident. Flirter avec la limite, la repousser, encore et encore. Ca passe, ou ça casse ! Et honnêtement, on s'en fiche, c'est du virtuel !

Marc Chapelle

Coordinateur **Enduracers**



L'équipe de modding EnduRacers est passionnée d'endurance. Elle est aussi fan de simracing. Forts de quelques compétences techniques elle décida de créer le mod dont la communauté avait envie. Varié, fidèle à la réalité, le mod Endurance Series a fait date lors de sa sortie l'année dernière. Quelques semaines après la livraison d'un patch le complétant, il nous a semblés important de discuter avec Marc Chapelle, le coordinateur de EnduRacers, sur ce qu'est le modding en 2011.

Par : Jacky Ratzenberger

Photos : Enduracer - Yoann Le Jeune



Enduracers a livré il y a un an un énorme mod que toute la communauté attendait. Récemment un patch a amené de nouvelles voitures avec un certain nombre de correctifs. Vu de notre côté, le travail doit être considérable. Combien de personnes constituent Enduracers ?

A l'heure actuelle il y a une quinzaine de membres plus ou moins actifs (dont un noyau dur d'une dizaine de personnes) qui sont en charge de réaliser la partie graphique du mod (3D, 2D, intégration en jeu), les sons et la communication (photos, vidéos). Ils constituent EnduRacers. Ils viennent d'un peu partout dans le monde, avec une majorité française (60%). A côté de cela, la ligue Gentlemen Racers dispose d'une équipe modding, spécialisée dans la création de physiques pour les mods. Ce sont eux qui réalisent les physics de nos mods. Nous travaillons ensemble depuis 2006. Ils sont en outre partie prenante de l'organisation des courses de test, en mettant à disposition des serveurs et en beta testant le mod. Ils sont donc tout autant à féliciter que nous, c'est un tout.

Le mod possède déjà beaucoup de voitures. Pourtant j'ai lu quelque part que vous ne voulez pas modéliser toutes les voitures, à la manière de Gran Turismo 5. Comment choisissez-vous une voiture ?

Il ne me semble pas que GT5 dispose de toutes les voitures existantes au monde... Le choix des voitures que nous réalisons est complexe. Pour la v1, il s'agissait des

restes de la première idée qui avait consisté à faire la saison ALMS 2006, idée qui a depuis évolué et dont nous avons gardé uniquement les modèles les plus réussis. Pour le SP1, nous avons en quelque sorte « comblé les trous », en réalisant les voitures majeures manquantes au mod pour obtenir un produit fini. Par exemple les diesels, la F430, les fameuses P2 qui font le plaisir des Américains.. Pour la suite, nous verrons. On fait du modding pour se faire plaisir, rien d'autre. Donc nous ferons les autos qui nous font plaisir. Pour le moment nous regardons comment le SP1 est perçu, et si nos messages ont été entendus.

A quel retour vous attendez vous ?

Nous attendons de voir les réactions et surtout l'adaptation de la communauté vis à vis de certaines particularités du mod, comme l'usage du traction control qui, par fierté le plus souvent, n'était pas utilisé par les simracers et est maintenant parfois obligatoire. Ou encore l'absence réglementaire d'autoblip (système d'aide au freinage) sur les GT qui demandent un peu de roulage pour être maîtrisés. Les gens n'ont pas forcément l'habitude de ne pas l'utiliser (merci GTR2...), donc il faut un temps d'adaptation. De manière plus générale nous ajoutons régulièrement des nouveautés dans le mod, et attendons de voir comment elles sont perçues (niveau graphique, les lens flares, par exemple). En clair nous sommes aussi là pour écouter, informer, aider afin que le mod puisse être apprécié à son maximum.



L'essence de la course automobile, le freinage en appui !



Une bien belle photo, où il est difficile de déterminer s'il s'agit de la vraie 908, ou celle du mod Endurance Series

Tout le monde s'accorde à dire que les voitures Enduracers sont différentes des autres. Sans parler de secret de fabrication, quelles sont les étapes nécessaires pour créer une voiture chez Enduracers ?

Les étapes sont les mêmes que n'importe qui, en partant de la recherche d'informations, la modélisation 3D, la création des textures associées, pour terminer par la mise en jeu et la finalisation des détails des différentes voitures. Je ne souhaite pas trop rentrer dans les détails car nous souhaitons conserver certains secrets de notre organisation et notre façon de faire.

Une des caractéristiques de votre travail est la grande fidélité des voitures. Le cockpit, la 3D de la voiture, les skins, les sons, font que chacune des voitures a sa propre vie. Pourquoi êtes-vous si proche de la réalité ?

Les gens semblent l'oublier mais le modding tel que nous le pratiquons actuellement est fait pour des jeux appelés simulations. Or la simulation, ce n'est pas uniquement un comportement physique, c'est aussi la reproduction d'une auto réelle à 100%, donc aussi son aspect graphique et les sons. Notre équipe est composée de passionnés de l'endurance et du Mans, nous faisons cela par passion (sinon on aurait arrêté depuis longtemps !) et comme tout passionné nous sommes minutieux et essayons de reproduire à la perfection les voitures.

Quelles sont les sources (images, sons, informations générales) que vous utilisez pour la création ?

Elles sont variées. Nous disposons en interne de bases photos, documents et informations qui nous servent tout au long du développement. De la même manière je ne souhaite pas trop rentrer dans les détails car nous souhaitons conserver certains secrets de notre organisation. Pour l'aspect physics, les GR (Gentlemen Racers) le gèrent de leur côté.

Chaque modèle est différent, mais en moyenne combien de temps est consacré à un modèle ?

Il est difficile à estimer car notre organisation est basée sur le temps libre de chacun, qui est très variable. Pour réaliser la 3D d'une voiture, cela peut aller de quelques jours à plusieurs semaines. De même pour la conception des textures. Pour l'aspect sons c'est différent, si l'on dispose de bonnes bases cela peut être rapide, mais dans le cas contraire il faut avoir l'opportunité de trouver ces bases. Pour ce qui est des physics c'est un travail long basé sur différents tests et ajustements, réalisé en parallèle des graphismes tout au long du développement. Étant donné que nous réalisons un mod avec plusieurs voitures, nous avons généralement plusieurs voitures en cours en même temps, donc ça prend du temps.

Je voulais justement aborder le sujet du son des voitures. Vous avez un excellent sound designer. Le travail est proche de ce que pourrait faire un studio. Comment fait-il pour produire des sons aussi proches de la réalité ?

C'est sûrement parce qu'il est à lui seul aussi bon qu'un studio ! Plus sérieusement, l'avoir dans notre équipe est une grande chance, et tout le monde peut s'en réjouir. Il a obtenu aujourd'hui la reconnaissance du milieu au plus haut niveau et c'est une fierté pour nous. Il a la chance d'avoir une approche professionnelle du travail des sons. Il travaille dans le milieu du son pour des studios de télévision. Il a donc à disposition un matériel de grande qualité. Il a de plus la possibilité d'aller régulièrement sur les circuits pendant les weekends de course (type LMS ou LM) pour prendre contact avec les écuries et obtenir de l'aide. Grâce à cela nous avons la possibilité par exemple d'installer des micros dans les voitures pour réaliser des prises de sons de haute qualité. C'est le plus dur du travail, le reste n'est que finalisation. J'en profite pour une nouvelle fois remercier les écuries qui nous aident, pour leur disponibilité et leur soutien.

La fiabilité de vos voitures est très réaliste, comment la gérez-vous ?

Il serait peut être mieux de poser la question à notre équipe de développement physics, toujours est-il que le moteur physique permet un développement réaliste de nombreux éléments, et la fiabilité en fait partie. Il suffit donc d'avoir la volonté de faire les choses dans le détail, les tester et les valider. Le fait que notre mod soit bien sur ce sujet n'a rien d'exceptionnel, c'est juste que les autres équipes de modding ne prennent pas forcément la peine de faire les choses proprement dans le détail. Dans notre cas, nous avons fait en sorte de régler au

mieux et au plus réaliste les éléments de fiabilité que permettent le jeu, à savoir principalement les usures du moteur, des freins, et les dégâts suite à des accidents. Néanmoins la plateforme ne permet pas de reproduire l'ensemble des incidents mécaniques qui peuvent survenir dans la réalité.



Pour faire les skins de toutes les voitures, je sais que vous avez recruté des skimmers de différentes ligues. N'aviez-vous pas peur des fuites ?

Nous n'avons pas effectué de recrutement au sens direct. Nous avons sollicité des aides extérieures, mais ces personnes n'intègrent pas EnduRacers. Ils disposent de certains fichiers (pas tout) nécessaires pour travailler. Nous leur faisons confiance (aucun contrat de confidentialité n'est signé) et pour le moment nous n'avons pas eu de souci à ce sujet. Je préfère voir des gens disponibles pour nous aider à faire de la création, que des gens qui attendent que nous sortions les mods et derrière viennent nous piller le travail.

Comment s'opère le recrutement chez Enduracers ?

Le recrutement s'effectue en plusieurs phases qui seraient trop longues à expliquer, mais qui passent notamment par des discussions et des tests. Nous recrutons tout autant une personne sur ses capacités que son comportement (chose qui n'était pas le cas il y a quelque temps et nous a valu quelques « erreurs de casting »). A titre de comparaison le recrutement dans notre organisation est très similaire à ce que font les studios pro (Simbin ou autres). Je profite de l'occasion pour rappeler que nous sommes toujours ouverts à l'accueil de talents pour venir nous renforcer. Tout spécifiquement dans le domaine de la création des textures. Ce sont des talents rares et difficiles à trouver, et si nous souhaitons continuer le mod sur cette lancée, il nous faut des renforts. Toutes les propositions sont les bienvenues, et les informations disponibles sur notre site : [http://www.enduracers.com/job\\$fr.html](http://www.enduracers.com/job$fr.html)



Suite à la publication du SP1, les templates de toutes les voitures ont été aussi diffusés. Cela permet de skinner de nouvelles peaux pour les voitures. Selon moi c'est une très bonne chose. Cependant, une frange de la communauté peut ne pas se contenter des templates et vouloir modifier les voitures ou les convertir.

Ce n'est maintenant plus une simple « frange de la communauté », puisque par exemple toutes les ligue se mettent à modifier les mods (dont l'origine douteuse est souvent issue du célèbre site F1Classics) à leur sauce pour leur convenance. Tout le monde semble avoir (et surtout vouloir) sa propre vérité de nos jours... Malgré tout ce qui a été dit, les gens continuent (en majorité) à « s'en foutre » (et la partie « propre » de la communauté est tout autant responsable de la situation car son silence fait le jeu des pirates) et nous laissent nous faire pirater impunément (mis à part quelques communautés comme RacingFR qui respectent encore les moddeurs, mais il en reste peu). On en devient fataliste, mais il ne faudra pas pleurer le jour où les moddeurs (les vrais) auront disparu. D'un autre côté la communauté actuelle (qui ne ressemble plus à ce qu'elle était il y a 4-5 ans quand nous avons commencé) n'est que le reflet de la société actuelle donc je crois qu'il est trop tard pour espérer obtenir le respect des gens et un quelconque changement durable.



Le trait est noir quand même. Quelle peut être l'issue ?

Dans l'idéal, obtenir une réaction de la partie propre de la communauté. Mais je n'y crois absolument pas. Donc 2 possibilités existent : continuer et arrêter de se plaindre (et donc laisser empirer les choses à terme), ou arrêter.



Une Ferrari F430, une Acura, une Astron DBR9 et une Spyker C8



Il fait nuit en plein jour à Spa dans le cockpit de la 908, heureusement que le rétro éclairage est bien conçu

Pour contrer les conversions sauvages vers GTR2, ne serait-il pas intéressant de porter le mod sous cette plateforme ?

En toute honnêteté il y a peu de chances. Cette plateforme a déjà été testée par le passé, et elle n'a pas convaincu. Le jeu ne dispose pas d'outils de développement officiels (que met en place ISI pour rFactor). De plus dans certains domaines le niveau global de qualité et le potentiel qualité du moteur est plus faible (pour les sons notamment). Qui plus est vis à vis des vols que nous subissons régulièrement de la part de la communauté GTR2, il n'est plus question d'aller vers ce jeu. Nous regardons vers le futur, rFactor 2 par exemple, potentiellement.



ISI vous a-t-il d'ailleurs contacté pour donner les spécifications de rFactor 2 ? Comment allez-vous procéder lors de l'arrivée de rFactor2 pour convertir le mod Endurance Series ?

ISI ne nous a pas contacté, et je doute qu'ils le fassent. Ils ont bien trop à faire à terminer leur jeu et le sortir. Ils sont une petite équipe. Je préfère les voir bosser et avancer plutôt que de perdre du temps à répondre aux questions de tout le monde sur des sujets sûrement pas encore figés à leur stade d'avancement du développement du jeu. De plus il faut oublier le mot conversion, nous réalisons nos modèles à partir de zéro donc si un jour on doit passer sur rf2, on fera comme pour rF1 : attendre qu'ISI diffuse les outils de développement à la communauté, et transférer nos voitures proprement des logiciels 3D vers le jeu. Il n'y a pas de conversion dans tout ça, on fait les choses proprement à partir de nos fichiers source. Pour le moment ce n'est pas d'actualité, on ne fait pas partie des teams modding adeptes de la spéculation.



La technologie Lens Flare qui donne un effet de nuit incroyable

Le SP1 étant terminé, l'année prochaine aurons-nous un SP2 ?

C'est difficile à dire pour le moment. Nous avons d'ores et déjà annoncé que nous souhaitons maintenant travailler voiture par voiture, pour ce que soit plus facile à gérer. Pour ce qui est des prochaines sorties, cela dépendra de plusieurs facteurs (l'acceptation du SP1, la disponibilité pour développer d'autres voitures, l'arrivée prochaine de rF2, la baisse de motivation due aux piratages...). Les récentes évolutions des différentes catégories des championnats réels sont également inquiétantes et nous font nous poser des questions quant à l'avenir du mod. Il n'y a donc rien de sûr, mais il vaut mieux avoir de bonnes surprises que de mauvaises donc laissons le temps répondre à la question ! Tant que la passion reste intacte, il y a de l'espoir.

A Live Sim nous constatons qu'un certain nombre de salles de simracing sont en train de se monter, avec des cockpits dynamiques pour la plupart. Nous rentrons petit à petit dans une activité commerciale. Autorisez-vous l'usage de votre mod et sous quelles conditions ? Pensez-vous à un droit d'usage ?

Nous sommes de plus en plus sollicités par ce genre de demandes, en effet. A l'heure actuelle l'utilisation de notre mod est claire : aucune utilisation autorisée à but commercial. Aujourd'hui nous avons accordé une seule

autorisation à un centre de simulation, mais uniquement dans le cas où l'utilisation de notre mod se ferait dans un cadre gratuit, ou lors de shows. Néanmoins devant l'afflux des demandes nous réfléchissons à une modification de notre mod de manière à contourner les problèmes de droits de licences et donc également pouvoir l'utiliser dans des évènements à but commercial. Mais aussi tenter de mieux protéger nos créations dans le futur. Notre profit n'est pas encore clairement défini (nous ne faisons pas du modding pour gagner de l'argent mais par passion), à l'heure actuelle.



Cette voiture a écrasé les 24 heures du Mans pendant 3 ans (2006, 2007, 2008)



289 km/h ca pousse hein !




Une Audi R10, qu'il est plaisant de regarder dans son cockpit

A close-up of a ski binding, likely a heel piece, with a dark, textured surface. The word 'WARRIOR' is printed in large, white, outlined letters, with the '2' in red. Below it, 'au DYNAMIC' is written in white. Above the binding, the text 'HIGH PERFORMANCE WOODCORE' is visible. The background shows a snowy mountain slope under a blue sky.

Et si no

WARRIOR au DYNAMIC

A wide-angle photograph of a snowy mountain landscape. The foreground is a snow-covered slope with several bare trees. In the background, a line of trees marks the edge of a ski run. The sky is blue with scattered white clouds.

Ce jour-là, les conditions étaient excellentes. De la neige en abondance, du froid, et les skis autrichiens dans le coffre de la voiture. Rien ne pouvait m'empêcher de retrouver Arnaud pour cet essai Dynamic, un soir de décembre, dans ce beau massif qu'est... la Mayenne. Un hic cependant : en arrivant au pied des pistes, Arnaud m'annonce que son cockpit est opérationnel. Une sacrée mauvaise nouvelle !

Par : Jacky Ratzenberger

Photos : Jacky Ratzenberger

ous *passions*

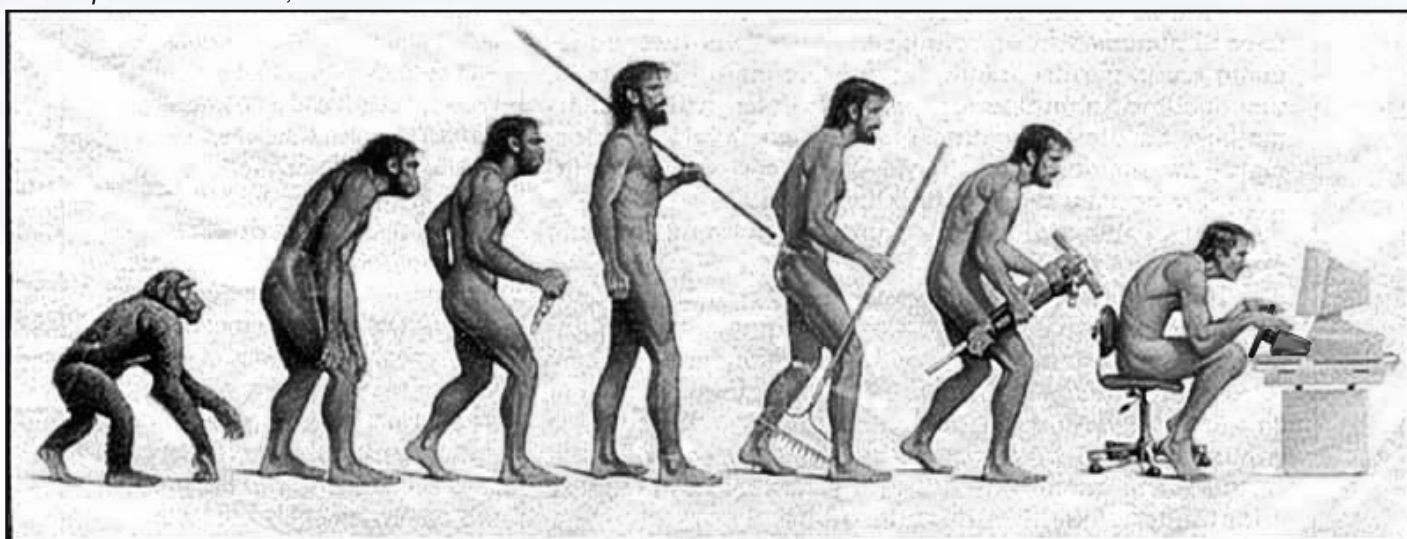
VR27 LT
DYNAMIC ?



Laissez-moi vous planter le décor. Depuis des années, je milite en espérant constater le rapprochement entre le réel et le virtuel. A l'occasion des 25 Heures Fun Cup Virtuelles de Spa en juillet 2010, j'ai pu discuter avec des pilotes réels. Dans la salle, des cockpits étaient disponibles. Vides, c'étaient des aspirateurs à pilotes. Ceux avec qui j'ai pu en parler, se plaignaient du manque de sensations physiques dans le pilotage virtuel. Il est vrai que pour conduire, il suffit que la voiture suive les rails, piloter c'est autre chose. Il faut se malmener tout autant que la voiture. Il faut lui donner des ordres, tout en l'écoutant avec attention. Un langage universel s'est alors créé, constitué de sensations et de réactions connues par tous les pilotes. Sanglé avec la voiture, le pilote doit trouver l'équilibre entre l'avant et l'arrière. S'approcher de la limite à tout instant, sans la dépasser. Dans nos cockpits, ils avaient l'impression de piloter des voitures muettes. Certes, les Simracers sont habitués à un autre langage, celui du volant à retour de force. Mais comparé à la réalité, il ne fait que chuchoter les réactions de la voiture. Tant que les Simracers et les Realracers n'utiliseront pas le même langage, celui de la réalité, les tentatives de rencontre des deux mondes seront vouées à l'échec.

En s'inspirant de la nature, Darwin a établi que l'homme est de la même famille que les grands singes. Nous sommes les deux survivants de la même famille. Les étapes intermédiaires de l'évolution ont disparu. Dans la course automobile nous avons actuellement deux espèces. Le Realracer que nous envions jusqu'à ce que nous nous endormions devant la télé et le Simracer qui ne passe pas à la TV, mais qui est dedans. La prochaine étape devra être une nouvelle espèce, le RealSimracer® ou bien le SimRealracer® (copyright Live Sim 2011).

S'inspirant de Darwin, voici l'évolution d'un SimRacer...



Rencontre avec un passionné

Arnaud est un simracer aussi vieux que moi. Il roule depuis des années. Il appartient à cette caste qui se migrerait pour rouler chez lui ou chez des amis, en LAN. Pour lui, la course en ligne n'existe que depuis quelques mois. Grâce à son opérateur qui a eu la bonne idée de prolonger une ligne jusqu'à chez lui. Croyez-moi, chez lui, c'est loin ! Ce soir-là, même s'il y avait de la neige, je n'ai pas croisé grand monde. Donc oui la course il connaît. Et devant la profusion des courses et des adversaires, Arnaud avait besoin de progresser, avait envie d'aller plus loin. Il avait mis quelques années à concevoir son cockpit statique, et la seule solution pour lui était de le mettre en mouvement. D'ailleurs selon Ross Brawn, une des raisons de l'échec de Schumacher est que Mercedes GP ne possédait pas d'installation de simulation « High Level », qui aurait permis de réaliser des essais sur la bonne exploitation des pneus. La simulation devient une donnée nécessaire à tous les top teams, pour trouver de la performance.

L'installation

Le monde ne s'est pas créé en un jour. De la même manière, son simulateur est né en plusieurs fois. Comme tous, Arnaud a commencé avec une chaise et un volant. Au fil des occasions, il a pu récupérer différents éléments afin de commencer à travailler sur un cockpit statique. Puis récemment à la faveur de sa connexion Internet toute neuve, il a découvert sur le forum RFR que d'autres que lui partageaient cette envie de mouvement. Riton39 et Vulbas notamment ont donné des idées à bon nombre de « cockpits ». Il faut savoir d'ailleurs que

plusieurs choix sont possibles lorsqu'il s'agit de créer son simu. Cela va de la simple création du support de volant, en passant par le baquet et le volant, jusqu'à la mise en mouvement totale. Et même sur la partie dynamique, certains ont créé leurs propres cartes de contrôle du mouvement. Le calcul est facile, plus tu bricoles par toi-même, moins c'est cher.

Arnaud quant à lui n'avait pas les compétences pour entrer trop loin dans l'électronique. Je suis dans le même bateau que lui et je me sens bête quand je vois certaines installations. « C'est parce que tu connais pas Sim Xperience » me lance Arnaud. « Ils proposent un kit à un prix raisonnable qui comprends deux vérins électriques de type SCN5, et un contrôleur tout prêt. Le tout pour moins de 1 000 €. » Evidemment c'est un prix. Mais pour le juger, il faut connaître le prix d'une installation. Je vous propose faire un tour dans le configurateur de CXC Simulations. Il s'agit d'un constructeur haut de gamme américain. Même si le simu est très bien intégré, les prix piquent un peu les yeux !



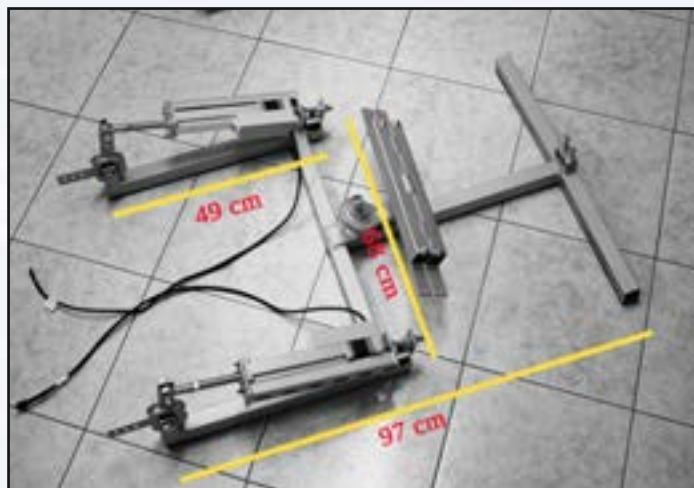
Certes ce simu est joli, mais regardez bien le prix !

Car oui l'avantage de concevoir son propre simu est qu'on est seul à décider ce qui est le mieux pour soi. Il m'a expliqué simplement. « Le mouvement dans un cockpit doit être conçu pour ressembler à celui d'une voiture. L'écran correspond au pare-brise. Tu es assis dans un siège et ton volant est devant toi. Dans beaucoup de cockpits dynamiques vendus, on voit deux vérins à l'arrière du siège. Et comme le volant n'est pas solidaire du baquet, il se désaxe à chaque déplacement des vérins. Quand tu freines dans une voiture, tu ne te rapproches pas du volant, c'est toute la voiture qui plonge. Alors pour qu'un cockpit dynamique soit fidèle, il faut absolument reproduire ce mouvement et déplacer l'ensemble, baquet, volant, pilote. »

C'est simple non ? Fallait y penser ! Cependant la contrainte en terme de poids n'est pas anodine. Dans beaucoup de cockpits dynamiques de type Frex, comme celui de CXC simulation, les vérins ne font que pousser ou tirer le siège. Dans le cas d'Arnaud, ils devraient déplacer toute la plateforme. Même si Arnaud a toujours eu dans l'idée qu'un jour son cockpit deviendrait dynamique, il savait qu'il ne pouvait pas placer les vérins à l'arrière du siège, s'il voulait que l'ensemble bouge. Il a donc dessiné un plan et regardé là où ils seraient les mieux placés. Il se trouve que dessous était le meilleur endroit. Moi qui surveille un certain nombre de cockpits, c'est la première fois que je les voyais dessous. J'étais d'autant plus curieux de l'essayer vu qu'aucun fournisseur de cockpits dynamiques n'avait choisi cette solution.

La règle est simple, plus tu fais par toi-même, moins c'est cher

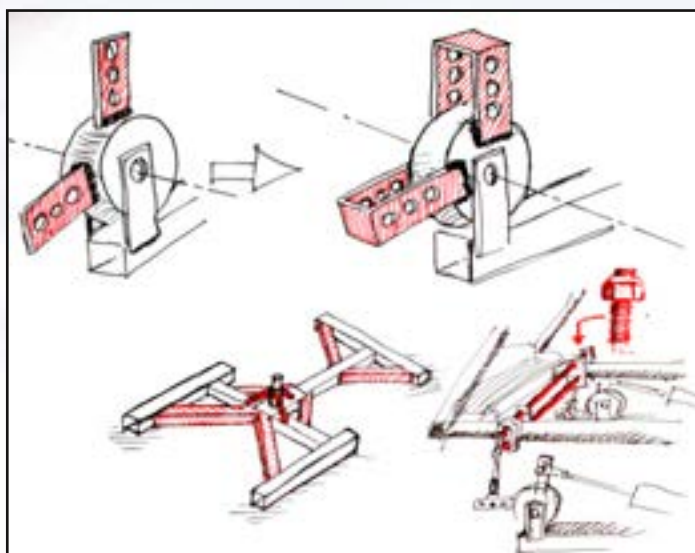
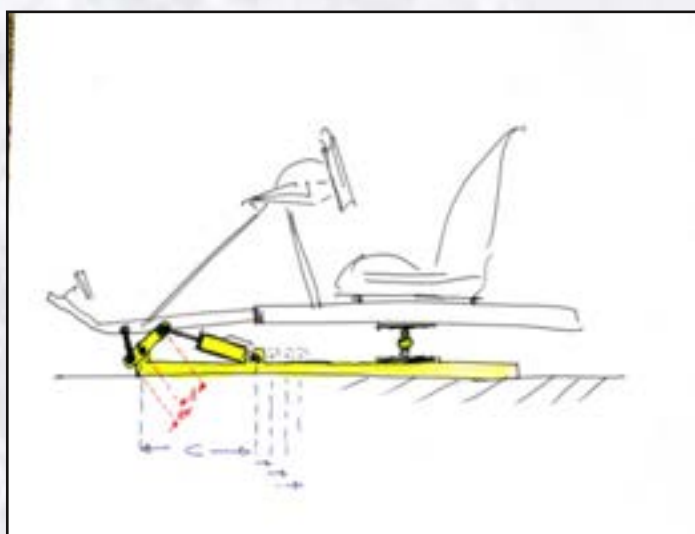
La première étape était de placer le cardan qui rendrait le cockpit mobile, à l'endroit précis où la plateforme avec le pilote serait en équilibre. Il aurait pu faire de grands calculs mathématiques, pour trouver le barycentre, mais Arnaud a préféré le faire à l'ancienne. Avec des copains qui tenaient le cockpit, il a déplacé pas à pas le cardan pour trouver le point d'équilibre. Ils ont quand même dû avoir pas mal chaud ! Cette étape était primordiale, l'idée était de soulager au mieux les vérins. Il ne fallait pas que l'effort pour déplacer dans un sens ou dans l'autre soit trop important. Cette prudence devrait payer en fiabilité. Car il ne s'agit de créer un cockpit dynamique pour qu'il tombe en panne, si les conditions de fonctionnement ne sont pas respectées. Par exemple les vérins, dont l'amplitude maximale est de 15 cm, ont une durée de vie définie à 10.000 km de mouvement, et ils peuvent déplacer 115 kg chacun.



Voici la pièce ajoutée pour rendre le cockpit dynamique



Le reste était presque de la rigolade. Quelques soudures, quelques réglages de profils à l'aide du logiciel livré pour gérer les vérins. La mise en mouvement n'a finalement pas été très longue. Entre le plan et le premier essai, il s'est passé à peine trois semaines. Pour en finir avec l'installation, Arnaud a placé trois grands écrans, face au volant. Le logiciel SoftTH permet d'afficher dans le jeu la fusion de trois images en temps réel, grâce aux deux cartes graphiques. Vu du cockpit, le pare-brise est joli. Et grand aussi !



Le cockpit respire

La Mayenne, avec la neige qui y tombait ce jour-là, avait des allures de Sibérie. J'avais Rendez-vous en Terre Inconnue. Il fallait que je sois prêt ! L'occasion était trop belle, je ne voulais pas me faire surprendre. La semaine qui précédait donc, j'ai roulé abondamment sur le Magnificat Park de Haryseb sur l'Aston Martin DBR9 du mod Endurances Series. Pour ceux qui ne le connaissent pas, il s'agit d'un circuit imaginaire, qu'on aimerait bien voir réel quelque part tant il est plaisant. Très rapide avec des changements de directions à haute vitesse, j'étais certain qu'il conviendrait parfaitement à un test en dynamique. Par ailleurs ayant pas mal roulé l'année dernière sur la LMP2 gagnante des 12 heures, j'avais constaté que Sebring bougeait beaucoup. C'est de notoriété publique, ce circuit ne sert pas de tests pour les 24 Heures du Mans sans raison.

Il savait qu'il ne pouvait pas placer les vérins à l'arrière du siège, s'il voulait que l'ensemble bouge

Je m'installe avec précaution dans le siège, Arnaud me donne les consignes d'usage. J'avais beaucoup d'envies et beaucoup de questions. D'abord, par rapport à ce que j'ai chez moi, on est vraiment bien installé dans un baquet. Et les trois écrans sont impressionnants. C'est juste immense ! Je vais avoir du mal à rentrer chez moi... A dire vrai, je sais à partir de ce moment que j'ai bien fait de braver la neige. Maintenant que j'y suis, il peut tomber cinquante centimètres, au pire je serais coincé là pour le week-end.

Pour le moment, il faut oublier l'extérieur. Il fait toujours beau dans rFactor. Le moteur de l'Aston est démarré. La voiture est à l'arrêt, mais mon oreille interne sait déjà que je ne suis pas assis, fixé au sol. Ce n'est pas que cela bouge, je ressens des vibrations. Sans doute est-ce dû au Butt kicker !



J'engage la 1^{ère}, la voiture s'engage tranquillement vers la sortie des stands. Le simulateur bouge déjà et me suit dans mes déplacements. C'est naturel. Je désactive le limiteur, et 600 chevaux poussent la voiture vers l'épingle. Je ne prête déjà plus attention au simulateur, car j'arrive déjà sur l'épingle. C'est tellement immersif, je n'ai pas le temps de penser. J'engage la voiture, et sans y prêter attention je tourne la tête vers l'écran de gauche. Je peux enfin suivre la trajectoire où je veux précisément aller. Quel changement ! C'est magique. Je remets gaz au moment précis où je commence à décroiser le volant. Malgré cette précaution, je sens la voiture vouloir s'échapper. Il faut dire que le volant est réglé à 900 degrés. Je ne suis pas habitué, j'ai du mal à trouver mes marques. Les pneus ont beau être froids, le premier tour est surprenant. Le cockpit respire à chaque passage de vitesse. Un vrai plaisir.

Le cockpit respire à chaque passage de vitesse !

Pour ce qui est des mouvements du cockpit, autant le dire de suite, c'est étonnant. Et ce pour deux raisons : d'abord parce qu'habituellement les vérins sont à l'arrière du baquet. Je me disais naïvement que les fabricants de cockpits qui choisissaient cette solution avaient de bonnes raisons. Par ailleurs, j'avais étudié les vidéos du simulateur en fonctionnement, je n'y voyais que peu de mouvements. Sauf qu'être dessus n'a rien à voir. Ça bouge vraiment. Au freinage, le cockpit plonge, latéralement ça penche pas mal aussi.

Et Le seul « reproche » que j'ai justement, concerne l'amplitude dans les virages. Et encore, je ne sais pas si j'ai raison de considérer cela comme un reproche, étant donné la faible expérience (pour ne pas dire nulle) que j'ai des simulateurs dynamique. Voici ma réflexion : un cockpit dynamique est un moyen de retranscrire réellement les mouvements d'une voiture virtuelle. Bien

sûr, il faut accepter que les mouvements soient différents de la réalité, car il est impossible de simuler les 5G de freinage d'une F1, par exemple. Cependant dans mon idée, les déplacements devraient ressembler à ceux d'une voiture de course. Or, le cockpit simule une certaine amplitude. Pour imaginer, et sans être péjoratif, je dirais que l'Aston se comportait comme une 2cv. Ça fait bizarre, mon œil et surtout mon oreille interne ne s'attendaient pas à cela. Car c'est vraiment curieux de pencher à l'inverse de la force centrifuge. Il faut se



Voici le kit que propose Sim Xperience et qui a servi pour faire évoluer un beau simu



Un pédalier de G25 inversé, tout se transforme, rien ne se perd

forcer et s'empêcher de lever pendant les virages. Les années d'habitudes de simulation statique ne sont pas faciles à effacer. Ceci dit, le freinage devient tellement impressionnant. On se croirait dans une BD du Joe Bar Team, dans un freinage hyper tardif d'Ed la poignée... On va tous mourir !!!!

Si vous lisez le magazine depuis le début, vous savez alors que notre chanceux de la rédaction est Guillaume. Il a déjà pu tester deux simulateurs professionnels. Chaque fois, il m'a dit que c'était physique. Je le croyais évidemment, mais je ne pouvais que l'imaginer. Le vivre est bien différent. Car j'ai pu vraiment poser des sensations physiques, sur le mot « simulateur dynamique ». Car il ne faut pas se tromper, une course ne serait-ce que d'une heure, n'a rien à voir avec ce que je connais. Ça bouge, ça vous trimbale jusqu'au moment où le simulateur vous promène. La fatigue physique est bien plus rapide. Pour vous aider, les chocs ressemblent à ce qu'on peut avoir dans un kart.



Le vérin est le cœur du mouvement

Alors, convaincu ?

Plus j'y pense, plus je me dis que j'ai eu de la chance de pouvoir l'essayer. Les quelques heures passées dans la neige étaient finalement un peu trop courtes. Un petit goût de « reviens-y ». Je n'ai même pas eu le temps de rouler sur Sebring, en plus ! En y réfléchissant j'aurai sûrement l'occasion de revenir, puisque Arnaud ne manquera d'améliorer son simu. Les cockpits sont ainsi, l'évolution ne s'arrête jamais. Un load cell est prévu, et des recherches pour remplacer le G25, aussi. Quelques années pour réaliser ce cockpit, dont quelques semaines seulement pour le rendre mobile grâce à Sim Xperience. Maintenant Arnaud en profite après avoir mis dix heures environ à s'habituer à son nouveau jouet. Dix heures pour être capable de rouler dans les mêmes temps qu'avant. Son espoir désormais, est que son cockpit lui permette de franchir un palier et de rouler plus vite. Il m'a ouvert l'esprit sur ma propre évolution dans le simracing. Et je m'imagine très bien futur cockpit. Reste à savoir combien de temps me laissera Live-Sim. Oui je pense avoir été convaincu ! C'est quand la prochaine neige ?

En savoir plus :

Sim Xperience : <http://www.simxperience.com/Store/tabid/135/ProductID/10/Default.aspx>

Forum : <http://www.racingfr.com/forum/index.php?s=&showtopic=33085&view=findpost&p=1067436>

SoftTH : <http://www.kegetys.net/SoftTH/>

Voici le cockpit tel que je l'ai essayé.



RACEROOM

Le futur de *Simbin*



Par : David Rosolen - Eric Antoine

Photos : David Rosolen - Eric Antoine

En attendant GTR 3, Simbin propose une « nouvelle » simulation baptisée RaceRoom TH. Le circuit et deux voitures seulement au menu. C'est peu, trop peu me direz-vous et pour dévoiler ses ambitions futures et les moyens qui vont être mis en oeuvre pour permettre à RaceRoom de rivaliser avec les autres simulateurs de course, Simbin a décidé de se réorienter vers le monde du Racing. Analyse d'une réorientation de stratégie...

M
?



ne Game. Le point fort de ce jeu c'est son prix : il est gratuit ! Son point faible, un seul
tant... Il serait simpliste de se limiter à cette « façade » car, derrière ce jeu, Simbin
ux géniteurs du célèbre GTR de rester dans le peloton de tête des éditeurs du Sim

RaceRoom Online kesako ?

Lorsque l'on accède à la page d'accueil RaceRoom.net, on se rend vite compte que le jeu gratuit n'est qu'une partie du puzzle qu'est en train d'assembler Simbin pour intégrer ses jeux - passés et à venir - à une plateforme internet. Le centre névralgique c'est en fait le site web RaceRoom Online. Bien entendu, le jeu gratuit est disponible en téléchargement (après l'habituelle inscription au site) bien en évidence sur la page d'accueil.

Direction donc la zone de download du jeu. Un clic sur le bouton et pendant le téléchargement, on en profite pour regarder de plus près les sponsors du jeu. Eh oui, il s'agit d'un développement sponsorisé par des sociétés telles que le gestionnaire du circuit d'Hockenheim, un site de vente en ligne de jantes (AZE), un autre qui présente ses amortisseurs (KW), ou encore LSD qui promotionne des portières élytres et DTS, un site dédié au tuning.

Il est donc clair que ce « mini jeu » n'est qu'un prétexte pour lancer un buzz ayant pour but avoué de faire la promotion de la nouvelle stratégie de SimBin. Mais ne boudons pas notre plaisir et enfilons nos gants pour la prise en main des voitures proposées.



Au volant de la monoplace de 850 cv, les sensations de vitesse sont garanties

RaceRoom The Game

Dès le démarrage du jeu, on se sent en terrain connu. Un écran d'accueil nous demande de fournir le login et password utilisés pour l'enregistrement sur le site. Ensuite,

on nous signale que des publicités seront présentées au joueur du fait du caractère gratuit du jeu. Une fois arrivé à l'accueil, l'agencement des menus, la structure du paramétrage des commandes est de la même veine que ceux que nous connaissons sur les classiques GTR2, GTR EVO, Race On etc...

Une simulation gratuite pour générer le buzz

Les modes de jeu sont au nombre de trois : Quick Race, Time Attack et Compétition. Comme son nom l'indique, « Quick Race » permet de faire une course offline contre une dizaine d'adversaires maximum. « Time Attack » vous permet de réaliser le meilleur chrono possible sur le circuit et avec la voiture de votre choix. Il vous est possible de télécharger un tour d'un joueur plus rapide que vous afin que son fantôme vous serve de « lièvre ». Une fois votre tour rapide réalisé, vous avez la possibilité de le sauvegarder et de l'uploader. Ce tour rapide devra impérativement être propre (pas de trajectoires farfelues etc...). Malheureusement, il arrive parfois que cette sauvegarde ne soit pas toujours prise en compte. Le dernier mode de jeu, Compétition, n'est pas à proprement parler un mode « course », mais plutôt des serveurs mis à votre disposition pour réaliser des chronos en présence d'autres joueurs. Rassurez-vous, ils ne vous gêneront pas lors d'un tour rapide car, lorsqu'ils sont proches de vous, ils passent en mode « fantôme ». Les meilleurs temps sont envoyés au site RaceRoom.net. Bon, il est temps de passer à l'action.

Une fois le volant et le pédalier configurés, lançons-nous dans une chasse au chrono. Seul le circuit de Hockenheim est disponible. Il est décliné en trois versions : Short, National et GP. C'est sur cette dernière version (bien connue) que je porte mon choix. Vient ensuite la sélection de la voiture. Au programme, seules deux possibilités ; une Chevrolet Camaro et une monoplace Formula RaceRoom d'un rapport poids puissance de 850cv pour 600kg. Même si mon niveau personnel ne me permet pas d'atomiser les chronos au volant d'un « open Wheeler », c'est sur ce bolide que se pose mon dévolu. Je sélectionne le niveau « Pro » mais avec embrayage automatique. Je me retrouve donc dans un box d'Hockenheim au volant de cette fougueuse voiture. Je clique directement sur « Race » et me voilà à l'assaut du fameux circuit Allemand qui développe 4,5 km en version GP, composé de 13 virages.



Comme on peut s'y attendre, la Camaro « embarque » à cause de son poids. Par contre on appréciera l'amélioration sonore apportée au moteur du gros V8

Open Wheeler

Dès les premières minutes de roulage, l'auto est une bonne surprise. Elle fait preuve d'un comportement très nerveux. Logiquement assez poussive à bas régimes, le V8 de 2,5 litres se réveille de manière brutale aux alentours de 14.000 trs/min et pousse très fort jusque la zone rouge située à 17.500 trs/min. Les freins sont à la hauteur des performances du moteur et il faut impérativement utiliser la technique du freinage dégressif pour éviter le blocage de roues en fin de phase de freinage. Le second segment du circuit (Parabolika) me permet de monter les 7 rapports jusqu'au rupteur. Le moteur hurle et les repères de freinage me sautent à la figure. Rétrogradage viril jusqu'en première pour aborder l'épingle (Hairpin). A la relance, il faut se méfier et se montrer délicat avec la pédale d'accélérateur sinon c'est le tête-à-queue assuré. Une fois ces principes « assimilés », je me lance plus confiant à la chasse au chrono. Assez naturellement, la dernière partie du circuit (Mobil 1, Sachs et Sudkurve) me pousse à profiter au maximum de la largeur de la piste, incluant les vibreurs et l'herbe synthétique. La monoplace réagit de manière très « sèche » sur les vibreurs. La suspension est raide... Peut-être trop ?

Retour aux stands pour un réglage express des suspensions et là, surprise ! Il n'y a pas de possibilité de faire le moindre setup. Dommage. Après quelques tours, j'enregistre un temps modeste de 1'17"92, ce qui est assez loin du record du tour réalisé par Kimi Räikkönen en 2004 au volant de sa McLaren en 1'13"78. Il me reste du boulot pour aller chercher les dernières secondes !

US Muscle Cup

C'est maintenant au tour de la grosse américaine de prendre la piste. Son 6,1 litres de cylindrée développe 425 cv au régime maxi de 7.400 trs/min. C'est nettement moins agressif que la monoplace. Mais c'est surtout son poids de 1.840 kg qui promet des sensations radicalement différentes. Et effectivement, en piste, le gros V8 délivre un son bien rageur, il tracte sans problème le poids du véhicule, mais ce dernier rend la voiture assez capricieuse sur les transferts de masses. Logique. Par contre les vibreurs peuvent être utilisés avec un peu moins d'appréhension qu'avec la monoplace. Il ne s'agit cependant pas de faire n'importe quoi au risque de se retrouver en sous-virage violent !

Face aux communautés émergentes, Simbin se devait de réagir

C'est l'occasion de comparer cette Camaro avec celle de Race On. Le comportement est - à mon sens - affiné, mais ce qui est le plus marquant, c'est la différence de sonorité du moteur. Manifestement, ici, Simbin nous livre une partie des améliorations sonores des prochains opus de GTR. Rageur et bien repli, le son de la Chevrolet est vraiment meilleur que par le passé. De même, lors des replays, la monoplace hurle de plaisir. Une véritable symphonie en V8 majeur !

En revenant au menu, on découvre des options qui permettent de sauver un hot lap, de télécharger des fantômes d'autres joueurs et la possibilité d'uploader ses temps sur les serveurs de RaceRoom Online.

Racing network

Mais justement à quoi correspond exactement ce RaceRoom Online ? C'est une plateforme internet (qui est en phase beta). Elle a pour but de fédérer les joueurs et les simulations de l'éditeur. C'est un véritable « social gaming network » qui se présente à nous. Il comporte des outils statistiques, un centre de download de jeux, des news, des organisations de compétitions (championnats officiels ou sponsorisés, des photos et vidéos officielles ou postées par les utilisateurs), des concours et même la possibilité de décorer son casque de manière tout à fait personnelle via un petit outil en Flash intégré au site. Malheureusement, ceci n'est qu'un « gadget » car le skin de votre casque n'est pas utilisé dans le jeu. Dommage. De ce point de vue de personnalisation graphique, il serait intéressant pour les éditeurs de jeux sur PC d'aller voir ce qui se passe sur les consoles avec des jeux beaucoup plus créatifs comme Forza Motorsport 3 par exemple ...

RaceRoom Online, c'est Facebook, Flickr, Twitter, Youtube « tout en un » dédié au SimRacing façon SimBin

Bon nombre des fonctionnalités citées ci-dessus sont encore en cours de développement (version beta oblige), tout comme le Lobby Online et le Shop (qui permettra d'acheter les jeux). Par contre, la toute « jeune » communauté a déjà la possibilité d'envoyer ses vidéos et ses screenshots pour les rendre publiques. La liste des membres, le forum, les FAQ (aide) et la section « fan sites » est déjà active. C'est une des originalités du concept : se faire épauler par des sites de Sim Racing déjà bien connus et reconnus des fans de la discipline. Vous aurez donc la possibilité de retrouver vos classements sur les sites tels que : NoGripRacing, RaceDepartment ou encore GTR-Online. Un petit mot est même mis en avant pour encourager les structures de Sim Racing à publier les rankings de RaceRoom Online sur leur propre site. Bref, tout en essayant de regrouper un maximum de joueurs via leur plateforme, SimBin joue aussi l'ouverture et permettant à d'autres structures de participer en partie à l'aventure.

A l'heure actuelle, les jeux qui disposent de la fonctionnalité de hot laps online sont : RaceRoom The Game, Race On, GTR Evo, Race 07 et STCC The Game. Dans l'avenir, nous verrons si d'autres opus de l'éditeur seront ajoutés à cette liste. Il est possible que les jeux plus

anciens ne fonctionnent qu'avec une version « Digital Edition » vendue dans la boutique du site !



*En mode Quick Race, vous prenez un départ style F1.
Attention au moment de relâcher l'embrayage !*

Et, accessoirement, du hardware !

A la base, RaceRoom est une « Entertainment company » basée à Rotkreuz en Suisse. Cette société développe du hardware et du software pour le Sim Racing. La combinaison de tous ces produits (hardware et jeux) débouche sur des solutions « clé sur porte » destinées à l'industrie du jeu en général ou mobiles, telle que celle mise en place au « Essen Motorshow » où RaceRoom avait organisé un concours de hot laps doté de prix à concurrence de 8000 euro !

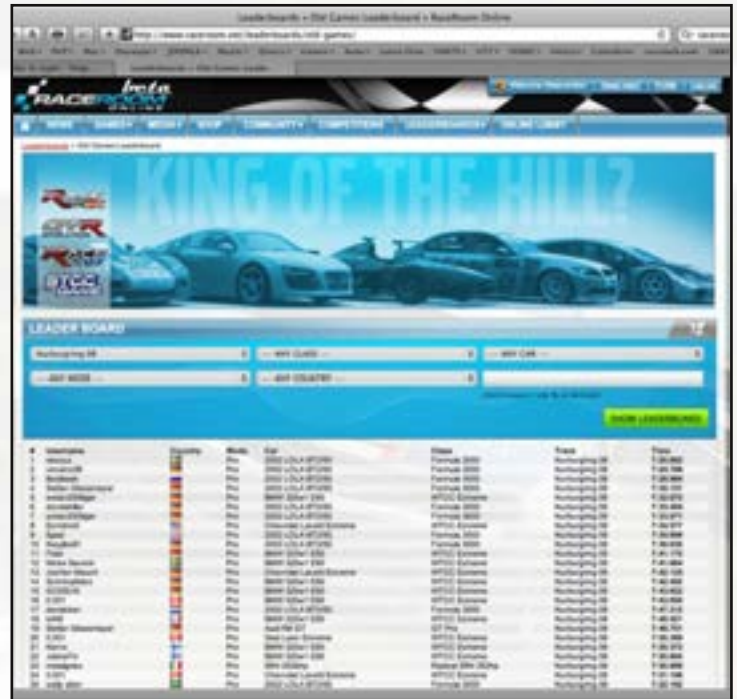


Les bagarres en pelotons au volant de monoplaces sont toujours la source de fortes émotions

La page d'accueil du site RaceRoom.net avec l'affichage de votre profil



Les « Leader Boards » des jeux SimBin sont l'occasion de se situer par rapport aux autres joueurs. Dur dur !



Du lourd en perspective ?

RaceRoom Online : www.raceroom.net

RaceRoom (hardware & events) : www.raceroom-entertainment.com


C'est donc dans la direction des rFactor Central et iRacing que SimBin a décidé d'évoluer. Du lourd en apparence, mais qui demande à être concrétisé. Des solutions similaires sont déjà en place pour des jeux tels que Forza Motorsport 3 sur xBox 360. Le concept est déjà bien abouti chez certains et les fonctionnalités que l'on peut envisager sont nombreuses. Par exemple : la méthode utilisée par Forza pour « Skinner » sa voiture avec des formes vectorielles, peu gourmandes en ressources graphiques et qui ne nécessite aucune manipulation d'upload.

Certains d'entre nous regretteront certainement que toute l'énergie déployée pour mettre en oeuvre cette plateforme risque de freiner les développements du très attendu GTR 3. Mais, face à une concurrence qui s'organise de manière très structurée, un éditeur tel que Simbin se doit de prendre le train en marche. En finalité, RaceRoom Online, c'est Facebook, Flickr, Twitter, Youtube « tout en un » dédié au Sim Racing façon SimBin.

Désormais, la communauté du Sim Racing dispose d'un nouvel acteur sur le web. Il ne vous reste plus qu'à tester le tout et d'en tirer vos propres conclusions. Personnellement, j'apprécie beaucoup ce genre de démarche car je trouve que cela apporte un plus en terme d'expérience du Sim Racing. Il ne faudrait cependant pas que cela finisse par porter préjudice aux développeurs talentueux de mods et de circuits. Dans quelques mois, nous y verrons sans doute plus clair. En attendant, n'hésitez pas à aller « chatouiller » les pilotes les plus rapides du Live !



VIRTUA LM



Dans le microcosme du Sim Racing, il est des noms qui vous dressent les poils rien qu'en les évoquant. Virtua LM fait partie de ceux-là. La qualité exceptionnelle de leurs réalisations en a épaté plus d'un. Je fais partie de ceux-là.

Par : Cedric Leroy

Photos : Cedric Leroy - Virtua LM

Nous téléchargeons beaucoup de contenus pour nos softs, sans pour autant retenir leurs auteurs. Cependant, quand le travail est bien fait, que le souci du détail est omniprésent et que le mod ou circuit téléchargé est proche de la perfection, on se surprend à aller sur leur site surveiller la sortie du prochain truc qui va tout déchirer. De là, naît une addiction pour le travail bien fait. Après y avoir goûté, plus rien ne pourra être comme avant...

Tant que tu n'as pas roulé sur un de leurs tracés, tu ne peux pas comprendre !

Avant quoi ? Ben, tant que tu n'as pas roulé sur un de leurs tracés, tu ne peux pas comprendre. Virtua LM c'est de l'or en barre, la crème des moddeurs, vous ne me croyez pas ? Virtua LM a été fondé en 1999 par REVSECT, d'origine canadienne et Padajacaba, d'origine américaine. Le groupe a toujours été tourné vers l'endurance et vers les simulations conçues par Image Space Incorporated (ISI). Ils ne sont pas nés de la dernière pluie, les gars ! Les premières voitures furent développées pour Sports Car GT. Il s'agissait des prototypes-GT de la fin des années 90 (Porsche GT1 / Toyota GT-1...). Le groupe a ensuite migré vers F1-2001 pour produire un premier Mod.

Par la suite vient le projet de recréer les prototypes du début des années 90 sous le patronyme de Groupe 3.5.

Le jeu choisi à l'origine est F1-2002, avant que le Mod ne migre sous F1 Challenge 99-02. Le groupe s'étant entre-temps renforcé de nouveaux membres, grands amateurs du Groupe C (qui fit les beaux jours de l'endurance dans les années 80), le Mod a été renommé Prototype-C. La première version vit le jour en 2004. Suivirent plusieurs Service Packs, ajoutant de nouvelles voitures et de nouvelles pistes. Au final, le Mod comptait plus de deux cents voitures, ainsi qu'une vingtaine de pistes. Parmi celles-ci, seules quatre d'entre elles avaient été créées par Virtua LM, les autres ayant été gracieusement prêtées par d'autres membres de la communauté...

En parallèle, dès 2005, le groupe commence à développer un autre Mod, basé lui sur les années Groupe 5 (1977 à 1983). Le travail était déjà bien avancé lorsqu'un événement inattendu bouleversa la vie du groupe : SimBin contacta REVSECT pour développer un nouveau projet... GT-Legends. Une grande partie de l'équipe partit donc chez SimBin en parfaite harmonie avec ceux qui choisirent de rester. Là, maintenant, c'est sûr, on n'a pas affaire à des amateurs ! Certains membres refirent le chemin inverse après GT-Legends et GTR2, d'autres continuèrent et officient aujourd'hui chez SimBin ou Slightly Mad Studios. Ils ont toujours d'excellentes relations avec eux, malgré des projets différents qui rendent les contacts plus rares.



Suite à cette séparation des activités, le groupe se retrouva affaibli techniquement. Le focus se porta donc uniquement sur Prototype-C pour les Service Packs 3 et 4. L'autre tâche fut de recruter de nouveaux membres tout en gardant l'esprit Virtua LM.

Après l'épisode Prototype-C, l'équipe décida de repartir sur le projet Groupe 5, nommé GTx5. Hélas, les années avaient passées et le niveau de détail des modèles 3D datait. La décision fut prise de repartir de zéro, avec pour base rFactor, la dernière simulation d'ISI. Entre temps, Virtua LM avait recruté de nouvelles personnes, notamment dans le département piste. Depuis 2006, la structure du groupe n'a quasiment pas changé en interne et les travaux continuent en parallèle sur GTx5 et de nouveaux circuits.

A l'origine, REVSECT était en charge du recrutement. Depuis son départ pour Simbin, ce rôle est plus collégial mais le principe reste le même : on recrute une personne avant de recruter un talent. Je veux dire par là que

SimBin contacta Virtua_LM pour développer un nouveau projet... GT-Legends

l'esprit est plus important que la matière. Si les compétences techniques s'acquièrent dans le temps, il en est tout autre pour la personnalité des gens. Le groupe est totalement international où l'anglais est la langue officielle. Virtua LM continue toujours après une décennie car il existe une relation très forte entre les membres, basée sur l'honnêteté et le respect des autres, tout cela autour d'une passion commune pour l'endurance.

Dès lors Le Mans constituait le saint Graal, la quête



ultime, le must quoi ! Ben pas du tout; le projet Le Mans fut confié à un nouveau venu, MonSum. Le résultat final fut au-delà de ce que chacun d'eux aurait pu imaginer au début des travaux et c'est une énorme satisfaction pour Virtua LM.

Décliner ses mods ou circuits pour plusieurs softs n'est pas chose aisée. C'est d'autant plus difficile que le travail à effectuer n'est pas des plus passionnants, car il ne s'agit plus de création. C'est pourquoi VLM a choisi, en 2005, de se consacrer à une seule plate-forme. Ce sera rFactor, alors que leur coeur les poussait vers GT-Legends, développé par leurs amis.

La raison est simple : aucun outil ne permet aux groupes de modding d'obtenir le même résultat graphique sur les autres plateformes basés sur le moteur de rFactor (GT-Legends / GTR2 et la série des Race).



En 2008, ils procèdent néanmoins à quelques conversions de leurs travaux, car quelques indéclicats s'évertuaient à le faire. Il faut dire que 3DSimEd, le principal outil de conversion. Mais bien sûr, ce n'est pas une décision qui leur plait. Ils espèrent sincèrement ne plus avoir à le faire dans le futur. La vérité est que rFactor est plus optimisé et propose une meilleure qualité graphique et technique potentielle que ses confrères basés sur une version figée du même moteur.

Le Mans 77-85, Mid ohio, Fuji, Rouen les essarts, bientôt Le Mans 91-96 et Sebring,,,hummmmm...

Ben, dites donc... Tu te rends compte ! Et attends, c'est pas tout, les gaziers ont une belle philosophie : passion, honnêteté et respect des autres. Avec ces trois principes, tout le reste en découle naturellement. De bons principes de vie en quelque sorte. Un autre axiome se greffe sur ces règles de vie : « from scratch » autant que possible. Alors, une question vous brûle sans doute les lèvres, hein ? « Comment qui font ? » bé oué, comment qui font ?

Pour un circuit, il y a une seule personne en charge du projet à laquelle viennent s'adjoindre ponctuellement d'autres personnes, notamment pour la réalisation de textures et pour l'intelligence artificielle. Un Mod comme GTx5 demande une plus grande variété de talents car en plus de la 3D et des textures, il faut des connaissances en mécanique pour récréer le comportement physique, un artiste pour réaliser les sons et une personne en charge de l'intégration.

En terme de matériel, les logiciels, les livres et les vidéos sont leurs principales sources de dépense. Le reste demeure classique pour un Simracer : un ordinateur et un volant. Pour Virtua LM l'avenir semble radieux, mais c'est quoi le futur ? Réponse par un des leurs, Guillaume, alias Nugit, un des Français de la team :

« Question difficile car je ne pense pas que Virtua LM aura une quelconque influence sur l'avenir de la simulation. La qualité du travail réalisé par les studios depuis GT-Legends font qu'il est quasiment impossible de rivaliser avec eux désormais et le nombre de simulations de qualité publiées depuis 2005 en est la preuve.





Pour nous, simulation reste intimement liée au Modding car c'est notre raison d'être. Malheureusement, le terme modding a été lui même dévoyé par les conversions multiples entre plateformes et la réutilisation à outrance. En contrepartie, le travail demandé pour créer « from scratch » demande un investissement sans cesse grandissant et donc des groupes très organisés avec beaucoup de temps libre. Certes, il est toujours possible de réaliser un coup d'éclat sur un projet ponctuel comme Le Mans et Mid-Ohio l'ont prouvé, ainsi que d'autres projets issus de la communauté mais je pense que l'âge d'or du modding est derrière nous. Personnellement, je souhaite que ce phénomène retombe dans l'anonymat pour retrouver l'esprit de partage qui régnait à ses débuts.

R Factor désormais et R factor2 à l'avenir, Virtua LM développe sur les softs ISI.

Celui de la simulation est indubitablement devant, de par l'évolution des moyens techniques. Nul doute qu'un jour nous aurons tous un siège baquet sur vérin dans notre salon : la question est de savoir quand. »

Tout ceci au sein d'un groupe d'amis : « Je n'ai pas peur de dire que certains de mes meilleurs amis sont au sein de Virtua LM. Certes, nous ne nous voyons pas souvent car notre groupe est international mais nos échanges sont quasi-quotidiens depuis plus de 10 ans pour certains d'entre nous. » Je vous laisse méditer là dessus...



LIENS UTILES

Virtua LM : <http://www.virtua-lm.com/>

Forum : <http://forum.emacberry.com/>

Et maintenant, la suite c'est quoi ? Dans l'immédiat GTx5, Le Mans 1991-96 et Sebring sont actuellement les projets en cours. Il est probable que ce sera pour rFactor 2. Va falloir attendre encore un peu... En tout cas moi, tant qu'il y aura des gens comme ça pour me faire vibrer, je ne raccroche pas les gants !

Un énorme merci à Nugit, administrateur du forum VirtuaLM, pour son temps consacré à LIVE SIM. Sa disponibilité n'a d'égale que sa gentillesse ! Une denrée rare.

Enfin ! Il est là ! Je n'avais pas touché à un Gran Turismo depuis le 4 sur Playstation 2. Et je peux vous dire que je l'attendais, ce bougre ! Cinq ans se sont écoulés et mes exigences en matière de jeu de course ont grandi depuis que j'ai découvert la simulation sur pc. C'est parti pour un tour d'horizon des caractéristiques de Gran Turismo 5.

Par : Baptiste Vialatte

Photos : Baptiste Vialatte / Kingsun





Concept

Le slogan est clair : « the real driving simulator ». Le mot Simulation est un peu différent de celui que nous utilisons, mais il s'en rapproche. Depuis le premier volet, Gran Turismo se veut être un catalogue du paysage automobile mondial. Tous les genres de voitures et de terrains sont représentés. Le concept est populaire car il touche tous les types de public. Mais nous, Simracers, pouvons-nous trouver notre compte ? C'est ce que nous allons voir.



Les intérieurs sont superbement reproduits

Navigation, Interface

On retrouve la marque Gran Turismo : sobre, classe, épuré, y compris dans la musique. Mais tout cela se paye : pas mal de chargements, mais rien de rebutant non plus.



Très joueuse l'AC Cobra !

Graphismes

Là rien à dire. Ayant eu ma console récemment, par rapport à mon ordinateur poussif, ça change ! La lumière est très bien gérée, notamment pour les passages jour-nuit. Quand aux voitures, il y en a deux sortes : celles provenant de Gran Turismo 4 et les nouvelles faites pour le jeu. Ce système est discutable, surtout que la différence saute aux yeux, car les voitures issue de GT4 n'ont pas de vue « cockpit ». L'intention est bonne, il s'agit d'augmenter le nombre de voitures dans le jeu. Quant aux circuits, ils sont globalement magnifiques, surtout ceux en ville. Le Mans et le Nordschleife sont mes préférés, le rendu est sublime. Le mode photo est toujours là, et au vu des possibilités de l'outil, le photoréalisme n'est pas loin.



Le jeu recèle de petits bijoux

Physiques

Abordons ici le point le plus important à nos yeux. Le système ultra connu d'aides à la conduite désactivables permet de satisfaire tout le monde. Mais une fois l'ABS à 0, ça devient costaud ! Par exemple une AC cobra est ultra délicate à conduire, tant elle surprend de tous les côtés. C'en est même frustrant ! Le Simracer ne peut pas tout de suite l'exploiter au maximum, en comparaison des autres véhicules. Car oui, en général les voitures sont rapidement maîtrisables et leur réactions cohérentes. Là où ça ce gâte, c'est quand la puissance monte. Quant à l'approche des formules 1 ou des prototypes du Mans, le freinage et la réaccélération se font délicatement sous peine de sanction immédiate. Je ne vous parle même pas du prototype Red-Bull X2010, la voiture de circuit la plus puissante au monde, qui à l'heure où j'écris ces lignes n'est pas en ma possession.



Le rallye dans GT, sympathique mais pas transcendant

Ambiance sonore

J'ai trouvé les sons des moteurs bons, et souvent très bons. Leur principale qualité est d'être réaliste, On n'est jamais surpris. De plus, la sonorité change quelque soit la vue utilisée. Toutefois, le son des collisions est assez étrange, une sorte de gros « bong ». Quant aux bruits des menus, ils ont gardé la même identité, typique des Gran Turismo. Du côté des musiques de menu, on retrouve des musiques calmes, et des biens rythmées en course. Gros plus, on peut importer ses propres morceaux en course.



Les dégâts les plus poussés concernent surtout les WRCs

IA

On oscille entre le bon, surtout dans des difficultés élevées, et l'énervant, notamment pour les pilotes « B-Spec ». Les fautes de celle-ci sont rares, trop rares pour un jeu de course.



Les parties entre amis restent le meilleur moyen de s'amuser

Météo

Pluie et neige sont au rendez-vous, mais uniquement sur certains circuits. Leur représentation est correcte et la pluie fait son boulot de trouble-fête.

FFB

Testé avec mon G25, le FFB est très bon, on ressent très bien l'adhérence et les revêtements. Je lui reproche néanmoins d'être trop puissant sur les routes de neige et de terre, même au plus petit réglage. Je m'y suis fait assez vite quand même, il faut dire que les sensations sont bien là.



Un régal cet enfer vert !

Dégâts

Enfin depuis qu'on les attendait ! Mais bon pas de quoi s'extasier, les dégâts mécaniques ne sont présents pour l'instant que pour le mode arcade (hors carrière) et les gros dégâts visuels ne se révèlent qu'après de très nombreux chocs. Je reste mitigé sur ce point-là.



Jeu en ligne

C'est basique. Il faut le prendre comme une fonctionnalité en plus. De mon côté je n'y vais que lors des rendez-vous organisés à l'avance, pour retrouver des amis et éviter les autos-tamponneuses.



Durée de vie

Rien à redire, on a de quoi s'occuper ! Entre les événements spéciaux de type rallye ou karting, les courses classiques et celles de directeur d'écurie, il y a de quoi faire. De plus le plaisir grandit au fil de la progression. Encore plus si l'on veut finir totalement le jeu. Le mode arcade et multi-joueurs en écran partagé apportent un petit plus lorsqu'il y a du monde à la maison.



GT5 est un très bon jeu de voiture, c'est un fait. Il est à posséder si vous aimez l'automobile et si vous avez ou voulez une console. C'est un autre monde que celui du PC, mais qui vaut le coup d'être découvert. Mais la concurrence est rude et, c'est à vous qu'appartient le choix de découvrir ou adopter Gran Turismo.

PETITES-ANNONCES

REDACTEUR

Un magazine, c'est avant tout de l'info, rapportée par des rédacteurs passionnés. Mais c'est aussi un contenu de qualité garanti par une équipe expérimentée, soudée et solide. Pour aller dans ce sens, et apporter à nos lecteurs toujours plus, toujours mieux, nous avons besoin de nouvelles plumes. Actuellement composée de sept rédacteurs, la rédaction recherche trois personnes supplémentaires. Pour nous rejoindre, il faut avant tout être passionné (A cœur vaillant, rien n'est impossible) mais aussi :

- disposer idéalement d'une expérience en journalisme Presse ou Web, si non,
- être créatif, être force de proposition en termes de sujets,
- être à l'écoute de l'actualité autour du SimRacing,
- avoir une jolie plume (orthographe, grammaire et syntaxe correctes),
- être capable de rédiger des articles dont la taille est définie,
- être disponible pour pouvoir accorder du temps à la recherche d'informations et à l'écriture,
- savoir respecter des délais,
- avoir l'esprit d'équipe,
- avoir un niveau d'anglais qui permette de mener des interviews dans la langue de Shakespeare,
- être idéalement situé dans un coin de la France non encore couvert par nos rédacteurs : Paris, Lyon, l'Auvergne, le Sud ouest.

MAQUETTISTE

Mais cela ne suffit pas à faire un bon magazine. Si les sujets sont intéressants et les articles bien écrits, ils doivent être bien présentés pour attirer l'œil. C'est le rôle du maquettiste. Nous avons besoin d'un 2ème artiste qui soit :

- créatif, rigoureux, force de proposition,
- capable de travailler en équipe,
- capable de s'adapter à l'outil que nous utilisons (Scribus),
- expérimenté en retouches d'images (Gimp et/ou Photoshop).

CORRECTEUR

Nous sommes exigeants ? Oui, parce que le lecteur l'est encore plus que nous. C'est pourquoi nous sommes aussi à la recherche de correcteurs expérimentés. Car si à la première faute dans un article aussi bon soit-il, le lecteur pensera à un oubli, à la deuxième, il aura un doute. Et à la troisième, il arrêtera de lire. Notre travail ne doit en aucun cas être gâché par des coquilles qui se sont malencontreusement glissées et qui ont mis à mal les nombreuses règles orthographiques, syntaxiques et grammaticales de notre jolie langue française. Outre la relecture et la correction des textes avant mise en page, le correcteur peut également reformuler afin de garantir la fluidité et la lisibilité d'un texte. Pour cela, il faut :

- être capable de lire attentivement un texte,
- être à l'aise avec l'orthographe, la grammaire et la syntaxe,
- disposer d'un dictionnaire et d'un Bescherelle,
- avoir un esprit critique pour pouvoir proposer à l'auteur une formulation plus simple ou plus compréhensible tout en sachant respecter son idée première.

WEBMASTER

Enfin, la chance de Live Sim, c'est d'être depuis le début un Webzine, un magazine distribué via le Net. Mais que serait-il sans son site internet ? Il n'existerait pas. Notre espace www.live-sim.com a besoin d'un nouveau responsable, qui ait à cœur de l'optimiser voire de l'aider à grandir. Nous avons les idées : aidez-nous à les mettre en place. Pour cela, il faut connaître :

- le langage HTML et la création des feuilles de style CSS,
- Gimp ou Photoshop,
- être force de propositions pour intégrer les contenus nécessaires au magazine,
- avoir les connaissances nécessaires pour améliorer le référencement naturel de Live Sim.

Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas à nous contacter à l'adresse suivante, redac@live-sim.com. Nous répondrons à chacune des candidatures.

C'est un florilège de jolis rendus 3D ce mois-ci, ce qui, je ne vous le cache pas, m'a rendu la tâche difficile pour pouvoir faire ma sélection ! Commençons donc par cette double-page, avec 2 rendus de l'ami Wacha : une Lamborghini et une Mercedes SL65 AMG, converties directement de Forza3, travaillées en Vray et transposées dans un environnement Evermotion ! Le processeur de Wacha en a attrapé des sueurs, car c'est pas moins de 20h00 de calcul pour la Murcielago LP-670 Super Veloce, et environ 40H00 pour la jolie Allemande...

Par : Vincent Nagorniewicz

Photos : Serial-skinneur





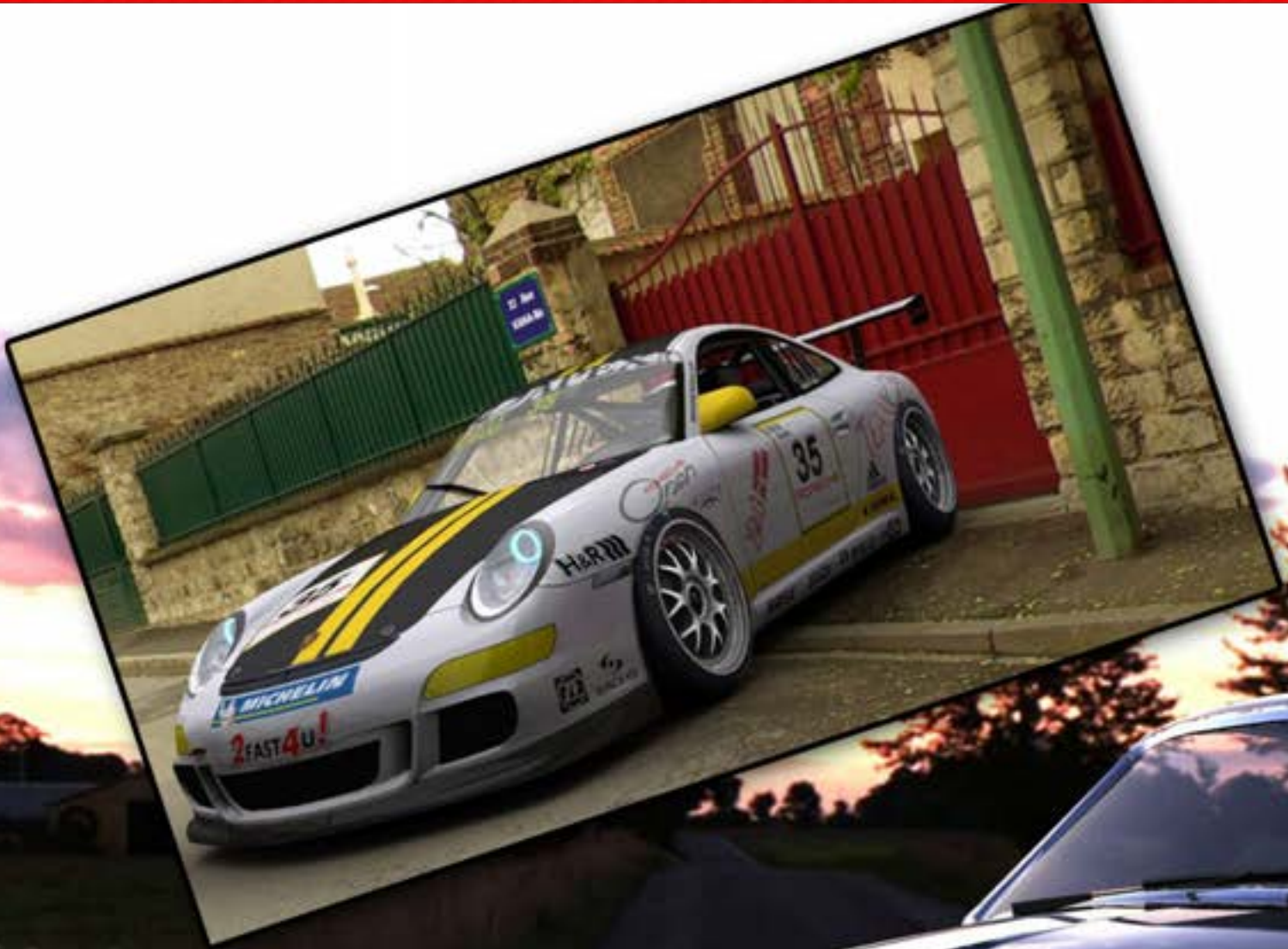


MICA

EURO

Voici une Mercedes SL500 travaillée quant à elle en Mental-Ray par notre ami Belge connu sous le pseudo de Guro, et qui a déjà été publiée dans nos colonnes... Ce gris rappelle complètement le surnom qu'a obtenu ce bolide : Flèche d'argent ! En encadré, Mica qui fait sa première apparition, avec une très jolie Porsche en Vray, aux couleurs chatoyantes !





Continuons avec deux rendus complètement différents, mais provenant du même auteur talentueux : Kana. Lui aussi, comme Guro, préfère son Mental Ray à Vray, et comme Guro, un goût affirmé pour les anciennes autos... Sûrement une question de génération, mais cela nous ne regarde pas ! Aux côtés de cette mythique VW Karmann Ghia, une plus contemporaine 997, là aussi en Mental Ray et HDRi.



Kana

Terminons cette rubrique par l'un de mes derniers travaux : une Porsche 997 du mod Enduracer SP1 de rFactor ! Toutes les textures et lumières sont en Vray, l'environnement est quant à lui d'Evermotion avec un effet de Blur pour rendre l'impression de mouvement... Environ 12H de calculs intenses pour mon pauvre AMD2 6400+ !



Voilà pour ce mois-ci, rendez-vous au prochain numéro, d'ici là faites chauffer vos 3DS Max, et n'hésitez pas à nous envoyer vos plus beaux travaux ! Tous les rendus ont été fournis par <http://www.serial-skinneur.com/> que je vous conseille vivement de visiter...





Par : Jacky Ratzenberger Photos : Vincent Nagorniewicz

Bords de Pistes

Le buzz autour de la venue d'un simracer chez Audi fait son chemin. Le monde de la course automobile s'intéresse, se renseigne et veut obtenir une interview exclusive. Live Sim s'est mis sur les rangs. Mais c'est notre confrère Lionel Froissart de Libération qui a eu la primeur des premières déclarations.

A 13h23, le communiqué de presse Audi est tombé : « Pour sa première séance d'essai en GP1, Audi créera l'évènement en la confiant à un pilote virtuel durant trois jours. Il sera directement comparé aux autres pilotes maison dans le but de définir le line up 2017. » Mon rédac-chef a l'info quasiment en même temps que moi. Et il a déboulé dans mon bureau pour m'annoncer que je partais au Castelet interviewer le phénomène. J'étais plus que sceptique. Ma dernière expérience de la simulation remontait à 2009. J'avais pu tester le I-Way et je n'avais pas été convaincu. Certes le manège était extrême, comme peut l'être la course automobile, cependant je n'avais pu en profiter car il m'avait donné le tournis. Le Simracing a bien dû progresser, me suis-je dit...

Après tout, pourquoi pas ! Mais est-ce vraiment sérieux ? Nous, les journalistes, sommes en droit de nous interroger. Pour que ce jeune gars ait réussi à se faire remarquer par l'écurie la plus attendue en GP1, il doit avoir quelque chose en plus. D'autant qu'Audi n'a pas la réputation, comme l'avait Minardi, de perdre du temps à présenter des comiques... Jetons un coup d'œil sur son palmarès :

- 1^{er} à Monaco en GP1 et au Monte Carlo en WRC (incroyable),
- 3^{ème} au Tour de Corse, 3^{ème} aux Milles Lacs,
- 1^{er} à Pike's Peak en groupe C,
- 3^{ème} à l'Indy 500,
- 1^{er} des 12h de Sebring, des 24h du Mans et du Nordschleife sur un proto Pescarolo (triplé historique !).

Sacré CV, le gamin ! Et je ne cite que ses courses les plus célèbres courues en 2016. Pour un palmarès tel que celui-là dans la réalité, il faudrait trois vies. Depuis des années, je me plains que les pilotes actuels n'aient pas le droit contractuellement de rouler ailleurs, comme c'était l'usage dans les années 60-70. Or une petite organisation non seulement le permet, mais l'encourage. GP1, GP2, GP3, WRC, Endurance, FIA GT. Il ne manque plus que les courses de tondeuses... Les vidéos des exploits étant disponibles, je file les regarder. Je vous invite à le faire d'ailleurs, car il m'a semblé évident qu'il ne s'agissait plus de joueurs, mais bien de pilotes professionnels. Ils ont tout pour eux : ils roulent vite, tels des métronomes, et doublent dans tous les sens. Du vrai spectacle, comme on aimerait en voir dans les courses que nous suivons.

Au Castelet, nous retrouvons ce fameux pilote. L'air très décontracté, il a l'air juste content d'être là. Quelques politesses d'usage avant d'activer le magnétophone.

Depuis hier le monde entier (du GP1, restons modeste) sait qu'un joueur de courses en lignes, va faire des essais pour Audi. Et ce monde-là ne sait pas qui vous êtes.

Cela ne m'étonne pas, car vous ne venez pas beaucoup nous voir. En fait tout a commencé il y a trois ans. VirtualLM avait trouvé un moyen original de retranscrire fidèlement la piste du Mans. Ils m'avaient contacté avec Arnaud Lacombe pour calibrer la piste. Les résultats étaient étonnants de réalisme. Audi en a eu vent, ils sont toujours en veille pour trouver de la performance. Nous étions fiers de leur présence, car cela signifiait que nous tracions la bonne route. En fin de journée, on les a un peu provoqués pour qu'ils essayent de rouler avec nous. Le matos dont nous disposions, un Force Dynamics 601 couplé à un Dome 3D, donnait envie. Ils n'ont pas été longs pour accepter. Pas habitués, ils ne parvenaient pas à rouler dans nos temps. C'est normal, chacun dans notre domaine, nous sommes des professionnels, et eux n'étaient pas des pilotes. Le jeu s'est alors transformé en défi quand, quelques jours plus tard, ils ont planifié une journée de test avec leurs pilotes maison, Romain Dumas et Franck Montagny. Ces deux là sont des gâchettes, et ils avaient déjà une expérience du Simracing. Les ingénieurs se sont dit qu'ils allaient nous faire redescendre sur terre...

Et ?

Au début, ils étaient évidemment sceptiques. Lorsque tu es pilote confirmé et qu'on te dit que tu vas rouler sur un circuit virtuel contre deux pilotes de jeux vidéos, ça doit sûrement faire sourire. Mais il faut croire qu'ils avaient bien été remontés car après un temps d'adaptation, nous tournions tous les quatre dans des temps très corrects et réguliers. Nous étions dans les 3.20 avec des relais de 1h. La même voiture, une R20 virtuelle, les mêmes pneus, la même quantité de fuel. Ça transpirait la sueur, aucun de nous ne voulait perdre. Ça commençait à rouler velu. Assez naturellement l'esprit de compétition a formé deux équipes : Franck et Romain d'un côté, Arnaud et moi de l'autre. Les pilotes Audi et leurs ingénieurs ne voulaient pas se faire battre par des pilotes de jeux vidéos, tandis que nous, justement nous voulions montrer que ce n'était pas qu'un jeu. Les conditions étaient réunies pour que les temps descendent. 3.19, 3.18, 3.17. On est resté à 3.16

assez longtemps. Puis Arnaud a tapé à l'entrée des Porsches. La voiture était morte. Il était out.

On ne peut pas faire « Restart » ?

Quattro ne le permet pas. La gestion du temps est réelle. Si tu casses et qu'il faut trois heures pour réparer alors tu attendras trois heures. Quand on me l'a dit à la radio, j'arrivais à Mulsanne. Je ne devais pas me délier. Je savais, en ayant vu les datas, que le gain se situait dans l'enfilade qui suivait les Porsches. Arnaud y avait dépassé la limite, je suis passé trois fois avant de pouvoir me libérer. Il fallait se reconcentrer. Il s'agissait de retrouver toutes mes sensations mais en même temps, il fallait garder tout son sang froid. Le sens de l'anticipation... Le sens du jugement... Tout ce dont on n'a même pas idée avant de l'éprouver. Alors cela devient entièrement une question de perception. L'anticipation devient instinctive, procède de l'instinct, dans le bon sens du terme. Ce jour là tour après tour, je passais de plus en plus vite dans le dernier secteur, sans me soucier du temps qui passait. Une fois rentré au stand et sorti du simulateur, tout le monde m'a félicité. Je ne comprenais pas pourquoi, j'étais encore dans ma bulle.

Quel était le temps ?

3.11.391. Aujourd'hui encore, je m'interroge. Car en regardant les datas, j'étais aux mêmes vitesses que les autres. Partout, sauf après les Porsches. Les autres ne roulaient pas lentement, c'est juste moi qui roulais trop vite. Je m'y étais pris de telle manière que c'était comme si ma voiture avait été montée sur des rails, vous comprenez ? Il ne restait pour ainsi dire plus de marge. A un moment, j'ai eu l'impression que le circuit n'était plus vraiment un circuit, seulement un tunnel de glissières. Je me suis alors rendu compte d'un seul coup, que j'avais dépassé la limite que je considérais comme... raisonnable. Je n'avais plus de marge. Plus du tout. Aussi, j'ai levé le pied, et je suis rentré doucement aux stands. Je me suis dit: « Aujourd'hui, c'est spécial. N'y retourne plus. Tu es vulnérable... »

Pourtant votre vie n'était pas en jeu ?

Certes. Mais je suis pilote professionnel. Un jour ou l'autre, je revivrais cette expérience dans la réalité. Mais le faudra-t-il ? C'est une question à laquelle je n'ai pas la réponse encore. Aller plus loin, toujours un peu plus loin. Ce jour là, je ne pouvais pas, je le sais. Audi aussi le savait. Les datas ne mentaient pas. Nous avons Arnaud et moi prouvé que c'était possible néanmoins. Ils avaient

le doute, et c'est ainsi qu'ils m'ont proposé d'intégrer en 2016 l'équipe, en tant que pilote de développement. Et secrètement j'ai tourné au Paul Ricard avec la R20 la semaine qui suivait la victoire au Mans. Voilà l'histoire, une opportunité, je l'ai saisie.

Comment se fait-il que nous, les journalistes, soyons passés à côté du Simracing ?

Les médias, mais aussi tout le monde. En fait, je crois simplement que nous n'étions pas crédibles tant que la réalité ne pouvait pas être complètement modélisée. Plusieurs étapes ont été nécessaires pour atteindre le niveau qui nous rend comparable réellement et sans discussion avec la réalité. Après c'est toujours la même chose. Est-ce que le pilote est rapide ? Est-ce qu'il est vendeur ?

Rapide ça a l'air en tout cas, mais vendeur, on ne sait quasiment rien de vous. Votre seule carte de visite est d'être invité par Audi et pourtant on pourrait vous imaginer dans une belle chemise Audi ? (NDLR : ce qui n'est pas le cas !)

En fait je n'ai aucun contrat pour l'instant. On verra à l'issue des 3 jours si je deviens un pilote Audi. Pour l'instant je ne suis personne, vous savez (rires).

Je vous sens très à l'aise dans cet environnement malgré le peu d'expérience que vous avez de la réalité. Comparativement à ce que vous avez connu, le GP1 doit paraître comme démesuré ?

Oui et non. Certes, on sent bien que l'argent est omniprésent. Pour faire tourner ces voitures, il faut du monde, je ne suis pas naïf. Que ce soit côté voiture ou côté marketing, il faut payer la structure. Mais bon côté pilote, c'est pareil que d'habitude, je m'assois dans un baquet, je m'attache, je demande le contact, et tout ce qui se passe après ne regarde que moi.

Pourtant ça doit être différent ?

Oui le volant est plus joli (rires). En Simracing mon environnement immédiat est toujours le même. Mon volant, mon pédalier, ma position sont les mêmes depuis quasiment dix ans, quelque soit la catégorie dans laquelle je roule. Ce matin j'ai pris place physiquement dans le cockpit. Le volant, les pédales, l'exiguïté du cockpit, tout est différent. Oui, je vais devoir m'habituer. En GP1, l'important est de se sentir à l'aise. J'espère que les quelques réglages apportés suffiront. Cette phase

n'existe évidemment pas en Simracing : le cockpit est vraiment exigü. Ce qui est vraiment gênant est que je n'ai pas la place pour mon paquet de gâteaux et ma bouteille d'eau... Mais comme je n'ai pas vraiment le type rugbyman, je me place facilement. Faudrait pas être difficile non plus. Je suis quand même content et fier d'être là. Fier car je viens de nulle part. Dans le monde que nous vivons, l'important est de faire la différence. Sur la piste évidemment mais dans la vie tout autant. Si vous êtes reconnu comme un journaliste GP1, c'est parce que vous amenez quelque chose de différent par rapport à la dépêche Reuters ou AFP. Dans le monde de la course, il est tout aussi vital d'être différent. C'est un ancrage vers la reconnaissance. Si je perce dans cette discipline, je serai toujours vu comme différent car je ne suis pas un « vrai » pilote. J'appartiens à ce monde, je suis un Simracer.

Avec une journée de plus que vos concurrents, vous montrez déjà une différence ?

Non, car cette journée correspond au fait que je suis plutôt novice dans une voiture de course. Audi veut être vraiment sûre de ma capacité à rouler vite, à expliquer le comportement de la voiture, à être un pilote de course professionnel. Moi je le sais, mais je les comprends. Il serait dommage de se tromper en recrutant un pilote de jeu vidéo. Des têtes tomberaient chez Audi. Donc ils sont prudents en m'octroyant une journée de plus. N'y voyez pas un avantage par rapport aux deux autres pilotes.

Quel est le programme prévu pour ces trois jours ?

Il est conventionnel. Le 1^{er} jour, beaucoup d'essence, des pneus durs, d'abord en relais court dans l'optique d'affiner si nécessaire ma position de conduite, et mon « confort ». Ensuite au fur et à mesure, on passe sur des « longs runs » d'une quinzaine de tours, en modifiant le setup pour savoir si je ressens correctement les changements. Le soir on débriefe les datas pour déterminer le setup que j'utiliserai le lendemain. De longs runs où l'on essaiera de faire plus de perf en fin de relais sur les 3 derniers tours. Le dernier jour, il faudra passer complètement en mode qualif. Léger et chaussettes neuves. Ce sera un autre jeu, mais l'opportunité ne se représentera peut-être plus. Vais-je être rapide, vais-je rendre un bon feedback aux ingénieurs ?

J'en ajoute une autre : votre condition physique sera-t-elle suffisante ?

... (un temps de réflexion)... Bonne question. Je n'ignore la réponse. J'ai roulé depuis des années en simulateur, mais je sais qu'on n'atteint pas les 5 G. Signe et les Beausset me diront vite si mon cou est capable de tenir. Si je ne peux pas, je n'aurai pas de regret. Je me suis beaucoup entraîné ces dernières semaines, sur cet aspect. En attendant je suis dans la course. Une place de titulaire est en jeu, ils doivent bien avoir une chemisette à ma taille (rires). Mon corps décidera, c'est ma seule inquiétude, la tête suivra.

Côté mental je ne vous sens pas fragile, pourtant on sait que personne n'est jamais assez préparé au combat qu'est le GP1.

Après 10 ans de haut niveau en Simracing, j'ai eu des centaines de situations de stress où mon mental a dû se dépasser. Je ne dis pas que le GP1 est en dessous, néanmoins le Simracing n'est pas un colloque de « bisounours. » Un exemple, l'année dernière nous avons organisé une petite course d'endurance hors championnat. Que des amis. J'étais 3^{ème} après les qualifs. Quand le feu passe vert je passe 2^{ème}, et pendant quelques tours j'arrivais à me rapprocher du 1^{er} pour faire des tentatives, mais pas suffisamment pour les réussir. Son setup était très légèrement plus agressif que moi au niveau des pneus. Du coup en début de relais j'avais un peu de mal à le suivre et en fin c'est lui qui avait du mal à me retenir. Sauf que je m'arrêtais deux tours avant lui. Il me contrôlait, sans aucun doute. Pourtant lors du dernier relais j'ai changé de tactique en roulant avec ma tête, pour économiser les pneus. Je chassais à deux secondes de lui, pour le maintenir à portée. Pendant une heure il a essayé de faire le trou sans succès. Soudain il perdit 4 dixièmes au tour. Sans avoir puisé dans mon capital pneu, je me retrouvais alors dans son diffuseur. Solide, je pouvais encore forcer le rythme. Il restait un tour, douze virages, je pouvais le passer sans doute partout. Cependant j'ai choisi de le doubler dans le dernier virage.

Pourquoi ?

Ce pilote est jeune et talentueux. Je pouvais prendre le risque de rater ma manœuvre et de le laisser gagner. Mais en réussissant, je lui montrais qui était le patron. Un jour je le recroiserai sur d'autres courses. Dans la vie il y a deux types de personnes : ceux qui font les chaises et ceux qui s'assoient dessus !

Les dépassements en Simracing sont très impressionnants, très réels même. Comment appréhendez-vous le dépassement d'un pilote ?

Dès que vous la voyez, vous savez de quelle voiture il s'agit, qui la pilote, et instinctivement, vous devinez son comportement. Vous estimez la vitesse à laquelle vous allez la rejoindre, ou combien de temps il va vous falloir pour établir où vous allez la passer. A ce stade, soit vous poussez un peu plus pour la rattraper avant le point critique, où elle va vous faire perdre du temps. Ou bien ce n'est pas la peine, et il suffit de la poursuivre à la même allure, voire de ralentir un peu jusqu'à l'endroit adéquat pour passer sans difficulté. Mais c'est très relatif, car la voiture et le pilote de l'autre voiture, ainsi que l'état de la vôtre, entre dans l'équation. J'ajoute que la tension, le stress, la réflexion pendant un week-end de course atteignent parfois un niveau tel que, le dimanche venu, si vous n'avez pas été prudent, votre potentiel sera entamé. Votre jugement, votre performance en course, quand il faut réunir tous les éléments et réagir vite, de façon adéquate, peuvent être affectés. Il faut constamment se surveiller, contrôler son équilibre. Cet équilibre est fondamental au moment d'effectuer le bon choix.

Comment expliquez-vous la difficulté qu'est le dépassement dans les courses de GP1 ?

Je n'ai pas d'avis de spécialiste sur ce sujet, n'y ayant jamais expérimenté la course en peloton. Néanmoins j'ai un avis de spectateur. Le GP1 est une discipline où chacun doit cogiter pour gagner du temps par rapport à son adversaire. Que ce soit sur la piste, dans la création d'une voiture, l'efficacité d'un débriefing, etc... Chaque différence peut amener un gain. De la même manière une lecture et une compréhension efficace d'un règlement peut amener une compensation à tout ce que la FIA peut décider pour améliorer la capacité de dépassements.

Il est vrai que depuis 20 ans, on en a vu des règlements censés favoriser les dépassements, et toujours des processions où on oublie que la finalité de la course automobile est de doubler.

Et au final, soit cela ne marche pas, soit la FIA invente une nouvelle règle pour empêcher une trop forte domination. Souvenez-vous de l'interdiction contreversée des mass dampers ! Renault avait clairement un avantage que la FIA a souhaité gommer. D'autre part, dans sa guerre contre la FOTA dont les leaders étaient

les gros constructeurs, elle a accepté une interprétation du règlement exotique pour légaliser le double diffuseur. Brawn et Toyota eurent alors une réelle avance que Brawn su transformer en double titre. Et que dire de l'affaire des roulements magiques de Williams. La FIA est prête à tout pour que le champion du monde soit titré lors de la dernière course. Et là on n'est plus dans le sport mais dans le show. Le plus rapide peut ne pas gagner... Néanmoins ceux qui ont faim, arriveront toujours à doubler. Encore faut-il que le FIA n'entre pas dans le jeu. L'argent dépensé est réellement un frein aux dépassements. Depuis cinquante ans, une top team qui rate son début de saison et qui est capable de mettre 50 millions sur la table rattrapera toujours son retard technologique. Être ingénieux ou être riche, la FOM et la FIA ont choisi. Les champions du monde sont rarement dans des équipes sans le sou... Je crains que si un jour trop d'argent arrive dans le Simracing, il paralysera les pilotes qui craindront de rater et ne tenteront plus rien. J'espère que cela n'arrivera jamais.

Et pour la suite ?

Demain d'abord. Trois jours pour savoir, après il sera toujours temps de décider.

Pensez-vous que c'est l'argent qui détermine de quel côté réel ou virtuel on pourra piloter ?

Il faut être honnête. Combien faut-il générer pour entrer en GP1 depuis les saisons de kart ? Probablement des dizaines de millions d'Euros. Le GP1 est le pinacle d'un sport déjà élitiste. Sans argent, quelqu'un de talentueux ne pourra jamais gravir les étapes. Une carrière ne dépend que de l'argent qu'elle peut générer. Alors oui le Simracing peut être une solution, pour l'instant. Trouver un financement de 15000 € est accessible d'autant que les retombées peuvent être réelles et quantifiables. Quelques centaines de pilotes auraient le niveau pour rouler en réel. Tous ne réussiront pas mais le doute est permis. J'espère que ce premier roulage ouvrira une voie de recrutement entre le Simracing et le Realracing.



LIVE SIM

ABONNEZ-VOUS SUR

WWW.LIVE-SIM.COM

**ET RECEVEZ
LE MAGAZINE
PAR MAIL !**

**LIVE
SIM**

Rendez-Vous
au prochain
numéro !