

LIVE SIM

RENCONTRE
Virtual Racing Park



TEST
Formule Amaroli

N°5 NOVEMBRE 2010

LE WEBZINE DU SIMRACING

TESTS

Forza Motorsport 3
Mod Formule Amaroli Reiza Studio

INTERVIEWS

Frédéric Douay
Frédéric Grifnée

RETRO

10H Silverstone
25H Fun Cup Virtuelles

OLDIES

Hard Drivin'

PRESENTATION

Race Connection

FOCUS

L'évolution d'Iracing

GUIDE

Toutes les sorties et
les nouveautés

RETROSPECTIVE
25H FUN CUP

SONS CLOTHES®

TING & EMBROIDERY

**LIVE
SIM**



LIVESIM A 1 AN !

Une fois n'est pas coutume, la couverture ne proviendra pas d'un jeu. N'y voyez pas la marque d'un changement radical de la ligne éditoriale de Live Sim. Live Sim est fier de célébrer son premier anniversaire ! Il a quelques semaines de retard, mais il marche !

Que de changements depuis douze mois. Le n°1 a été une surprise pour tout le monde. Pour les lecteurs d'abord, qui ont découvert enfin un magazine traitant de ce monde passionnant qu'est le Simracing. Pour nous également, qui avons été stupéfaits par le nombre de téléchargements. La n°1 a posé les bases de ce qu'est notre magazine aujourd'hui.

Et parce que le n°1 a existé, dans le n°2 nous avons été vigilant pour corriger nos nombreuses fautes... Un changement visible et nécessaire n'est-ce pas ? Un autre fut moins apparent, puisque nous avons intégré un nouveau graphiste, Vincent.

Pour le n°3, vous avez eu droit à vingt-cinq pages supplémentaires, tandis que pour le n°4, nous en avons gagné six de plus. Et pour le n°5 me demandez-vous ? A quoi devez-vous vous attendre ?

D'abord j'aurais bien aimé me défaire du retard que nous avons eu à chacun de nos magazines. N'y voyez pas une marque de fabrique, car ce travers est déjà noté dans nos objectifs à éradiquer pour le n°6. Le retard est lié à tous les changements qui ont eu lieu pour ce numéro.

La première amélioration que vous avez dû remarquer est la présentation du magazine. Nous consacrons du temps à chacun des articles qui sont écrits. Il est dommage que l'article ne soit pas lu, juste parce qu'il est austère. Il faut, comme dirait Dany Boon, donner envie de lire. La forme est aussi importante que le fond d'un article. Qu'il soit lu ou non, un article demande toujours autant de travail. Notre présentation est désormais plus aérée, avec plus d'illustrations, pour plus d'envie. La couverture, également suit cette tendance. Pour la même raison, en voyant la couverture, vous ne devez plus pouvoir vous en détacher. Hypnotisé, la seule action possible sera de cliquer pour le télécharger...

Côté contenu, vous trouverez encore ce qui est notre marque de fabrique. Des articles, rédigés avec soin et réflexion. Dans ce numéro 5, nous revenons sur une première qui a eu lieu cet été. Les 25h Fun Cup Virtuelles. Vous le verrez comme nous, cet évènement laisse entrevoir des éléments plus qu'intéressants. Vous pourrez aussi lire un article poussé sur nos ex ennemis, les jeux sur consoles. S'éloignent-ils enfin de l'arcade ? Est-ce finalement une bonne simulation ?

Les rubriques historiques sont toujours là. Les News, les rétrospectives, les interviews, les tests, les chroniques d'Alain ou mon humeur. Avec ce numéro 5, les grands travaux sont terminés, et nous espérons qu'ils vous plairont.

Garder l'essentiel, et se débarrasser du superflu. La deuxième année commence. Bonne lecture !

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

Rédacteur en Chef :

Jacky Ratzenberger

Rédacteurs :

Alain Lefebvre
Anthony Delahayes
Baptiste Vialatte
David Rosolen
Eric Antoine
Guillaume Castellan
Jacky Ratzenberger
Vincent Nagorniewicz

Correcteurs :

Jérome Babebibobu
Kévin Villière
Pascal Malenfant Tremblay

Graphiste / Maquettiste :

Vincent Nagorniewicz
Baptiste Vialatte

Webmaster :

Jacky Ratzenberger

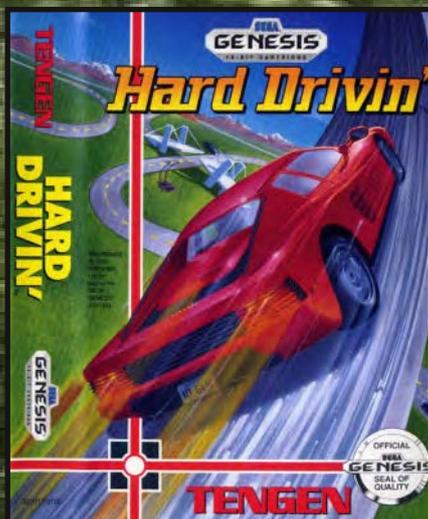
Visionneuse :

Vincent Nagorniewicz

SOMMAIRE

LIVESIM #5 – NOVEMBRE 2010

06 SCREENS



12



16



20



08 NEWS

70 RENDUS

LIVE
SIM



30



44



52

14 CHRONIQUE

Les grands événements
iRacing, suite et fin.

24 NEWS

Jeux vidéo à sortir !

40 INTERVIEW

7 questions pour un pilote :
Frédéric Douay

42 HUMEUR

La balade du sac de sable

50 FOCUS

Race Connection

60 RENCONTRE

Frédéric Grifnée :
Organisateur heureux !

66 FOCUS

L'évolution d'iRacing...

74 ROMAN

Chapitre 2 : L'attente !



RFACTOR : SENNA1



RFACTOR : DRGROOVE



RFACTOR : KELNOR34



NFS SHIFT : MIKE FLANAGAN

Mike Flanagan

Nouvelle version du volant **Porsche 911 GT3RS**

Dans le numéro 4 de LiveSim, nous vous avons présenté le Fanatec PTWS (Porsche Turbo Wheel S) compatible PC, PS3 et xBox 360. Cette petite News pour vous présenter un accessoire disponible pour ce volant : les ClubSport Shifter Paddles. Ils sont disponibles en 2 versions aux prix respectifs de 19,95 euro pour la version aluminium et 39,95 euro pour celle en carbone. Le tout est présenté dans une boîte et les palettes sont placées dans un bloc en mousse. Ce kit contient également 2 vis plus longues que celles d'origine et 2 petites entretoises qui permettent d'écarter les « shifters » du volant. La version Alu, plus économique s'intègre bien au design du volant. Elles sont plus écartées, ce qui permet une meilleure prise en main du volant, mais elles sont également plus longues (aussi bien vers le haut que vers le bas). La sélection des rapports est précise et agréable. Par contre, on n'a pas un ressenti réel de l'engagement du rapport comme on peut l'avoir avec un G25. Mais, ne boudons pas notre plaisir... ces « shifters » sont pratiques, agréables à l'utilisation et donnent un look bien « racing » au volant Fanatec !



Par : Baptiste Vialatte & Guillaume Castellan

Photos : Google

A lire et à voir dans le **Sim World**

Iracing : SPA Francorchamps et Williams FW31

L'équipe d'iracing a sorti ses lasers pour scanner le circuit de SPA Francorchamps, de quoi ressentir au millimètre le dénivelé du raidillon! Ce travail est dans l'optique du prochain véhicule du jeu en développement, la Williams F1 de 2009.



Nouveau véhicule **NetKarPro**

Après avoir travaillé pour Ferrari, la petite simulation qui monte va gêner ses joueurs pour Noël avec une monoplace de plus 500 chevaux! Mais la bête se cache discrètement sous un drap... Il se dit dans les milieux autorisés, qu'il s'agirait d'une GP2. Il se dit même qu'un éditeur de circuit serait livré avec. De quoi avoir envie de parler italien, n'est ce pas ?



La voiture la plus rapide du monde est dans **Gran Turismo 5**.

Que donnerait une voiture affranchie de toute réglementation ? Dont son seul objectif serait la vitesse ? Kazunori Yamauchi (Polyphony Digital), Adrian Newey et Sebastien Vettel (Red Bull) se sont penchés sur la question. Le résultat est troublant, mais très impressionnant: le prototype Red Bull X1. 545kg, moteur à turbine à gaz de 1500ch, 415km/h. La bête, pilotée virtuellement par Sebastien Vettel bat le record du tour de Suzuka de 20s par rapport à une formule 1. A retrouver dans Gran Turismo 5 pour la période des fêtes.

Espace Simulations vous invite en Mazda Cup

Pour ceux qui veulent découvrir iRacing avec des pilotes expérimentés, apprendre les trucs et astuces, Espace-Simulations.com propose un mini championnat sur Mazda Cup. Quatre circuits sont au programme : Lime Rock Park, Charlotte, Laguna Seca et Summit Point. Courses de 30 minutes, de novembre à décembre ouvertes à tous. L'abonnement iRacing est nécessaire. Espace Simulation s'occupe du reste.

RSRBR Pack Groupe B : Hommage à Franck#55



Quoi de plus normal que les plus mythiques autos de rallye, modélisées par l'un des meilleurs modders au monde, rejoignent le meilleur jeu de rallye de tous les temps ? C'est ce qu'a pensé Po911, qui s'est lancé dans la conversion du fabuleux mod rFactor HRC, créé à l'époque par Franck#55. Ainsi sont arrivées les monstrueuses et légendaires Audi Quattro S1, Peugeot 205 T16, Lancia 037 et S4... Une forme d'hommage, près d'un an après la tragique disparition de Franck#55.

RSRBR Up. 7 : Garyson en exclu

L'update 7 au mod RSRBR de Rallyesim est plutôt alléchant même si il ne contient que peu d'éléments. On y retrouve la nouvelle Mitsubishi Lancer WRC, enfin sortie par les polonais de Kazhol Design, ainsi que les fruits du travail de très longue haleine de Flat-twin sur la BMW M3 (plus de détails dans le prochain numéro). Et surtout, la grosse attraction de cette mise à jour, c'est la Citroën C4 WRC version 2010, créée par le talentueux Garyson et exclusivité du site français de championnats en ligne. Une C4 aux petits oignons, très jolie à voir, sympa à piloter et aux sons réalistes, fait rare. Une bouffée d'air frais avant l'arrivée, en réel, des WRC 1.6 turbo nouvelle génération, dont la Citroën DS3, la Ford Fiesta et la Mini Countryman, en 2011.



Les 6 heures du Mans sur rFactor

Pour faire suite aux 1.000 kilomètres de Monza, organisés en 2009, les ligues Tourisme & GT et Pilotes F1, vous proposent, le 4 décembre prochain, une course d'endurance de six heures, nommée "Winter Endurance", sur le circuit du Mans avec le mod Enduracers (prototypes LMP1 et LMP2 et Grand Tourismes GT1 et GT2). Cette course par relais de deux pilotes, est dite OPEN, c'est à dire qu'elle est ouverte à tout pilote, quelque soit sa ligue. Pour connaître les modalités : <http://forum.ffsca.org/showthread.php?t=55922>

**LIVE
SIM**

A BESOIN DE VOUS !

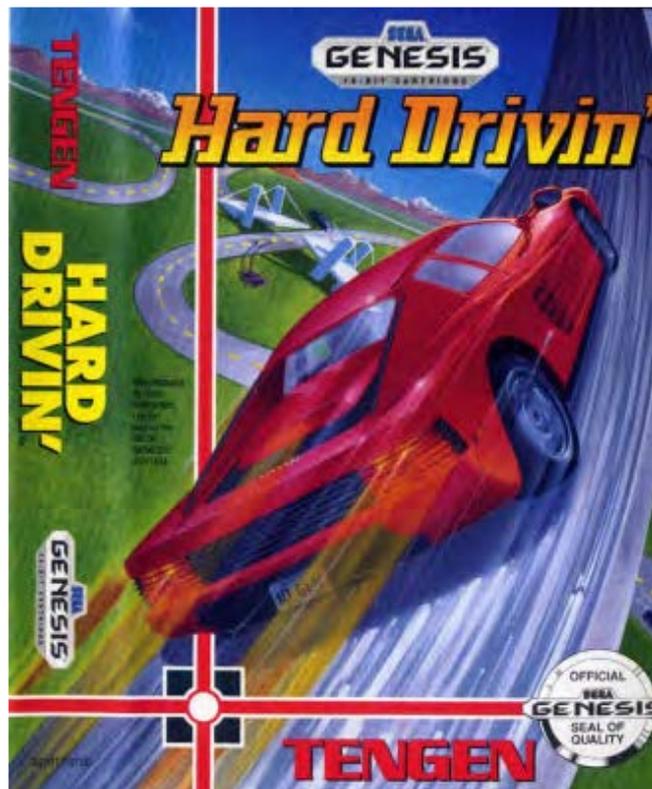


Vous aimez LiveSim, et vous avez un peu de temps à consacrer ?
Nous cherchons des personnes motivées qui peuvent s'impliquer
dans le magazine. Nous aurions besoin de rédacteurs, de
correcteurs, de traducteurs anglais, d'un commercial pour nous
aider à structurer LiveSim.

Contactez nous à redac@live-sim.com

Continuons donc notre exploration des jeux qui ont marqué le Simracing, les jeux qui ont fait que, de nos jours, on commence à friser la perfection... Certes, en 1988, on n'en avait pas plein les mirettes, mais les éditeurs essayaient déjà de nous pondre des physiques les plus réelles possible ! C'est donc le jeu Hard Drivin' que je vous présente ce mois-ci, sorti en salle d'arcade d'abord, puis bien entendu adapté sur nos machines de prédilection de l'époque, à savoir Atari et Amiga, mais aussi PC !

Par : Vincent Nagorniewicz Photos : Google



HARD DRIVIN' : Retour sur un mythe

Nous sommes en 1988, j'ai donc 15 ans... Une salle d'arcade... Quelques Francs en poche... Et oui, à l'époque on comptait en Francs, on avait de l'acné sur le visage, des poils qui commençait à pousser un peu partout, et surtout pour jouer aux jeux vidéo, rien de tel qu'une salle d'arcade et des parents qui donnaient de l'argent de poche... Le décor est posé... Dans un coin, un cockpit, un volant et Ô magie, 3 pédales et une boîte de vitesse en H à 4 rapports !!!



La ligne de départ et ses voitures en carton.

Allez, je sors 5 Francs de ma poche, je glisse la pièce dans la fente et c'est parti ! En pleine poussée d'hormones, je choisis direct la version « Pro » avec embrayage et boîte manuelle, pour faire comme les grands...

Départ ! Je cale ! Je recommence ! Embrayage... 1ère... je lâche doucement l'embrayage, et me voilà en train de conduire et d'éprouver des sensations... Ma première expérience de « Retour de Force » sur un volant !!! J'ai des autos, des camions qui me croisent, me doublent, j'en fait autant, et me voilà au premier virage... Freinage... Un tout droit, herbe, tête-à-queue, chrono à zéro... Faut remettre 5 Francs... Il faut dire que le moteur physique de Hard Drivin' à été conçu à l'origine pour l'apprentissage dans les auto-écoles, donc avec une physique réaliste, puis transposé en arcade... Mes poches étant vide, j'ai donc attendu la conversion de ce jeu sur nos machines de l'époque, à savoir PC, Atari, Amiga, mais tenez vous bien : il y a eu aussi des versions Amstrad CPC, C64 et même ZX81 !!!



L'écran de sélection de la transmission : Auto ou Manuel.

1989, 16 ans, plus de poils et moins d'acné... J'insère donc ma disquette dans mon Atari 1040Ste... Radicalement, ça change ! Le volant est remplacé par la souris (gauche-droite), l'accélérateur et le frein sont positionnés sur les boutons gauche/droite du mulot et on perd l'embrayage forcément, car on n'avait pas 3 boutons sur nos souris en ce temps là... Mais pour s'y croire, on utilise le joystick pour simuler la boîte de vitesse ! (haut-gauche = 1ère, bas-

Sauts, Ponts, Tunnels, Virages...

gauche = 2ème, etc, etc.) Je vais donc pouvoir m'attaquer à ce fameux tracé sans dépenser un kopek !!! Je peux enfin découvrir que le tracé est composé de 2 pistes. Au premier embranchement, à droite c'est le circuit « délire », à gauche, le circuit « vitesse »... Forcément, je prends direct à droite ! Je passe 3-4 virages, et me voilà devant un énorme « looping », je m'engage, suis pas assez vite, je retombe et retour à la case départ... A force d'essais,

je découvre la suite du circuit : Sauts, Ponts, Tunnels, Virages bien méchant, mais ça ma bien pris 1 semaine pour en voir la fin !

J'ai quelques Francs en poche, je retourne à la salle d'arcade, me remet dans le baquet pour découvrir cette fois ci le circuit « vitesse », avec le retour de force, l'embrayage et tout le toutim ! J'ai bien en main la physique du jeu maintenant, je pars confiant,

Le Grand-Père du G25

et je vire direct sur la gauche à l'embranchement... S'en suit une série de virages, je m'y crois : 3ème, 4ème, le volant ressort toutes les sensations, c'est le grand père du G25 quasiment ! Et je boucle le circuit... en y mettant 25 Francs quand même pour réussir bien entendu, mais que c'était bon de voir des autos si bien modélisées, ou quelques arbres et même des vaches dans l'herbe en 1989 !!! Terminons par une expression de notre Redac-Chef : "C'est donc de là que rFactor s'est inspiré pour ses voitures en carton !"



A l'attaque du fameux Looping !!!

Pour conclure, il est clair que Hard Drivin' a en son temps révolutionné le simracing ! La preuve est que ce jeu à été transposé sur quasi toutes les plateformes de l'époque ! De la borne d'Arcade qui à connu un succès monstre, jusqu'au très très vieux ZX81, en passant par l'Atari, Amiga, Amstrad, NES, Sega MasterSystem, C64, et j'en oublie ! Sa grande force : l'immersion totale grâce à son moteur physique et son cockpit avec volant à retour de force, embrayage et levier de vitesse, qui n'étaient pas là pour faire gadget, mais vraiment pour tenter de reproduire la réalité ! Merci Atari Games !!!

Je reprends là où j'avais laissé ma dernière chronique : à la veille de participer aux 500 miles d'Indianapolis ! Donc, iRacing organise tout au long de cette année des courses qui correspondent plus ou moins exactement à leur contrepartie réelle... Et j'ai pu participer à celle qui m'intéressait le plus : l'Indy 500. J'ai d'abord fait les qualifs (résultat : 41.042, un temps médiocre puisque je n'étais que 531ème sur 636 pilotes ayant participé à ces qualifications mais peu importe, il s'agissait juste de "s'inscrire") et le samedi (veille de la vraie course), le grand moment arrive enfin.

Les grands événements sur iRacing, **suite et fin.**



HISTORIC BRITISH
G R A N D P R I X

Par : Alain Lefebvre

Photos : Google

Bien sûr il arrive des "big one" de temps en temps

Je me retrouve dans un des nombreux "split" puisque les 513 participants étaient répartis par groupe de 32 dans des "split" correspondant à leur temps en qualifs. Je suis 20ème sur la grille dans ma course qui démarre tout doucement : il semble que tous soient paralysés par la perspective de détruire sa Dalara lors des premiers tours alors qu'il y en a 200 à boucler!

Je profite de cette timidité pour remonter

franchement et je me retrouve même dans le "top ten" avant mon premier arrêt aux stands que j'ai bien failli louper car j'étais vraiment à sec au moment de stopper (mais j'ai attendu la dernière minute voulant à tout prix profiter d'un "yellow", neutralisation sous drapeaux jaunes). Je repars 13 ou 14ème et je reprends le rythme. Ma voiture se comporte bien avec le plein et mon ambition commence à grimper. Je retrouve le top ten assez vite au gré des neutralisations et des arrêts de mes adversaires.

Tout le monde continue à bien se comporter et à faire preuve d'une prudence étonnante. Mais, bien sûr, il arrive des "big one" (gros crash impliquant plusieurs voitures à la fois) de temps en temps. Et, hélas, c'est ainsi que cette aventure exaltante pris

fin : au 57ème tour, je n'ai pas ralenti suffisamment alors qu'il y avait un gros rideau de fumée devant moi et, contrairement à Cole Trickle, je n'ai pu traverser ce rideau sans dégât : une monoplace gisait en travers déjà bien abîmée, je l'ai percuté de plein fouet sans pouvoir rien faire d'autre! Bref, terminé pour moi après 1/4 de l'épreuve mais l'ambiance était géante, j'ai adoré!

Je suis finalement classé sur 360ème sur 513 partants mais c'est surtout le volume global de participants qui était significatif : plus de 750 participants à la course (oui car il faut aussi ajouter les "rookies" qui participaient dans une course à part et ils étaient 246...), vous imaginez ça?

plus on va vite et plus on a d'adhérence, c'est la "magie" de l'effet de sol

Ensuite, j'ai enchaîné sur un autre événement intéressant : l'Historic British GP couru avec la Lotus 79. La recette était un peu tirée par les cheveux : prendre la version "historique" du tracé de Silverstone (qui, avouons-le, ne ressemble pas à grand-chose et surtout à ce qu'était ce circuit dans ses grandes années!) et courir dessus avec la Lotus 79. La combinaison n'était pas très excitante mais comme la Lotus s'était bien améliorée depuis les dernières mises à jour d'iRacing, je me suis laissé tenter.

Cette fois, il s'agissait de boucler 60 tours de ce vénérable (et bien défigurés dans sa mouture "moderne") tracé avec une voiture qui impose un pilotage assez spécial et que j'ai eu bien du mal à appliquer : en gros, plus on va vite et plus on a d'adhérence, c'est la "magie" de l'effet de sol. La recette paraît simple mais elle est plus difficile à appliquer qu'il n'y paraît... Et je suis conscient que je laissais des grosses secondes à plein d'endroits par timidité et manque de pratique

de cette voiture (qui n'a pas grand-chose à voir avec celle qu'on trouve dans le mod F1-79 de rFactor par exemple). Bref, je me suis qualifié 237ème sur 275 (avec 1'34.617... Oui, je sais, c'est lent!), soit une position encore plus médiocre que pour l'Indy 500 mais je suis persuadé que les qualifs sont juste une formalité et que le "vrai truc" se déroule pendant la course, les "hot laps", ça n'a jamais été mon truc.

Beaucoup moins de participants que pour l'Indy 500 mais tout de même 218 partants à répartir par split de 24 et j'étais 23ème sur la grille de mon split. Et là aussi, ça part doucement. Lors de la préparation de cette course, j'avais fait le choix d'un "non-stop" : embarquer assez de carburant pour tenir la distance en espérant que les pneus tiennent le coup., Multiplier les arrêts aux stands pour essayer d'aller à fond pendant plus d'une heure et demie ne me paraissait pas jouable... En tout cas, pas par moi.

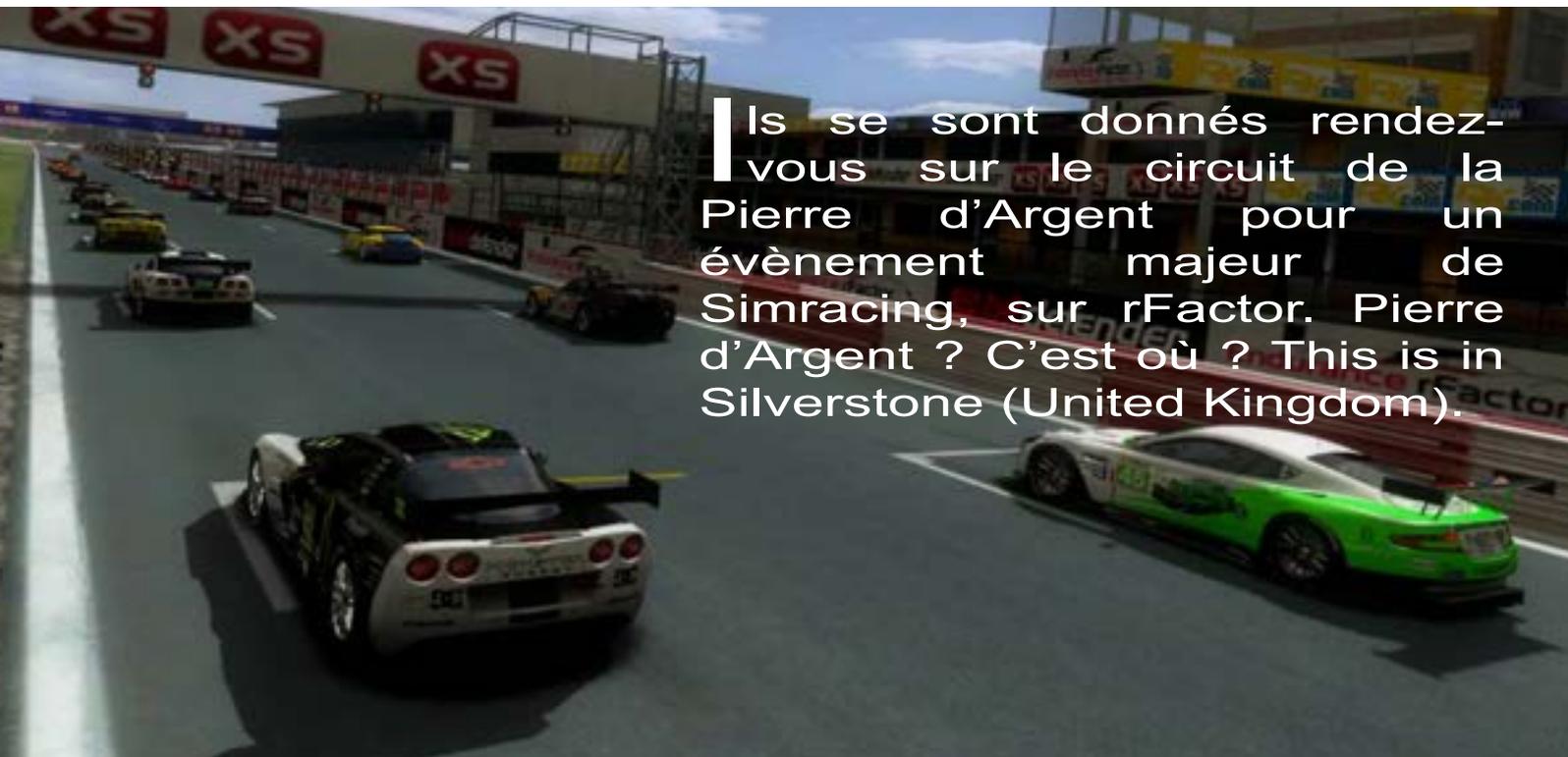
La course a été longue (1h37 pour moi) mais j'ai réussi à la terminer sans embûches (en 14ème position, pas formidable mais conforme à mon niveau) et en passant à travers des « crashes » qui, finalement, n'ont pas été si nombreux : alors que nous sommes partis 24, nous étions encore 20 à rouler au moment de l'arrivée... Vous en avez fait beaucoup des courses online de plus d'une heure et demie où plus des trois quarts des concurrents sont encore là au bout?

Ces deux exemples pour vous faire toucher du doigt ce qu'on peut obtenir quand on a la capacité de rassembler beaucoup de Simracers de tous les niveaux (car, dans votre split, le niveau des pilotes était à peu près nivelé, pas trop d'aliens puisque ceux-ci étaient regroupés dans les splits les plus rapides!) . Je crois vraiment que c'est par sa capacité à regrouper des masses de pilotes de niveaux bien différents que iRacing tient la clé de son succès à long terme.

Les chevaliers de la pierre d'argent

Par : Anthony Delahayes

Photos : Endurance rFactor



Ils se sont donnés rendez-vous sur le circuit de la Pierre d'Argent pour un évènement majeur de Simracing, sur rFactor. Pierre d'Argent ? C'est où ? This is in Silverstone (United Kingdom).

Première partie

C'était sans doute l'évènement le plus attendu par les fans d'Endurance et de rFactor. Deux mots incompatibles, vous dites ? Plus maintenant ! Connaissez-vous le plug-in « Race Connection » (voir article par ailleurs, page 50), qui permet de partager la même voiture à 4 pilotes, en créant une véritable course de plusieurs heures sans déconnexions ? Grâce à l'équipe Endurance rFactor, rondement menée par son chef Snoups58, l'endurance sur rFactor était née. Plusieurs courses ainsi que des centaines d'heures auront été nécessaires au rodage de ce logiciel maintenant prêt à être installé sur vos machines, pour le plus grand bonheur des aficionados d'endurance et du jeu d'ISI.

Changement de leaders, accrochages, tout y est !

39 Teams ont répondu présents à l'appel pour cette première édition des 10h de Silverstone. Si les équipes françaises étaient naturellement les plus nombreuses, l'organisation a accueilli à bras ouvert les équipes allemandes, anglaises, belges, néerlandaises... et même lituaniennes ! Composées de 2 ou 3 pilotes, le choix de l'auto était porté sur la catégorie P2, GT1 ou GT2, cette dernière n'accueillant que 11 équipes contre 14.

Les prétendants à la victoire finale sont nombreux, et ils se sont mis directement en valeur lors de l'unique séance de qualifications. L'extra-terrestre de la Breval Racing, Elio Poggi, claquait un temps pour réaliser la pole position en 1'47"1, soit 6 dixièmes plus rapide que la FCVT Simracing Team, qui complète la première ligne. Le scénario est identique en GT1 avec la domination du Monster GTRO Team, ainsi qu'en GT2 avec la Frenchie Fox Racing et la RacingFR 2.

41 heures plus tard, à 15h18 plus précisément, le drapeau vert s'agite. Les 39 bolides s'élancent pour 10 heures de compétition non-stop. La pole d'Elio Poggi ne sera qu'éphémère et inutile, puisque la FCVT Simracing prend directement les commandes de la course. La désillusion de la Breval Racing continue avec une perte de FFB un quart d'heure plus tard, et une plongée dans le classement qui les empêchera de bien figurer au classement final. Ils termineront 20ème à 28 tours. Une bagarre mémorable entre la Monster GTRO Team et la NFR Team éclate en GT1, avec une magistrale passe d'arme dans les deux premières heures. Changement de leaders, accrochages, tout y est entre « Montoya » et « Stef » sur leurs Corvette. C'est un régal pour les téléspectateurs de la GTT64, grâce à Janmi qui nous a mis en place un dispositif exceptionnel avec une retransmission live couvrant l'intégralité de la course. La catégorie GT2 est plus calme, avec la prise de pouvoir de la Frenchie Fox Racing, puis de la Simracing for Holland en Porsche 996.

Les Spyker sont capables de freiner plus tard et bénéficient d'un peu plus d'appui

Seulement 2h17 de course, et première interruption de course : plantage serveur. La course reprend ses droits 45 minutes plus tard, sans vraiment perturber le classement général. Les Lemac Compétition se retrouvent en tête en P2 et au scratch, après les différents soucis de la FCVT. Première sortie du Safety Car à

18h43, pour 7 minutes, causée par une GT1 en perte de vitesse. Dès lors, les positions resteront plus ou moins stables pendant toute la soirée, du moins en GT1 et GT2... Car une belle passe d'arme entre RacingFR, Pastaga Racing et Lemac Compétition anime les P2 et le général. Arsuilles entre ces deux premiers sur les coups de 19 heures, ainsi qu'un accrochage 5 minutes plus tard. Les positions changent sans cesse, car les trois bolides ne se tiennent qu'en un tour. Il ne reste que 3 heures lorsque les Lemac Compétition écopent de 2 drive-through consécutif, les éloignant du podium, ce qui profite aux deux teams adverses. Mais ce « petit contretemps » ne les empêche pas d'attaquer encore et encore, jusqu'à repasser second devant RacingFR à une grosse heure de l'arrivée finale... C'était sans compter sur les joies de l'informatique, qui pénalise fortement les Lemac qui doivent concéder leur gain à ... 10 minutes du terme ! Des places d'honneurs fortement disputées, qui camouflent la domination des pilotes de la Vortex Motorsports, qui s'imposent royalement en Grande-Bretagne.

Malgré une interruption non voulue par l'organisation de 45 minutes, tout s'est bien passé et l'endurance sur rFactor prend une nouvelle dimension. Tous les pilotes, organisateurs ainsi que l'entourage des équipes ont été ravis de participer à cet événement de Simracing, qui s'est déroulé dans la bonne humeur ainsi que dans la bonne camaraderie. L'équipe de LiveSim tient à féliciter tous les pilotes ayant pris part à la course, uniquement dans le but de se faire plaisir avec des membres de la grande famille du Simracing. Quant à l'équipe d'Endurance rFactor, elle vous donne rendez-vous en décembre pour leur future course !



Deuxième partie :

Robin Verdegaal, hollandais volant à bord de la Porsche 996 du Simracing For Holland, revient sur sa victoire en GT2 :

« Nous avons pu nous apercevoir pendant les courses tests que la compétition allait être rude. Même nos pilotes de pointe avaient des difficultés à rester au contact des Spyker, qui sont capables de freiner plus tard et qui bénéficient d'un peu plus d'appui pour les virages courts. Je n'ai pas pu faire mieux que 4ème en qualifications, mais bon, je n'espérais pas franchement mieux...

J'ai débuté la course avec le setup commun, mais j'ai oublié d'augmenter l'inclinaison de l'aileron arrière lorsque j'ai été appelé sur la grille... Grosse erreur... J'ai failli me retrouver dans le mauvais sens de circulation avant même d'avoir atteint la ligne d'arrivée ! J'ai beaucoup galéré, et l'attaque m'a conduit à quelques glissades, mais j'ai gardé la voiture intacte. Arrive le crash serveur. Il a pu nous profiter car nous avons pris la tête après le ravitaillement des RacingFR. Nous avons donc gagné un arrêt et un changement de pilote. Dennis allait être un peu plus rapide que moi. Et il avait l'avantage de repartir en tête !

Les trois relais suivants, Dennis a montré une excellente pointe de vitesse. Un pilotage sans faute, il a su résister aux RacingFR. Lorsque Wilfried prit le volant, le Safety Car faisait son apparition. Cela allait tuer tout notre avantage sur les RacingFR car nous devons à la fois leur résister et économiser l'essence pour finir... Avec 75 litres dans le réservoir, nous décidons de rester en piste. La RacingFR rentrait et partait sur une stratégie agressive. Cependant, ils n'ont pas réussi à sortir des stands devant le SC et ont dû concéder un tour. Ils avaient donc un tour de retard sur nous.

Nous nous attendions à un podium, mais pas à la victoire ! Ca a été une des courses les plus excitantes à laquelle SFH a participé cette année, et nous sommes très contents d'avoir pu la gagner ! »

(Merci à Jbmass pour sa traduction.)





C'était sans compter sur les joies de l'informatique, qui pénalise fortement les Lemac à 10 minutes du terme...

La Monster GTRO s'impose en GT1, extrait du communiqué de presse, écrit par Bonnin85 :

« On se rapproche de la fin de la course, et avec un tour d'avance, on se demande bien ce qui pourrait maintenant nous arriver. Remarque... on ne va pas se le demander longtemps. En effet, au drapeau vert, il s'est produit un gros crash devant notre voiture impliquant au moins 4 voitures. Gaston n'a trouvé aucune issue pour passer sans encombre et notre Corvette s'est littéralement « explosée » sur la Porsche GT2 de Le Rosier. Notre voiture a de gros dégâts et nous sommes contraints de repasser par la case stands pour effectuer de lourdes réparations sur l'auto. Du coup, notre tour d'avance va fondre et le suspens de la course à la victoire pour le GT1 est relancé. Gaston repart. On a encore quelques dizaines de secondes d'avance sur la voiture de la Performance Racing. Cette dernière va finalement rencontrer des soucis, et elle va définitivement perdre pied dans la course à la victoire. Il nous faut maintenant surveiller la voiture du Speed Racing Team qui a repris la seconde place de la catégorie GT1. Gaston, sans avoir besoin de pousser la voiture dans ces derniers retranchements, maintient l'écart.

[...]

Contrairement au 1000 km de Bathurst où la victoire s'était jouée véritablement jusqu'aux dernières minutes de course, cette fois-ci, nous vivons plutôt une fin de course axée sur la

gestion. Montoya franchit la ligne d'arrivée et c'est tout de même une délivrance de se dire que tout a finalement bien tenu jusqu'à la fin. [...]

Nous avons tous regagné le briefing général de fin de course. J'ai particulièrement apprécié l'intervention en anglais de Franck du Team Racing for Holland en GT2. Outre le fait que cet équipage GT2 a réalisé la course parfaite et a été véritablement impressionnante, j'ai surtout bien senti dans sa voix la véritable émotion que lui a procurée cette victoire de catégorie. C'est là qu'on se rend compte qu'eux aussi ont vécu leur course à fond et c'est vraiment toute la magie des courses qui nous sont proposé par Endurance rFactor.

Je conclus donc sur un grand coup de chapeau pour la petite équipe d'organisateur de cette course. C'est un travail remarquable qu'ils réalisent à chaque fois pour nous. C'est en partie grâce à des gens comme ça que la petite flamme que nous avons tous dans nos cœurs ne s'éteint jamais. Et pour ça, merci encore. »

Gaston n'a trouvé aucune issue, notre Corvette s'est littéralement « explosée » sur la Porsche GT2 de Le Rosier



Formula Armaroli : La simulation sans concession



Par : Guillaume Castellan

Photos : Arnaud Guitton

Amateurs de voitures fun aux physiques ou aux graphiques peu aboutis, passez votre tour. La Formule Armaroli a pour mot d'ordre le réalisme total. Le mod tire son nom de la ligne de simulateurs lancée par les frères brésiliens Luciano et Marcelo Armaroli, qui créèrent l'Armaroli Design en 2003. Il a été créé par Reiza Studios, studio brésilien qui compte sortir bientôt un jeu, dont le nom – secret – est pour l'instant Projet Tupi.

La Formule Armaroli a vu le jour le 3 Avril dernier. Créée à partir de rien par Reiza Studios, cette monoplace est une franche réussite. Et pour cause, l'équipe de développeurs donne le vertige : Renato Simoni, à qui l'on doit les physiques du mod F1 1979, les pros de la track Alex Sawczuk (The Lonely) et Luc van Camp (SLN), ainsi qu'Alex Borro de la CDP (Afborro), sans oublier le maître des physiques et des IA Niels Heusinkveld (niels@home)... Leur futur jeu, Projet Tupi, est attendu avec impatience !

On attendait donc beaucoup, vu la liste impressionnante des modders, de cette Formule Armaroli. Au premier coup d'oeil, on sait que l'on ne sera pas déçu. La monoplace, qui tourne sur un fond de fibre de carbone dans le menu rFactor, donne

vraiment envie de manger du bitume. Au design franchement inspiré des Formule 1 du milieu des années 80, tout en lignes et en angles, cette Formule est incisive et forte. Elle est graphiquement très réussie, il est difficile de mettre la modélisation en défaut, encore plus pour les textures. Seul le skin laisse un peu à désirer, mais cela peut s'arranger facilement.

**Cette monoplace de
540kg reçoit un moteur
turbocompressé de 650ch**

Le mod est très rapidement téléchargé, et pour cause, il ne contient que la monoplace n°8... Le mod est complètement tourné vers le jeu en ligne, et rend obligatoire l'utilisation du skin personnalisé pour ne pas confondre les concurrents. Ce n'est pas bien grave cela dit vu la profusion de skin que l'on peut trouver sur la toile.

Il est enfin temps de démarrer le monstre. Arrivé dans les stands de mes pistes d'essais, je jette quand même un coup d'oeil à la fiche technique. Aux vues des chiffres, on se dit que ça doit sacrément envoyer... Cette monoplace de 540kg reçoit un moteur turbocompressé de 650ch, basé sur l'âge d'or des moteurs turbos, toujours le milieu des années 80.

La vache, ça pousse ! On se retrouve rapidement à des vitesses folles

Je m'installe donc au volant de ce monstre. Le cockpit est fonctionnel et joli, la vue est plutôt bien dégagée, mis à part la bulle qui gêne un



Ca pousse autant que cela freine !

peu. On l'oublie assez vite dans le feu de l'action finalement. J'ai bien pris soin de respecter tous les réglages préconisés dans le Read-Me, et de désactiver toutes les aides, y compris le gated shifter.

Je presse sur le bouton de démarrage. Le son de démarrage est très convaincant, tout comme le bruit du moteur qui monte très rapidement dans les tours. Une fois la première passée, je m'extrait des stands, et c'est parti. La vache, ça pousse ! On se retrouve très (trop ?) rapidement à des vitesses folles. Déjà en confiance, j'envoie la sauce dans la sortie de l'épingle à gauche... Mauvaise idée : tête à queue, moteur calé. Et le moteur, quand il a calé, il ne redémarre pas !



Le cockpit, tout comme l'auto, est reproduit fidèlement.

Un très bon point pour Reiza Studio, qui a eu le courage de mettre en place ce système, énorme coup à la durée de jeu du mod qui risque d'en dégoûter plus d'un, mais qui a l'avantage d'être au plus près du réel. En effet la plupart des monoplaces utilisent un système de démarrage extérieur, qui reste dans les stands, et ne peuvent donc pas redémarrer en cas de calage intempestif.

J'ai l'impression de passer plutôt fort, pourtant je suis à des années-lumière des limites du châssis

Retour aux stands, je repars plus prudemment. J'ai l'impression de passer plutôt fort, et pourtant je suis à des années-lumière des limites du châssis. On se rend compte au fil des tours que celui-ci est extrêmement efficace, et que la tenue de route est diabolique. Les limites de freinage reculent de tour en tour, au-delà du raisonnable parfois, mais il faut rester très prudent sur les réaccélérations car les 650ch et le turbo ont tendance à parler un peu trop fort.

En bref, le châssis est d'une efficacité extraordinaire, la tenue de route en courbe et en freinage est fabuleuse, mais la voiture est piégeuse à la réaccélération. Exactement ce à quoi on s'attendait !



Le casque aurait été jaune, on aurait cru a Senna !

Essayons maintenant de repousser le châssis dans ses derniers retranchements, direction Knutstorp et son circuit étroit et bosselé à souhait. Et bien, contrairement à ce qu'on aurait pu penser, la Formule se débrouille plutôt bien en mode 4x4 ! Même sur les sauts, elle ne bronche pas trop. Le châssis est très rigide donc toutes les secousses viennent perturber la direction, et il faut faire très attention aux réaccélérations, mais en-dehors de cela, elle reste assez efficace. Elle encaisse même plutôt bien, sans jamais toucher par terre.

Cette Formule Armaroli est donc à la pointe du réalisme, tant par ses graphismes que par ses physiques. Il faut donc rester prudent à son volant, mais une fois que le mode d'emploi est digéré, les chronos tombent et elle se révèle diaboliquement efficace. Un must !



5^{EME} MONDIAL SIMULATION

DU VIRTUEL
AU RÉEL



DU 26 AU 28
NOVEMBRE 2010

MUSÉE
**AIR +
ESPACE**

www.mondial-simulation.com

ENTRÉE GRATUITE

WWW.MUSEEAIRSPACE.FR / AÉROPORT PARIS LE BOURGET

Par : Baptiste Vialatte & Guillaume Castellan

Photos : Google

Jeux vidéos à toute allure !

F1 2010

Après de longues semaines d'attente et de vidéos alléchantes, F1 2010, développé par Codemasters, est disponible sur PS3, 360 et PC. Le jeu se veut réaliste et immersif grâce à un mélange arcade/simulation très réussi. Nul doute que ce sera un des jeux les plus vendus à Noël! Sur PS3, 360 et PC. Déjà disponible.



rFactor 2

Chaque semaine apporte son lot d'images et de vidéos, mais les informations restent rares. On notera néanmoins l'effort fait sur la météo dynamique, les graphismes et les cycles jour-nuit. Sur PC. Sortie possible en 2010 mais probablement en 2011.



Need For Speed Hot Pursuit

On en rêvait, Criterion l'a fait. NFS Hot pursuit est un vrai Need for Speed, celui qui a fait chavirer nos cœurs dans les années 2000. Au programme : courses poursuites avec possibilité d'incarner la police, voitures prestigieuses, longues routes et décors variés, et sensations de conduite époustouflantes. Ce retour aux sources est donc très attendu des joueurs, lassés des errances des opus précédents. Sur PS3, 360 et PC. Sortie le 18 novembre 2010.

Need For Speed World

Sortie discrète pour ce nouveau genre de Need for Speed : gratuit et entièrement en ligne! Côté contenu nous avons droit aux villes de Most Wanted et Carbon, remises au goût du jour, à des courses poursuites avec la police ainsi qu'à une palette de véhicules personnalisables. Sur PC. Déjà disponible sur <http://world.needforspeed.com/>





WRC 2010

WRC 2010 était annoncé comme une simulation sans concession, collant au réel au plus près possible. Il devait même, pendant un temps, inclure les secteurs de liaison ! Le successeur de Richard Burns Rally, était attendu, autant qu'espéré. La démo que nous avons à présent entre les mains se révèle plutôt décevante. Les épreuves spéciales, par exemple, sont de vraies autoroutes conçues pour rouler à quatre de front, de même les notes du copilote ne sont ni de bonne qualité, ni données au bon timing. Cela dit, les physics des voitures sont réalistes, malgré un frein à main hasardeux, et une direction raide. Par ailleurs les dégâts sont bien gérés. Espérons que le vrai jeu sera de meilleure qualité que la démo, sans quoi Richard Burns Rally aura malheureusement encore de beaux jours devant lui.

Sur PS3, 360 et PC. Sortie le 8 octobre 2010.

Truck Racing 2010

La modeste équipe lyonnaise nous présente la deuxième version de son jeu de simulation de camions avec un gros plein de nouveautés ! Nouveaux circuits, nouveau véhicule, jeu en ligne et atelier de peinture. Et le tout gratuitement ! A avoir absolument donc !

Sur PC. Déjà disponible sur

<http://www.gameseed.fr/free/tr/productinfo.php?productsid=21>





Ferrari Virtual Academy 2010

Une vraie surprise ! Ferrari a lancé un jeu de simulation de sa F1 sur quelques circuits italiens moyennant une petite somme. Basé sur le moteur NetKar Pro, ce petit soft a tout pour plaire !
Sur PC. Déjà disponible sur <http://www.ferrarivirtualacademy.com/game/en/index.jsp>

Ferrari : The Race Experience

Le cheval cabré fait sa deuxième apparition officielle sur PS3 avec un titre proposant 30 véhicules et 17 circuits pour une quinzaine d'euros.
Sur PS3. Déjà disponible.



Trackmania

Le très apprécié et créatif Trackmania arrive sur Wii. Créateur de circuit, atelier de peinture, mode multijoueur en ligne et en écran partagé sont au programme.
Sur Wii. Déjà disponible.

Les sorties 2011 !

Test Drive Unlimited 2

Le très innovant titre combinant MMO et courses est de retour en 2011 avec un nouveau terrain de jeu sans limite de découverte : Ibiza.

Sur PS3, 360 et PC. Sortie au premier trimestre 2011.



DiRT 3

À l'heure où nous écrivons ces lignes, nous savons peu de choses sur ce troisième opus. Toutefois l'accent sera mis sur le rallye, avec plus de 100 spéciales et le retour du groupe B. Le gymkhana et la météo variable devraient aussi faire leur apparition. Sur PS3, 360 et PC. Sortie début 2011.



GTR3

Le nom n'est même pas encore sûr. Par contre l'année on en est sûr. Si vous avez un peu plus d'info on est quand même preneur !
Sortie en 2011.

Nascar 2011

Le titre propose la licence officielle avec ses 22 circuits, un mode carrière permettant d'incarner un pilote ou de se créer un personnage, et un mode multijoueur en ligne jusqu'à 16 joueurs.
Sur PS3, 360 et Wii. Sortie février 2011.



La simulation débarque sur console



Par : Eric Antoine & David Rosolen

Photos : Google

Sous ce titre, volontairement provocateur, se cache un futur qui pourrait bien ne pas être très éloigné. Il est bien clair que nous n'en sommes pas encore à un niveau de réalisme tout à fait comparable aux grands « standards » de simulation sur PC et pourtant... Progressivement les développeurs de jeux vidéos pour consoles s'attaquent à ce créneau de manière de plus en plus significative. Une preuve ? Le dernier opus de la célèbre saga « Forza » sur la console Microsoft Xbox 360, Forza Motorsport 3, développé par Turn 10 en collaboration avec Stéphane Sarrazin. Alors, la simulation sur console, rêve ou réalité ?

J'avoue avoir toujours préféré la réalité que ce soit en moto ou en voiture au rendu d'un jeu vidéo sur un écran. Il manque l'odeur de l'huile brûlée, des plaquettes surchauffées, l'ambiance qui règne dans un paddock lors d'une course ou d'une journée d'essais, les sensations brutales lorsque la voiture vous « jette » dans tous les sens ou encore le fait que l'on mette volontairement sa vie en danger lorsque l'on prend le volant (ou le guidon) sur un circuit. Mais bon, on n'a malheureusement pas tous les jours l'occasion d'aller rouler à Jerez, Imola ou Catalunya.

Du coup, une console de jeu, c'est pratique pour s'amuser sans trop dépenser d'argent. C'est également plus simple d'utilisation qu'un PC qui nécessite des installations, désinstallations, configurations de cartes vidéos, antivirus et autres désagréments.

une console de jeu, c'est pratique pour s'amuser

J'avoue avoir toujours préféré la réalité que ce soit en moto ou en voiture au rendu d'un jeu vidéo sur un écran. Il manque l'odeur de l'huile brûlée, des plaquettes surchauffées, l'ambiance qui règne dans un paddock lors d'une course ou d'une journée d'essais, les sensations brutales lorsque la voiture vous « jette » dans tous les sens ou encore le fait que l'on mette volontairement sa vie en danger lorsque l'on prend le volant (ou le guidon) sur un circuit. Mais bon, on n'a malheureusement pas tous les jours l'occasion d'aller rouler à Jerez, Imola ou Catalunya.

Du coup, une console de jeu, c'est pratique pour s'amuser sans trop dépenser d'argent. C'est également plus simple d'utilisation qu'un PC qui nécessite des installations, désinstallations, configurations de cartes vidéos, antivirus et autres désagréments.

Autre avantage d'une console, et non des moindres, la « machine » est identique pour tous les joueurs. Nous disposons tous du même processeur, de la même carte graphique. Seuls les périphériques tels que l'écran ou la manette / volant peuvent être différents. De plus, le prix d'une console, même bien équipée, reste largement inférieur à celui d'un PC permettant de faire tourner correctement les jeux de simulation courants.

Les origines

Comme pour beaucoup, ma première « vraie » console a été une Playstation. Colin Mc Rae, premier du nom, une révélation ! Même si à l'époque je « conduisais » l'auto avec une manette et que celle-ci s'apparentait plus à



Grâce à un astucieux système de calques, avec Forza 3, vous pouvez personnaliser vos voitures

une « boule » de pixels qu'à une véritable carrosserie. Puis est arrivée la Playstation 2 et un autre grand titre sur console : Gran Turismo. Les physiques des autos et les graphismes faisaient un pas de géant. Ensuite, dès sa sortie, j'ai été séduit par la Xbox, son Live (jeu et conversation vocale par internet) et son caractère « adulte ». Mais aussi par les jeux tels que Colin Mc Rae, Forza Motorsport, Project Gotham Racing ou Race Pro (porté sur console par Simbin) et bien d'autres. Le volant a aussi fait son apparition et la perception du jeu n'a cessé d'évoluer au fur et à mesure que les années se sont écoulées.

Si certains titres se sont montrés relativement décevants ou incomplets, d'autres ont permis de faire évoluer le concept. Aujourd'hui, la référence, c'est Forza Motorsport 3. Pour les jeux de voiture sur Xbox 360, le volant Microsoft (ou ses équivalents dans d'autres marques), c'est sympa, mais c'est pas top. En parcourant l'internet, je suis tombé sur une société allemande qui fabrique des volants compatibles PC, Xbox et PS3. Bon, d'accord, le volant Fanatec et leur pédalier alu Clubsport, c'est pas donné, mais cela permet de passer facilement du PC à la console sans



Sur Forza 3, la modélisation des voitures est particulièrement travaillée

tout démonter et recâbler. De plus, personnellement, je trouve le pédalier alu de chez Fanatec particulièrement agréable car il dispose d'énormément de réglages (voir LiveSim #4).

Tenue de route

Après cette (longue) introduction, nous pouvons maintenant aller plus au cœur du sujet : Forza Motorsport 3 sur la Xbox 360, est-ce que ça tient la route ? Avec une manette, cela reste un jeu pour les « gosses », avec le volant Microsoft à 180° c'est déjà nettement plus vraisemblable, même si on reste assez loin des grosses productions sur PC, du moins en apparence.

Mais, car il y a un mais, lorsque vous branchez votre volant/pédalier Fanatec (en 210, 270, 540 ou 900 degrés) sur votre console, que vous prenez place dans votre baquet, que vous montez le son du 5.1, que l'image s'affiche en HD sur votre LCD 32" et que le moteur vrombit sous votre siège, la sensation devient toute autre. Dans ces conditions, le jeu prend une autre tournure et on commence à y croire. Là où un dérapage bien prononcé est irrécupérable avec un volant bon marché et un pédalier sans embrayage, on se surprend à tenter de rectifier la situation avec le Fanatec pour éviter le blocage de pont par exemple. Il suffit de regarder les hot laps réalisés sur Forza pour se rendre compte que les top joueurs ont tous utilisé un volant avec embrayage (Fanatec étant le seul constructeur à proposer ce genre de matériel pour la Xbox 360). Et ça, c'est également une grande nouveauté introduite sur la version 3 de Forza :

la gestion de l'embrayage ! Encore un élément déterminant dans l'évolution du jeu vidéo sur console dans la direction des simulations.

Sans vouloir entrer dans un véritable essai du volant Fanatec, notons cependant qu'il est équipé de palettes, d'un boîtier sélecteur de vitesses de type séquentiel et d'un autre de type boîte en « H »... de quoi satisfaire les plus exigeants. Personnellement, je trouve le volant Fanatec très réussi, même si la référence chez les simracers reste le G25. Le pédalier « Clubsport » est à mon sens un vrai régal ! Réglable de partout, il permet presque toutes les fantaisies.

Prenons les commandes

Allumez votre volant, démarrez votre console, et entrez dans l'univers « Forza ». En mode carrière, vous êtes face à 220 championnats de 1 à 5 courses chacun. De quoi largement se familiariser avec le jeu. Classiquement, chaque course ou championnat remporté vous permet de gagner ou de débloquer des voitures de plus en plus performantes, des points de crédits qui vous permettront d'étoffer votre garage ou encore des réductions sur les pièces détachées de l'une ou l'autre marque bien connues. Ces améliorations mécaniques sont également à votre disposition pour booster les performances de vos acquisitions. Avec Forza, vous avez accès à de très nombreuses voitures (400) de série ou de course, réparties sur plus de 60 marques prestigieuses. Elles sont bien modélisées et ont leur propre caractère. Votre garage va



Une Aston Martin à Catalunya. A gauche avec GTR Evo, à droite sous Forza 3. Le mode «photo» de Forza permet de nombreuses fantaisies.



Sous Forza MotorSport 3, les physiques des voitures sont parfois plus «piégeuses» que sur GTR2. Avec cette BMW M3GTR sur Road America, méfiez-vous du survirage à la réaccélération.

pouvoir accueillir des voitures courantes comme une Peugeot 206, mais vous pourrez également choisir des voitures mythiques telles que la Lamborghini Miura, la Bugatti Veyron, la Ferrari 330 P4, une TVR Sagaris, la Lotus 2-Eleven, l'Alfa 8C Competizione, une Renault 5 Turbo ou encore la Peugeot 908. Des centaines d'autos sont à votre portée.

De leur côté, les réglages sont nombreux et les améliorations / pièces en option ne manquent pas à l'appel. J'aurais tendance à dire qu'il y en a trop. Mais bon, il faut aussi séduire le « grand public »

Si on pousse les recherches plus loin, on a également accès à de la télémétrie en direct, tant au niveau des différentes températures moteur, pneus (intérieurs / extérieurs), qu'à l'analyse du fonctionnement des suspensions, forces (G) latérales etc... En course, un indicateur d'état de votre véhicule est également accessible en superposition sur la partie droite de votre écran. Bref, de quoi passer pas mal de temps pour essayer de trouver le setup gagnant.

Aller plus loin

Après quelques courses, vous aurez vite envie d'améliorer vos voitures. Pour ça, rien de plus facile: vous passez par la case « Magasin ». Suivant le type de voiture que vous souhaitez customiser, vous aurez droit à certaines pièces spécifiques. Vous pouvez commencer simplement par le type de gommes, la taille des pneumatiques, et des jantes plus légères.

Chaque choix met à jour un tableau d'indices de performances qui permet de valider (de manière théorique) les modifications réalisées. Au nombre des pièces disponibles, on peut dénombrer les barres stab, les différentiels, les systèmes d'alimentation en carburant, les compresseurs et turbos, les boîtes de vitesses, l'embrayage, l'échappement, les freins et bien d'autres choses encore ...

Attention cependant car vous disposez d'un nombre de points limité pour améliorer votre voiture. Si vous dépassez ce stade, votre auto change de catégorie. En effet, les voitures du jeu sont réparties dans des catégories spécifiques, ce qui permet de garder une certaine « homogénéité » lors des courses.

Après le choix des pièces, vous pouvez passer dans la partie « Réglages ». Suivant les options installées, il est possible de modifier certains paramètres tels les suspensions, l'étagement des rapports de boîte de vitesses, les appuis avant ou arrière, et bien d'autres encore.

Le jeu vous accorde une très grande liberté, mais attention : si vous exagérez, votre monture risque bien de ne plus correspondre à la réalité. Si votre but est de rester dans une zone de « simulation », il vous faudra donc rester dans des modifications vraisemblables et éviter de mettre 500 cv et un châssis 4 roues motrices dans une bonne vieille Golf 1.

Après le setup de la voiture, vous pouvez également intervenir sur les paramètres de gestion du volant en ajustant les limites hautes et basses, les zones mortes, etc...

Des centaines d'autos sont à votre portée



Les voitures de faible puissance sont très proches en performances et comportement. Ici, une Lotus Elise sur le Nürburgring GP. Par contre, plus on monte dans les autos de course, plus les réglages auront de l'influence sur les performances

Les courses en live

Fort de vos améliorations, vous pouvez maintenant envisager de participer à une course en ligne sur le Xbox Live. Rejoignez une partie et frottez-vous aux ténors des courses en réseau. Sur le Live, vous pouvez rejoindre des parties hébergées sur les serveurs du jeu. Elles sont regroupées en quelques catégories bien spécifiques : circuit, route, drift ou encore drag. Il y a même un mode multi-catégories dans lequel vous participez à une épreuve opposant des voitures de classes différentes. Lorsque vous choisissez par exemple les courses sur circuit, vous pouvez rejoindre des parties organisées par classe de véhicules, des

voitures de route les moins rapides aux bolides de course les plus puissants. Malheureusement, c'est le serveur qui gère les circuits et le nombre de tours à effectuer. Vous ne pourrez intervenir que d'une seule et unique manière : lancer un vote pour passer le circuit sélectionné. Bien souvent, en fonction de la longueur du circuit, les courses se limitent à 3, 4 ou 5 tours. C'est peu. Trop peu! Dans ce domaine, le jeu est en nette régression par rapport à la version 2 de Forza qui offrait plus de liberté. Dommage. De même, il n'est pas possible d'organiser un week-end complet avec essais, qualifications et course.

Il vous reste la possibilité de créer vous-même une partie et d'inviter vos amis pour une course à 8 voitures maximum. Dans ce cas, il vous sera possible de sélectionner le circuit désiré, le nombre de tours ou encore les aides que les joueurs pourront utiliser. Classiquement, ces aides sont de type ABS, contrôle de traction, de stabilité, etc... Vous aurez la possibilité d'imposer le type de vue (cockpit, capot ou pare-choc) et de paramétrer la gestion de l'usure des pneus, du carburant, des dégâts et des types de collisions. Ce genre de course vous évitera également de vous retrouver dans une partie avec des pilotes un peu trop « bourrins ».



Forza3, c'est aussi le plaisir de piloter un nombre impressionnant de voitures de série



Que ce soit sur PC ou sur console, un départ Live, c'est toujours un moment intense !

Je vais rouler à Catalunya !

Parmi les circuits disponibles (100), il en est de très connus et bien réels tels Catalunya ou Silverstone (voir la liste en fin d'article). D'autres sont des interprétations qui, en général, sont assez bien réussies. Il y en a pour tous les goûts et tous les styles de pilotage. En tout, vous disposerez de 24 pistes pour exprimer votre talent. Souvent, ces circuits sont disponibles en plusieurs versions (Club, Internationale ou encore en mode inversé).

24 pistes pour exprimer votre talent

Nous sommes bien sur une console de jeu. Graphiquement, les circuits sont bien modélisés et très fidèles à la réalité (lorsque cela s'applique). Les couleurs, les reflets, les ombres et les détails sont bluffants de réalisme. Turn 10 n'a pas lésiné sur les moyens pour proposer un jeu très abouti au niveau visuel. La fluidité est au rendez-vous malgré un processeur (IBM G5) qui date déjà de quelques années. Bien sûr, vous n'aurez pas le même rendu sur un LCD 32" en Full HD qu'avec un PC équipé d'une carte graphique de 1GB. On a un peu

l'impression qu'il manque l'anti-aliasing. Mais c'est très correct.

Autre point original : les skins. Il y a moyen de personnaliser ses voitures « assez » facilement sans devoir intervenir avec un programme sophistiqué de traitement d'image type Photoshop. Vous utilisez un système de calques qui peuvent être enregistrés par exemple sous forme de logo. Lorsqu'une voiture est entièrement décorée, ce skin peut être enregistré et mis à disposition des autres joueurs moyennant paiement ou non. Les skins ainsi réalisés sont automatiquement visibles par les autres joueurs sans devoir passer par l'installation de fichiers spécifiques sur le serveur ou sur son ordinateur. Bien vu !



La meute des V8 Super Cars est prête au départ...

Faire son marché sur le Live...

Comme tout bon business, Forza Motorsport n'échappe pas à la règle. Comme pour de nombreux jeux proposés sur la Xbox 360, Turn 10 propose (moyennant finance) de télécharger de nouvelles pistes, mais surtout de nouveaux packs de voitures via internet. L'aspect payant est bien là, mais cela permet de continuer à faire évoluer le jeu et de disposer régulièrement de nouvelles voitures originales ou exceptionnelles.

Mais le Live ne se limite pas à ce seul aspect. Vous pouvez également participer à votre manière en proposant des logos, des skins ou encore des réglages aux autres joueurs. Dans cette démarche il vous est permis d'en fixer le prix (crédits utilisables uniquement pour le jeu - il ne s'agit en aucun cas d'espèces sonnantes et trébuchantes). Il vous est bien entendu loisible d'offrir gratuitement tout cela à la communauté. De quoi entretenir une certaine « émulation » lorsqu'il s'agit de personnaliser son auto ou d'affûter un réglage.

Il existe encore un autre aspect - et non des moindres - de ce jeu sur internet. Vous le retrouverez sur le site www.forzamotorsport.com. En tant que membre de la communauté Forza, vous avez la possibilité de publier sur votre profil des photos de vos plus belles voitures ou encore des vidéos des moments de course les plus intenses. Sympa. Pour les chasseurs de chronos, vous pourrez également trouver tous les hot laps de toutes les catégories de voitures. A vous de chercher le setup et la trajectoire



Avec du talent et de la patience, il y a même moyen de préparer le design de vraies voitures de course. Ici, une SEAT du team Astur Cars qui roule en BTCS. Elle a été dessinée par « Ring Addict »

ultime pour vous hisser tout en haut du classement. Il est intéressant de noter que sur plus de 2.200.000 chronos répertoriés, les meilleurs temps sont détenus par des « pilotes » utilisant un embrayage « manuel ».

Console vs PC

Pour pousser le vice au maximum, je me suis pris au jeu (sans jeu de mot) et j'ai essayé de comparer plus finement les sensations et les temps réalisés sur console et sur PC. J'ai tout d'abord configuré des voitures sur Forza au plus près des caractéristiques de celles fournies dans GTR2 et GTR Evolution. Mes choix se sont portés sur la Lotus Elise (que je connais assez bien : c'est celle avec laquelle je vais rouler en vrai lors de track days à Francorchamps), la BMW Z4 Coupé (j'ai une Z4 sDrive 30i), une BMW M3GTR, une Aston Martin DB9 Racing et une Spyker. J'ai testé les autos sur les circuits suivants : Nürburgring GP, Catalunya, Silverstone, Road America et Sebring.

Chercher le setup et la trajectoire ultime

Bien entendu, les voitures ne sont pas tout à fait identiques (par ailleurs il y a déjà des différences notables entre une M3 sous GTR2 et GTR Evo), mais j'ai fait de mon mieux pour ajuster les poids et les puissances. De même, les circuits sont similaires, mais de petites différences de tracé ou de revêtement apparaissent ça et là.

Bref, c'est un peu approximatif comme comparaison, mais les résultats obtenus valaient le temps passé à tout configurer. Ce que j'en retiens, c'est que Forza se montre souvent plus délicat au niveau de la gestion de l'accélération, particulièrement en sortie de courbe et que les travers sont moins faciles à maîtriser. En effet, pour le cas de la M3 GTR sur GTR2, la glisse est nettement plus facile à gérer que sur Forza. Etonnant. De manière générale, les physiques des autos sont un peu

plus « capricieuses » sur console que sur le PC. J'ai dit capricieuses, pas du tout invraisemblables ! Au contraire, avec le même volant et le même pédalier, on doit s'appliquer sérieusement sur la console pour obtenir des temps au tour qui soient similaires à ceux réalisés sur PC. En gros, les écarts vont de 2 dixièmes de secondes à un peu plus de 2 secondes au tour (en général en faveur de Forza), ce qui me semble tout à fait cohérent au vu des différences de réglages entre les voitures et les modélisations des circuits.

Au niveau retour de force et sensations ressenties au volant, je dirais que Forza se situe entre GTR2, assez sage et GTR Evo, un peu exubérant à mon goût. L'immersion est donc très bonne et, lorsqu'on utilise la vue cockpit, le feeling est très bon. Reste que sur le nombre impressionnant d'autos disponibles sur Forza, certains tableaux de bord ne sont pas modélisés parfaitement. D'autres par contre sont des copies conformes. Mais bon, avec 400 voitures à intégrer, c'est assez impressionnant.

Au terme de ce comparatif improvisé, je suis renforcé dans mon idée que même si Forza MotorSport 3 reste avant tout un jeu pour console, qu'on peut l'utiliser avec une manette. Lorsque l'on dispose d'un volant et d'un pédalier un peu correct, qu'on ne se laisse pas aller à faire n'importe quoi lors de la préparation des voitures, alors là, une autre dimension s'ouvre à vous !

Alors, convaincu ?

Si ce jeu apporte son lot de nouveautés et d'avancées en terme de « simulation », il y a cependant quelques points négatifs. Les courses Live de 3 tours seulement ne sont pas faites pour encourager les pilotes à garder la tête froide et le carnage a souvent lieu au premier virage. Du côté des commandes, l'embrayage n'est pas des plus tolérant : lorsque vous avez décidé de rouler avec l'embrayage, vous êtes obligé d'actionner la pédale aussi bien pour monter que pour descendre les rapports, sinon votre boîte de vitesse ne terminera pas la course ! C'est très

réaliste pour une voiture de route, mais pour les voitures de course ? La météo et l'heure de la course ne sont pas non plus gérées. Enfin, grosse déception au niveau des réglages car, si la télémétrie est accessible à tout moment en roulant, il faudra revenir au menu principal – et donc quitter la course – pour modifier les paramètres de réglage de la voiture.

On le voit, Forza 3 reste avant tout un jeu sur console. Un très bon jeu de course. Mais pour être rentable il se doit de sacrifier certains critères de simulation que les joueurs sur console ne comprendraient pas. Exit donc les essais et qualifications. N'oublions pas non plus que la grosse majorité des joueurs sur console sont encore en train de « piloter » leur voiture avec une manette.

En conclusion, Forza Motorsport 3 pose un jalon plus loin. Ce jeu est développé de plus en plus dans un esprit de « simulation » automobile, tout en restant accessible à un grand nombre de joueurs qui ne sont pas tous nécessairement à la recherche de difficultés insurmontables. Une simulation « grand public » serait sans doute une définition réaliste de ce jeu.

Correctement équipé (volant, baquet etc...) le jeu est réellement bluffant pour une console. Il permet de piloter sans trop se prendre la tête à passer du temps pour trouver LE setup. Bien entendu, il reste encore des progrès à réaliser, mais Turn 10 est réellement engagé sur la bonne voie et propose une série qui se bonifie au fil des nouvelles sorties de Forza. Leur communication est d'ailleurs basée en partie sur des tests réalisés avec de vrais pilotes tels que Stéphane Sarrazin (pilote de la Peugeot 908 officielle aux 24 Heures du Mans). La Xbox n'est peut être pas encore une « tueuse » de PC... Mais qui sait, un jour peut-être !

Circuits disponibles sur Forza MotorSport 3:

Amalfi Coast (course sur route), Benchmark (Drift - le circuit de Ken Block), Camino Viejo, Catalunya, Fujimi Kaido (route), Iberian track, Ladera Test Track, Le Mans (y compris le Bugatti), Mapple Valley, Laguna Seca, Mugello, New York (circuit urbain), Nurburgring GP, Nordschleife, Rally di Positano, Road America, Road Atlanta, Sebring, Sedona, Sidewinder (test track), Silverstone, Sunset Peninsula, Suzuka, Tsukuba, Motegi.

Marques de voitures disponibles:

Acura, Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, Bugatti, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Devon, Dodge, Ferrari, Fiat, Ford, Gumpert, Holden, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Joss, Kia, Koenigsegg, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Lexus, Lotus, Maserati, Mazda, McLaren, Mercedes, Mini, Mitsubichi, Mosler, Nissan, Opel, Pagani, Panoz, Peugeot, Pontiac, Porsche, Radical, Renault, Rossion, Saab, Saleen, Saturn, Scion, Seat, Shelby, Spada, Spyker, SSC, Subaru, Toyota, TVR, Vauxhall, Volkswagen, Volvo et Wiesmann.

Le site officiel de Forza MotorSport 3 :

<http://forzamotorsport.net/fr-fr/default.htm>

Vous y découvrirez des vidéos et des interviews des pilotes ayant participé à la validation des physiques du jeu.

Quelques vidéos de Stéphane Sarrazin aux commandes de Forza 3 :

http://www.wat.tv/video/stephane-sarrazin-forza-1vepg2hxd_r.html

<http://video.fr.msn.com/watch/video/stephane-sarrazin-regle-sa-908-sur-forza-motorsport-3/4shjkhhs>

<http://video.fr.msn.com/watch/video/stephane-sarrazin-et-le-realisme-de-forza-motorsport-3/4sfm1beu>

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

<http://www.dailymotion.com/video/x9khhxle-mans-dans-forza-3-avec-stephan-guto>

D'autres infos et vidéos sur le site non officiel dédié uniquement à Forza 3 :

<http://www.forzamotorsport3.fr/videos.html>

Forza MotorSport 3 regorge de voitures d'exception. Ici, une FERRARI 330 P4 de 1967





**LIVE
SIM**

ABONNEZ VOUS SUR

WWW.LIVE-SIM.COM

**ET RECEVEZ
LE MAGAZINE
PAR MAIL !**

7 Questions pour un pilote

Frédéric Douay

Par : Jacky Ratzenberger

Photos : Frédéric Douay

Frédéric Douay est le fondateur d'une ligue aujourd'hui disparue, TeamFactory GT. Rassurez-vous l'histoire n'est pas triste. Car de cette ligue est né Espace Simulation. Sans concessions, et pour ne garder que les vraies simulations. Après un passage sur Net Kar Pro, ils se sont spécialisés dans iRacing.

Par quels jeux de course êtes vous passé ? (Les jeux ont changés au fil du temps, et des performances des ordinateurs. Montre-moi à quoi tu as joué et je te dirais qui tu es...)

J'ai commencé avec F1 Challenge 99-02 et depuis je suis passé par tout ce qui existait: la saga GTR, rFactor et NKPro qui, et c'est bien dommage, n'a pas l'attention des simracers, alors que c'est l'une des meilleurs simus.

Pourquoi avoir choisi votre ligue ? (Le choix d'une ligue n'est pas innocent, il en existe des centaines en France ou à l'étranger.)

Je n'ai pas eu le choix, je l'ai créé (rire). En fait j'ai commencé chez Otaugames puis l'envie m'a pris de créer TeamFactoryGT, qui est devenu par la suite Espace-Simulations.com

Racontez votre meilleur souvenir de course ? (Tout le monde a couru des centaines, des milliers de courses pourtant il y a toujours une ou deux courses dont on se rappelle. On court aussi pour revivre ses moments là. La question est donc pour partager votre meilleur souvenir de course)

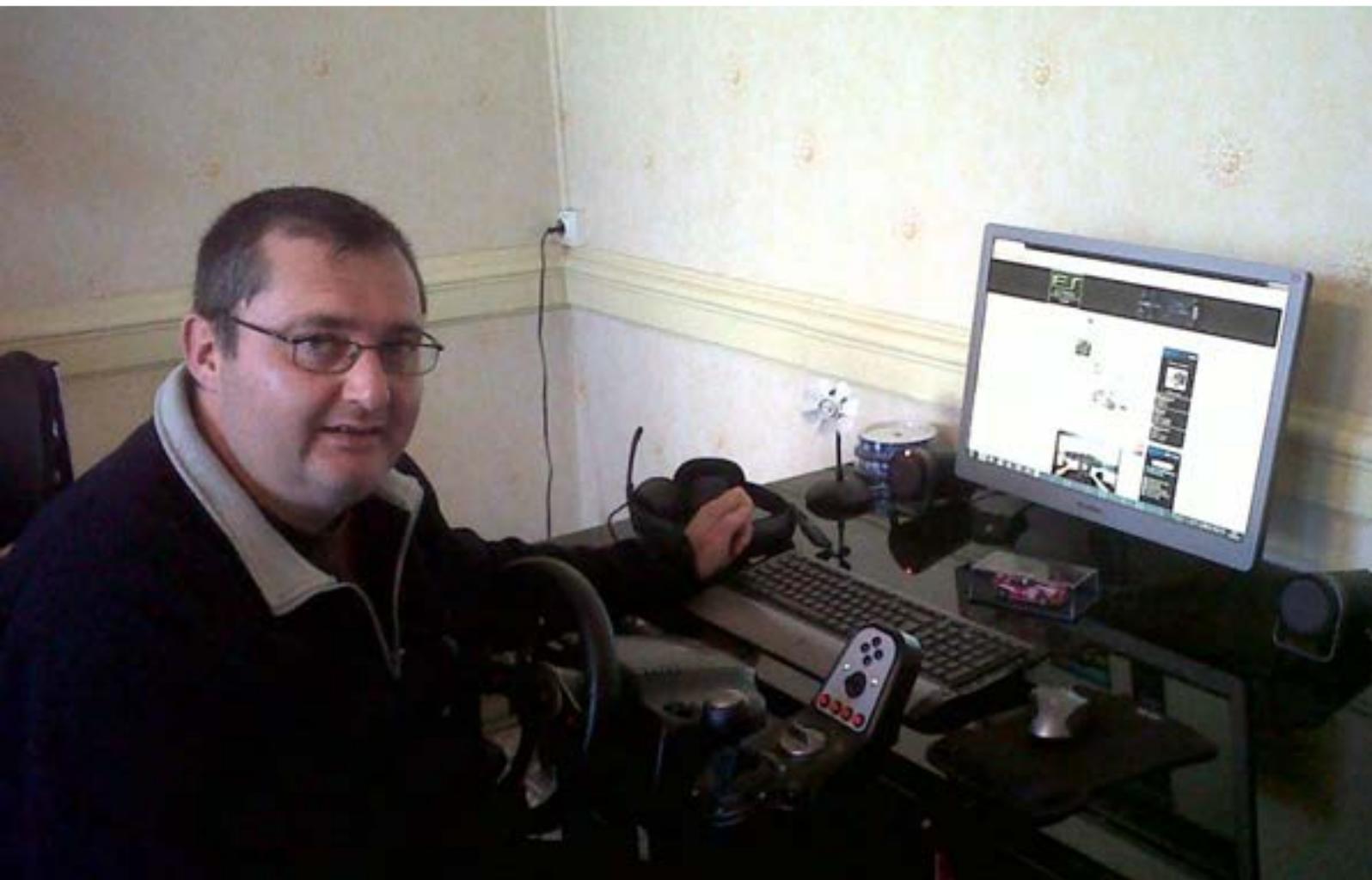
Sentimentalement, notre victoire aux 24H de Spa avec Loic, Nico et Florent. On n'avait jamais gagné ensemble et bien qu'ayant créé

TFGT, je suis resté avec eux pour décrocher cette victoire avant de les quitter. A l'arrivée, personne ne parlait, on sentait bien qu'il s'était passé quelque chose entre nous (allez j'avoue, je faisais le dernier relais et les deux derniers tours je ne voyais plus trop la piste car mes yeux étaient très humides...).

Sportivement parlant, les courses sur iRacing, ce n'est pas comme en ligue ou quelques uns sont rapides et beaucoup sont là pour s'amuser. Là, à chaque départ, on a une vraie pression, interdit de se sortir ou de toucher sous peine de sanction ou de voiture "pliée", le tout avec 30 pilotes qui veulent être devant et là, je peux te dire Jacky que tu n'as plus qu'à aller prendre une douche après l'arrivée. En fait c'est comme en vrais...

Que pensez-vous de la F1 actuelle ? (On a beau détesté ce que la F1 est devenue, cela reste quand même le fantasme ultime de rouler en F1 avec les vrais. Est-ce pour cela qu'on aime tant le Simracing ?)

On ne peut pas dire que la F1 actuelle est chiantie comme ces dernières années où elle était toute rouge. Les championnats sont serrés, les vainqueurs se succèdent et rien n'est jamais acquis.



Quels sont votre voiture et votre circuit préférés ? (Une voiture ou un circuit vous plaît, quelle que soit la raison. A tel point que n'importe quel open peut vous faire venir sur une course pour avoir le plaisir de rouler sur ce circuit ou cette voiture)

L' Impalla SS (nascar), un monstre a dompté, avec elle c'est « cul serré » car elle ne demande qu'à aller dans le mur ! Il faut la tenir en ligne droite et savoir la faire glisser dans le « banking » le tout avec un gars juste derrière, un juste devant et un sur le coté.

Brands Hatch sur iRacing, un circuit rythmé avec de la déclivité et des virages en aveugles ou on ne peut pas se relâcher. J'ai rajouté « sur iRacing » car là on sait qu'ils sont réalisés au millimètre près. D'ailleurs quand on pose ses roues pour la première fois sur un de leurs circuits, il faut le réapprendre par rapport à « l'à peu près » qu'on nous sert ailleurs.

Donnez nous votre avis sur F1 2010 (Question d'actualité, réponse franche exigée)

F1 2010 est pour un moment. Fait pour les

yeux et l'immersion. Il est clair qu'il ne joue pas dans la cour des simus pures et dures mais il a sa place dans sa logithèque pour se faire plaisir de temps en temps avec ses très belles images et son coté « je suis dans la course ». Sous la pluie c'est vraiment impressionnant mais pour le reste on voit que ça a été fait pour vendre à un plus grand nombre comme les physiques des voitures qui sont vraiment sans saveurs.

Comment voyez-vous l'avenir du SimRacing ? (Laissez votre imagination délirer, en espérant que les développeurs de jeux feront le reste)

Je pense qu'il faut de tout pour faire un monde mais c'est vrai qu'en ce moment, la communauté tourne en rond car elle roule sur des vieilleries de plus de deux ans. Remarquez les développeurs ont tous du retard et ont dû changer leurs plans car il y en a un qui a compris comment gagner de l'argent et faire plaisir aux pilotes...

Comme une vue sur un autre monde, une autre époque, je savais par des amis de la TFGT que ce circuit était différent. En arrivant j'ai été happé. Et en cinq minutes, je me suis retrouvé derrière le volant d'une vraie FunCup, en l'occurrence celle de Radio Contact. Je devrais même dire la nôtre, puisqu'elle était affublée de quatre magnifiques logos Live Sim. Les autres voitures forcément beaucoup moins belles, remplissaient tous les garages, du sol au plafond. Cent soixante VW FunCup, des milliers de pneus, des freins, des carrosseries, des mécanos, des pilotes impatients et qui attendent.

La balade du sac de sable

Par : Jacky Ratzenberger

Photos : Eric Antoine

En dehors du fait qu'elle est, pour l'anecdote, la plus longue course du monde, l'épreuve des 25h VW FunCup de Spa est singulière. En effet, certaines voitures sont des biplaces. Elles accueillent des invités durant une bonne partie de la course, dont notamment le départ. Imaginez-vous comme un invité dans le tout premier relais, au départ, avec cent soixante autres voitures autour de vous. Même si elles ne sont pas des monstres de puissance vues de l'extérieur, de l'intérieur, l'expérience du départ doit prendre une autre dimension !

Jacky, il arrive que nous ayons des trous dans le planning des invités

Puis, quelques heures après le départ :

« Jacky, il arrive que nous ayons des trous dans le planning des invités. On ne peut rien te promettre, cependant si tu es intéressé, nous pourrions te placer dans la voiture, demain matin. Marc Postiau serait très content que tu puisses essayer. »

Que pensez-vous que j'ai répondu ? Évidemment oui ! Et un grand merci à Marc et à toute l'équipe de Radio Contact qui m'ont permis de troquer le virtuel pour le réel. Pour ceux qui l'ignorent, Radio Contact est une

radio nationale belge, filiale de RTL Belgique. Une grande radio donc, en comparaison de Live Sim, qui n'est pas encore un gros média. Pourtant Marc Postiau, Team Manager de la 325, mais aussi Directeur Communication au sein de Radio Contact, n'a pas hésité pour mettre les autocollants sur sa voiture. J'étais donc ravi d'accepter l'invitation ; même si je n'étais pas venu pour cela, l'occasion m'était donnée d'apprendre la réalité, en compagnie de Luigi, mon chauffeur.

Au néandertalien de l'automobile, un chauffeur avait la responsabilité d'entretenir la chaudière. À cette époque, la Calèche Kup durait déjà 25 heures, et se déroulait à Spa où des bûcherons officiaient comme mécaniciens. La sélection naturelle, seuls les plus forts survivent, a transformé le bois en métal puis en carbone. Pourtant l'essentiel a survécu : la chauffe sans la surchauffe ! des années plus tard, les pilotes avaient toujours ce rôle.

Ce matin là, le soleil est radieux. La voiture arrive, je suis casqué, ganté, en combinaison ignifugée. Je passe la tête entre les arceaux, et j'ordonne au reste du corps de suivre. On m'attache, et la voiture part. Nous longeons les stands à allure réduite, nous montons tranquillement pour déboucher en haut du raidillon, pour nous insérer dans la course.



Prise 5 minutes après mon arrivée à Francorchamps

Dès le 1er freinage aux Combes, la couleur est donnée. La voiture n'est pas violente. Elle est franche et engagée. Elle se comporte comme un gros kart. Dans les odeurs de freins, de caoutchouc, Luigi m'explique qu'il doit surveiller les températures sans quoi le moteur se mettrait en sécurité.

Luigi soulageait régulièrement le moteur, pourtant nous doublions une demi douzaine de voitures à chaque tour, tant les niveaux des pilotes sont disparates. Nos temps se situaient entre 3'5" et 3'12". À ce stade de la course, c'était plutôt rapide. Avec 80 secondes de moins, nous serions en F1. Je n'arrêtais pas de les imaginer de mon point de vue privilégié. Leurs freinages à 75 mètres, leur vitesse de passage en courbe. Mon regard ne cherchait qu'à suivre les points de cordes.

Luigi était prudent, et anticipait sans cesse les réactions des autres pilotes. Une voiture, par exemple, a entamé un 360° dans le 2ème Puhont, alors que nous nous engageons dans le 1er. Et, croyez-moi, le double gauche n'a de sens que sur le papier. Les deux courbes sont bien plus proches qu'elles n'y paraissent lorsque qu'on est passager, sans pédale de frein ni volant...

En sortant de la voiture, les premiers mots

auxquels j'ai pensé sont : « Sac de sable ». Empruntée au Joe Bar Team, cette expression me convient tout à fait. Dans la voiture, je n'étais qu'un poids qui la ralentissait. Et, en sortant, mes jambes de sable me tenaient à peine.

**À ce stade de la course,
c'était plutôt rapide.
Avec 80 secondes de
moins, nous serions en F1**

Domage qu'il manque encore le Team Speak dans ces voitures ! Le virtuel a encore un peu d'avance sur le réel (ou l'inverse peut être). Longtemps je garderai en moi cette odeur mêlée de caoutchouc brûlé et de freins surchauffés. D'ailleurs rien qu'en l'écrivant cette odeur me revient.

Jacky Ratzenberger
Vous voulez réagir, contactez nous sur
redac@live-sim.com



Virtual Racing Park

Le meilleur de ce qui existe déjà

Par : Guillaume Castellan

Photos : Arnaud Guitton

C'est ce que propose le Virtual Racing Park. Ce centre de simulateurs sur véris regroupes huit cockpits identiques qui permettent de faire la course contre les copains. Rien d'innovant pourtant, chacun peut, moyennant un peu de finance, avoir le même chez lui. Mais l'esprit n'est pas le même...



Le Virtual Racing Park est un centre de simulateurs montés sur véris. Vous trouverez du côté d'Avignon, au pied d'un immeuble, l'enseigne classe et discrète de ce lieu presque unique. Car oui, il n'existe que trois endroits de ce genre en France, le trop connu I-Way, le petit nouveau Ellip'6 et le VRP que nous visitons aujourd'hui. Pourtant, tous sont différents, et le VRP se distingue particulièrement.

Entrons maintenant. Le cockpit numéro 1 est en face de nous, et les autres sont cachés derrière un pan de mur sur notre droite. À gauche, quelques tables et quelques chaises face à un écran plat qui affiche le ralenti d'une course rFactor. Et enfin, entre les deux, un comptoir derrière lequel se tient, souriant, un grand costaud aux yeux bleus qui vous accueillera avec le sourire.

Il vous expliquera ensuite que le principe du VRP, c'est de courir contre les copains pendant une vraie course. En effet, chaque session dure une heure et comporte une séance d'essais libres, une session de qualifications et s'achève par une course de 20 minutes. Bref, une vraie course du début à la fin.



Si l'écran plat affiche un ralenti rFactor c'est parce qu'en effet ce centre utilise rFactor pour sa simulation. On peut donc vraiment parler de simulation, la seule aide activée étant l'embrayage automatique. On retrouve ainsi une base connue et de nombreux mods, une garantie de réalisme par rapport à l'inconnu de l'I-Way.

Au moment de choisir le parcours, la devise de la maison est encore de prendre le meilleur de l'existant. Vous pouvez choisir entre une multitude de circuits, tous réalisés par des modders passionnés et disponibles sur Internet. De Barcelone à Melbourne en passant par Suzuka et Laguna Seca, 34 circuits sont proposés. Des tracés méconnus comme Charade ou Yas Marina côtoient le Nürburgring, Monaco, Le Mans ou encore le Paul Ricard.

Du côté des voitures, même combat. On retrouve dix mods parmi les meilleurs disponibles sur le Net : les Clio Cup 2008, les Mégane Trophy, les 207 S.2000, les Caterham, les Porsche Carrera Cup France, le mod Endurance Series et ses quatre catégories, et enfin les Formule 1 de LSR. Pour nous, ce sera une course en Clio Cup sur Lédenon !

Si vous cherchez un challenge, ou simplement des adversaires, sachez que le VRP organise

des journées de coupe, avec trois courses sur trois circuits différents. Les épreuves sont dotées en coupes, et les vainqueurs sont qualifiés pour une superfinale avec à la clé un stage de pilotage GT Drive. L'ambiance est fantastique et les courses sont très disputées, alors n'hésitez pas : la prochaine manche se déroulera le 21 novembre prochain. De la LMP1 au Castelet pendant six heures. Quant à la superfinale, elle aura lieu le 13 Février 2011, et comptez sur Live-Sim pour vous faire vivre l'évènement.

De plus, pour ceux à qui cela ne suffirait pas, le Virtual Racing Park a organisé le 21 Novembre sa première - et sûrement pas dernière - endurance de 6h sur le circuit du Paul Ricard HTTT ! Appelez-les de notre part !

Courir contre les copains pendant une vraie course

Il est temps à présent de découvrir le poste de pilotage. Celui-ci est très simple : une armature métallique soutient d'un côté le siège baquet dont le dossier est relié à deux vérins électriques placés de part et d'autre du passage de harnais. À l'opposé, l'armature supporte le tableau de bord. Les pédales sont inversées, fixées à la verticale comme sur une voiture normale. Le G27 est fixé au-dessus, avec son levier de vitesse un peu plus bas. Le volant est couvert d'étiquettes qui décrivent les fonctions des six boutons du G27.





Derrière le volant, trois moniteurs captent le regard. Et, sur le côté, une unité centrale. Celle-ci accueille un processeur Intel Core i5 et une carte graphique ATI 5870 accouplée à un boîtier Matrox qui gère le triple écran. L'unité centrale est reliée au boîtier SimXperience chargé de mettre en mouvement les deux vérins.

Enfin l'on monte dans le siège baquet. Le cockpit réglé, les sangles de harnais bien serrées, le casque adapté à votre tête, il est temps d'entrer en jeu. Le serveur, caché derrière le comptoir, prend tour à tour le contrôle des cockpits pour entrer dans la course. Le moteur démarre et là, le siège se secoue violemment. Ah ouais, j'ai démarré !



Sorti des pits et le limiteur désactivé, c'est la découverte. Dès que le limiteur est enlevé, le siège se penche en arrière puis sur la droite puisque le triple gauche est déjà là. On se prend pour un vrai pilote qui découvre une nouvelle auto de course durant

une séance d'essais... Et forcément, les tours s'enchaînent de plus en plus fort.

La devise de la maison est de prendre le meilleur de l'existant

Les premiers tours permettent d'apprécier la qualité graphique. Les graphismes sont magnifiques, surtout pour moi qui ai l'habitude de rouler en 800x600 avec tout au mini, et très détaillés sans effets de scintillements ni autres. Les sons ont été très retravaillés, les voix de haut-parleurs dans les stands sont beaucoup mieux que l'original, et les sons des pneus sont plus réalistes. Au niveau du mod aussi, le sifflement très présent dans la Clio Cup d'origine est supprimé pour un son plus naturel.

Les physics ne sont pas les mêmes non plus. De même que les sons, ils sont faits maison par un modder appelé Stan, sur la base du mod évidemment. La Clio Cup est plus équilibrée, plus saine ; alors qu'un simple coup de frein suffit à faire partir la Clio d'origine en dérive, ce même coup de frein suffit à faire partir la Clio Cup... tout droit ! Nous n'avons pas pu essayer tous les autres mods, mais les physics sont tous plus ou moins refaits.

C'est le pied intégral, les tours s'enchaînent, le dernier freinage me colle la banane à chaque tour

La course est très intense. Les essais se déroulent parfaitement bien pour moi, et les qualifs se passent très bien également puisque je signe une pole position qui m'étonne beaucoup. La course se passera moins bien cependant : après cinq minutes je me ferai piéger par la tendance sous-vireuse au freinage de la Clio, et irai mourir dans le bac à sable. Évidemment, Chrismus et Flat-twin (de la ligue Eurosim tous les deux, et qui courent avec moi), ainsi qu'un ami du gérant, en profitent pour me passer devant. Après avoir rattrapé ce dernier, je m'applique à revenir sur mon pote Flat-twin. C'est le pied intégral, les tours s'enchaînent, le dernier freinage me colle la banane à chaque tour : il faut jeter la Clio dans le petit virage à droite et bien freiner fort pour rentrer dans l'épingle à gauche, puis relancer pour la ligne droite des stands. Moi qui, comme vous le savez, suis spécialisé dans le rallye, je vous laisse

imaginer les passages de dingue que j'ai pu faire. Et, dans le dernier tour, j'ai enfin rattrapé mon ami Flat-twin. Je donne tout ce que j'ai, tout ce que je peux, et je finis par passer la ligne d'arrivée avec mon pare-choc avant au niveau de sa poignée de porte ! Au bout de vingt minutes de bataille ! J'apprendrai d'ailleurs par la suite que j'ai réalisé le record du tour, battant le modder Stan par la même occasion. Je suis très fier de moi !

Mais bref, parlons un peu du pilotage. Une fois la ligne d'arrivée franchie et la Clio bien rentrée au stands, il faut une bonne minute pour se remettre. Le casque posé, le harnais détaché, on passe un bon bout de temps assis, à se reposer, et à méditer sur cette course de folie. Les vérins sont très violents, "plus violents qu'en réel" souligne Chrismus, et l'heure de pilotage est très éprouvante. On en sort comme d'une session sur circuit : en nage, épuisé, mais heureux ! Les vérins sont très précis dans les petites vibrations (vibreurs notamment) et aident pas mal à sentir la voiture dans les appuis. Cependant, leur faible débattement ne permet pas de gros chocs, ce qui serait d'ailleurs limite niveau sécurité.



Une fois la ligne d'arrivée franchie , il faut une bonne minute pour se remettre. On passe un bon bout de temps assis, à se reposer et à méditer

Le G27 est très satisfaisant, si ce n'est que les boutons sont trop près du volant et que l'on a vite fait d'appuyer dessus dans le feu de l'action, et de se retrouver d'un coup avec le limiteur. Perturbant, isn't it ? De plus, on déplore la perte de la boîte séquentielle, d'autant plus que presque tous les mods présent sont censés l'utiliser (Clio Cup, 207 S.2000, Porsche, GT2 et GT1...), et l'ajout des leds que l'on n'a pas regardées une seule fois durant l'heure de jeu. Mais bon, le VRP avait déjà passé commande de volants SWA (lire LS n°1) et devrait déjà les avoir reçus à l'heure où vous lisez ce magazine.

Une fois tout le monde bien remis, la photo du podium affichée au mur avec les autres, et le tableau des records mis à jour, il est temps de prendre les impressions de chacun. Ce qui ressort vraiment ce sont les sensations. Chacun souligne que "les vérids apportent un gros plus qu'on a difficilement chez soi", comme le dit si bien Flat-twin. "On se retrouve au bout de vingt minutes, on en tremble encore, et c'est bien sympa.", ajoute-t-il. Tous ont vraiment apprécié l'expérience, y compris Rudy, novice qui accompagnait Chrismus et qui nous a permis de voir que ce centre peut avoir une vraie clientèle et attirer les profanes du côté des jeux vidéos de simulation.

Ce type de centres de simulations tend à se multiplier en France depuis le début de l'année, et on en redemande : ici au Virtual Racing Park, vous retrouverez des sensations dignes d'un karting réel pour un prix beaucoup plus compétitif. En effet, pour une heure de course intensive, on ne vous demandera que 25 euros... Foncez !



Accueil

Véhicules

Circuits

Le Centre

Réservation

Localisation



Réservation

Assistant de prise de rendez-vous

Partenaires



Réservation

Le Centre de simulation vous ouvre ses portes sur rendez-vous :

Lundi – jeudi	18h00 – 21h00 (ouverture exclusivement sur rendez-vous)
Vendredi	18h00 – 22h00
Week-end et jours fériés	14h00 – 22h00

Vous pouvez réserver votre session de un à huit pilotes.

- soit par mail à contact@virtualracingpark.fr,
- soit par téléphone (06 42 47 25 13)
- soit en utilisant l'assistant de prise de rendez-vous

Une confirmation de votre réservation vous sera rapidement envoyée par SMS ou par mail...

Tarif unique : 25 Euros par pilote

* entreprises, associations, C.E. devis sur demande.

Localisation

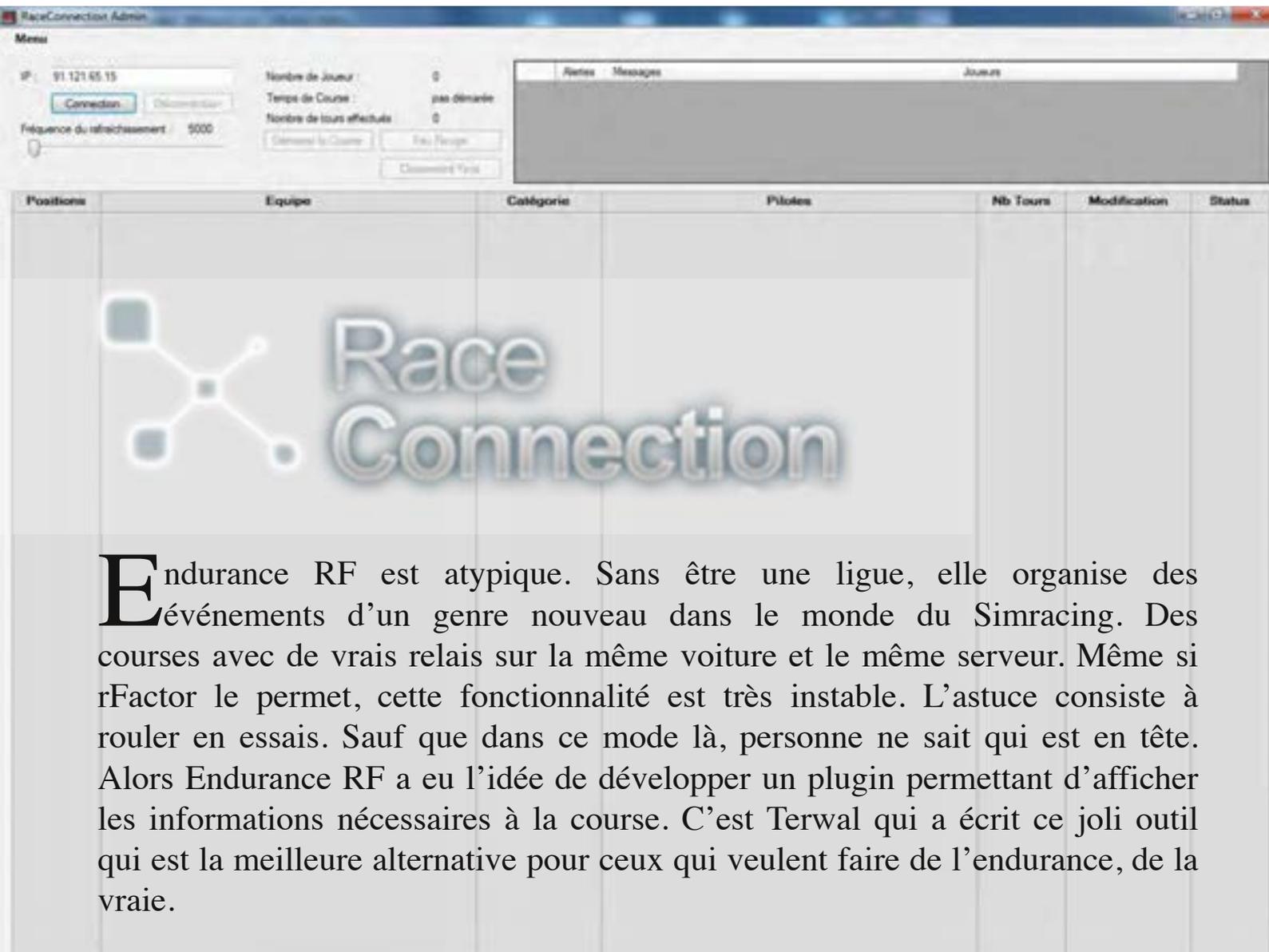
Virtual Racing Park

21, Avenue Jules Ferry
30133 Les Angles

Tel: 06 42 47 25 13



contact@virtualracingpark.fr



Endurance RF est atypique. Sans être une ligue, elle organise des événements d'un genre nouveau dans le monde du Simracing. Des courses avec de vrais relais sur la même voiture et le même serveur. Même si rFactor le permet, cette fonctionnalité est très instable. L'astuce consiste à rouler en essais. Sauf que dans ce mode là, personne ne sait qui est en tête. Alors Endurance RF a eu l'idée de développer un plugin permettant d'afficher les informations nécessaires à la course. C'est Terwal qui a écrit ce joli outil qui est la meilleure alternative pour ceux qui veulent faire de l'endurance, de la vraie.

Par : Jacky Ratzenberger

Photos : Terwal

Comment te présenterais tu ?

Découverte de la simulation, il y a seulement deux ans avec rFactor et Richard Burns Rally, ainsi que la bonne ambiance de différents regroupements de pilotes comme les rookies-rFactor. Côté programmation c'est mon métier.

Comment l'idée est elle venue ?

L'idée d'utiliser la session essai comme support de re-connexion est en faite celle du logiciel de duncan L2RES (l2rteam). RaceConnexion n'étant en fait qu'une ré-interprétation de L2RES en client/serveur. Pour expliquer cette notion, il s'agit d'un serveur Race Connexion qui compte le nombre de tours du serveur de jeu. Les clients Race Connexion (l'interface d'affichage) se connecte sur le serveur Race

Connexion pour récupérer les informations à afficher.

En quoi est ce développé ?

Plusieurs langages sont utilisés pour développer RaceConnexion, celui-ci pouvant être découpé en trois parties. Le plug'in du serveur ainsi que le plug'in d'affichage sont développés en C/C++. Le logiciel d'administration est développé en C#. Compliqué ? Non pas vraiment, mais pas forcément simple à debugger. Il n'y a aucune réelle interaction avec les autres plug'in, mais la partie affichage chez les pilotes ne permet pas la cohabitation avec certains plug'in. On peut rajouter une quatrième partie pour le live développé à la base par Totorman et amélioré par Snoup qui est en flash.

Par rapport au plan de développement de Race Connexion, êtes-vous conforme à ce que vous imaginiez ? Avez-vous encore des idées ?

En fait, on n'avait pas vraiment de plan bien établi. Les idées et fonctionnalités sont venues au fur et à mesure que l'on avançait dans le développement. Ce qui a eu pour effet un recodage de certaines parties à plusieurs reprises. Pour les futures évolutions nous sommes plutôt sur une amélioration de la gestion et administration du plug'in, car il nécessite encore une bonne connaissance de celui-ci pour une pleine utilisation.

Dans le plug'in ce sont les tours qui sont comptés, pas les secondes. Pourquoi ce choix ? Car si une déconnexion survient à un équipage alors qu'il a trois minutes d'avance, c'est dommage de perdre un tour et de ne pas compter les secondes. Cela doit être possible non ?

C'est tout à fait possible, mais il y a-t-il une grosse différence entre l'écart en tour et l'écart en temps? Surtout après déconnexion, le dernier écart en temps au second secteur par exemple veut-il vraiment dire quelque chose ? J'avoue que cela ne m'est pas trop venu à l'esprit, car le faire par tour est beaucoup plus simple à mettre en pratique. De plus en cas de déconnexion, il perd au minimum deux tours. Les secondes perdues ne sont rien en comparaison des tours perdus.

GTR2 fait aussi des courses en mode essais, est-ce envisageable de porter le plugin sur GTR2 ?

Non, je ne pense pas que cela se fasse un jour, surtout du fait que GTR2 n'utilise pas de

système de plug'in et ne permet pas le changement de pilote, ce qui fait que cela nécessiterait pas mal de temps de codage.

Pendant la 25 h Fun cup, Race Connexion a été « prêté », je sais que pour l'organisation c'était très ???, avez-vous prévu de poursuivre les utilisations de Race Connexion pour d'autres évènements (LAN ou internet) ?

Oui bien sûr, le prêt du plug'in à des ligues partenaires est toujours d'actualité, même si rien n'est prévu pour l'instant. Pour les conditions de prêts, il s'agit d'établir des partenariats d'aide mutuelle. Endurance RF prête le plug'in, et une certaine expérience de l'organisation d'événement d'endurance. Le partenaire amène son infrastructure de serveurs, et des personnes pour gérer la course. Car il faut pas mal de monde pour gérer une course de 12 h ou plus. Cela permet à chacun de pouvoir monter des événements d'endurance.

Étant donné les récents évènements autour d'Endurance rFactor, comment vois-tu l'avenir ?

Étant donné que les membres les plus actifs dans l'organisation d'événement ont quitté ERF, il est probable que ERF change de physionomie, fasse une pause, voire disparaisse. Il était prévu d'essayer de faire une course en décembre, mais celle-ci ne pourra avoir lieu. En attendant de savoir vers quoi l'on veut se diriger, aucune course n'est prévue.

13 GT1_Montoya_GTR	00'00"000
14 GT1_kaktusone_S	+ 1 tour
15 GT1_MattStole_L	+ 1 tour
16 Moi	262 tours
17 GT1_Steph_NFR	02'11"449
18 GT2_W_vd_Brink	00'00"000
19 GT1_JacquesBone	00'00"000

Radio Contact, dans les 25 heures **VW FunCup virtuelles** ! LiveSim, dans la course réelle !

La structure du « stand » de la #325 est terminée. Les préparatifs sont en cours pour les ordinateurs, volants et pédaliers.



Par : Eric Antoine & David Rosolen

Photos : Eric Antoine & David Rosolen

Comment pourrait-il en être autrement ? Cette idée de venir à Spa pour découvrir enfin ce circuit, était lancinante. Comme une idée qui obsède. Une des premières LAN, le plus bel écrin du monde, la rencontre avec des Simracers, la plus longue course au monde. L'occasion était trop belle pour vouloir passer à côté. Je n'imaginai pas à quel point la Belgique allait me changer.

L'annonce

ERIC

En parcourant le web et plus précisément les sites de courses virtuelles de voitures, je tombe sur cette annonce de NTFrance.org :

NTFrance & Kinetic09 Simulation créent l'événement !!!

La plus grande course LAN jamais organisée en Europe : Virtual 25Hours of VW FUN CUP®
Surpris, je me renseigne et effectivement, vu

Je n'avais plus qu'à convaincre mon épouse

qu'on n'était pas le premier avril, cette annonce avait tout de réel. La course doit se dérouler durant les « véritables 25 Heures VW FunCup » et de plus dans l'enceinte du circuit de Spa-Francorchamps. Les équipages seront constitués de 4 pilotes. Sans hésiter plus longtemps, je poste mon inscription pour cette LAN et je contacte mes deux plus proches pilotes virtuels (David et Steph). Il nous reste à en trouver un quatrième. Notre ami Dan est occupé comme chef team pour la mécanique des SEAT du team Astur Car qui roule en BICS et Nanar roule sur la « vraie » FunCup #325 Radio Contact. Qu'importe, nous trouverons un quatrième pilote plus tard. Pour l'anecdote, nous avons, tous les quatre

(Delphine - notre boss de l'infrastructure - également), eu l'occasion de monter à bord de la FunCup Radio Contact soit en tant que passager ou de pilote occasionnel en course ou lors de séances d'essais. Nous avons fait partie également du « support team » de cette auto lors de nombreuses épreuves.

JACKY

Quand Vincent m'en a parlé, j'étais déçu encore une fois de devoir louper une occasion de voir enfin ce circuit dont tout le monde parle. Dans mon idée, Francorchamps de la Bretagne, c'est 12 heures de routes. Clairement pas jouable en un week-end. Je ferais la course rien que de trajet.

Mais il était écrit que je devais venir. Eric m'a indiqué qu'il comptait faire cette course. Et que ce serait bien qu'en tant que Rédacteur en chef je sois présent. Pour me donner des arguments pour refuser, j'ai par acquis de conscience, regarder sur Google Maps. Et telle ne fut pas ma surprise de voir que les 12 heures étaient en solde à 8 heures. -40 %, c'est une sacrée démarque. Je n'avais plus qu'à convaincre mon épouse. Mais 40%, elle ne peut que me comprendre.

VINCENT

Ce ne fut pas une surprise pour moi, car cela faisait déjà un an qu'on planchait dessus avec mes potes de NTFrance : Développement du circuit et du Mod, etc, etc... Bien entendu j'avais déjà ma place assurée avec mon ami Tonffu.



La course fait rage et David (à gauche) assure son relais. Durant ce temps à l'arrière plan, Nanar, pilote de la #325 teste la version virtuelle.

Associer réel et virtuel le temps d'une course !

ERIC

Nous décidons donc cette fois de laisser tomber le team radio Contact lâchement au profit de la course virtuelle. Mais, en poussant la réflexion un peu plus loin, nous envisageons de soumettre notre projet à Radio Contact et de nous associer avec LiveSim. Du coup, c'est une « réplique » de la VW FunCup estampillée #325 qui va prendre le départ de la course virtuelle en même temps que la véritable voiture de course qui, de son côté va rouler aux couleurs de LiveSim. Nous décidons également de mettre un second baquet à la disposition des passagers qui effectueront un relais en tant que co-pilote lors de la course dans la #325 afin de leur permettre de découvrir le circuit et la course d'une manière différente et de poursuivre leur expérience. Radio Contact nous fournit le support logistique pour la course virtuelle et de l'autre côté, la #325 roulera en course avec des sponsors LiveSim. Une belle occasion de promouvoir le sim-racing.

Nous décidons également de mettre un second baquet à la disposition des invités de la vraie 325 Radio Contact

JACKY

La simulation est l'exercice difficile de retranscription de sensations physiques, tout en se contentant d'un volant et d'un écran. La réalité ayant des lois immuables, je pensais vraiment que nous nous étions bien rapprochés, avant de venir à Francorchamps. D'abord parce que l'informatique avance inexorablement, et plus vite que l'ingénierie de course. Mais aussi parce que les représentations du circuit qui se sont succédées depuis vingt ans, ont montré un progrès flatteur. Et quelles que soient les catégories, nous y avons tous roulé. Dans notre cas, les courses réelles et virtuelles se déroulaient sur des VW Funcup. Pas

vraiment des foudres de guerres (180ch / 800 kg), mais des voitures de courses quand même. Comme il était possible de tester sur un cockpit disponible, je ne me suis pas privé. Le circuit modélisé par Francis bien qu'en Beta, était fort bien réalisé, et agréable. La Funcup virtuelle n'étaient pas vraiment piègeuse, pour mon modeste niveau, excepté dans le raidillon que je ne parvenais pas à passer à fond.

Eric et David avaient amené un simulateur supplémentaire, pour le plaisir des invités de Radio Contact (un des sponsors de la course et de la Funcup #325). Les pilotes de la vraie n'ont pas pu s'empêcher de vouloir l'essayer. Pour eux le circuit est très fidèle. J'étais ravi de l'entendre, moi qui suis persuadé, que le rapprochement avec la réalité, est déjà en marche. Pourtant si tout le monde connaît la Playstation, je suis presque certain qu'aucun ne connaissait rFactor.

J'allais comprendre un peu plus tard, à l'occasion de mon passage dans la voiture comme invité, comme le chemin sera long. En effet au moment de m'élancer, aux côtés de Luigi, j'étais confiant de trouver Spa, tel que je le connaissais. Or ce ne fut pas du tout le cas. Au bout de quelques virages, j'étais désorienté, incapable de déterminer l'endroit où j'étais sur le circuit. Curieux non ? En fait pas vraiment, car dans nos simulations il manque la profondeur de champ, et la retranscription de la pente. Mon cerveau a pris donc quelques minutes, pour retrouver ses repères, notamment dans les virages très pentus que sont, Bruxelles, Puhont, Blanchimont.

Dans l'après midi, j'ai roulé de nouveau sur le simulateur de Radio Contact, et cette fois là, curieusement mon cerveau voyait les pentes. Sans doute que le point de vue subjectif, écrase à la manière d'un grand angle, la perception des distances. La 3D, qui ne manquera pas d'arriver dans le simracing, et nous rapprochera encore de la réalité.





Notre rédac chef, Jacky, découvre une « Fun » en vrai, après être arrivé depuis cinq minutes.

Dans l'enceinte magique de Francorchamps

ERIC Nous voici donc à pied d'œuvre dans l'enceinte du circuit le 10 juillet tôt dans la matinée pour préparer le matériel. La salle est superbe et idéalement située juste au-dessus des stands de F1. L'accueil est très sympa et l'organisation bien structurée et nous disposons même d'un espace « repos » et de la climatisation dans la salle. Après les présentations d'usage, nous voilà donc partis pour les essais, les qualifs et surtout 25 heures de course.

La course fait rage sur le bitume de Francorchamps, mais notre petite communauté n'est pas en reste. Bien installés dans notre petite structure personnalisée par Radio Contact, nous alignons les tours, les relais se succèdent. Les passagers de la #325 viennent s'installer tour à tour dans le baquet qui leur est réservé.

JACKY

Après avoir laissé derrière moi les huit heures de route, je suis au pied du circuit, face à l'épingle de la source, juste au bas de la ville. J'entends déjà les moteurs rageurs, freinés et frustrés, mais ravis de se relancer à l'assaut du raidillon. Après une rapide présentation avec Eric, David et Vincent, mes collègues de Live Sim, nous descendons dans les stands où se trouvent les voitures. On est loin de la F1, où l'accès est plus que réglementé.

VINCENT

Personnellement je connais le circuit de Spa comme ma poche maintenant, donc mon objectif était surtout de rester dans la salle de la LAN, et non pas me balader sur le circuit... D'ailleurs la salle était spacieuse, avec toutes les commodités : Une Clim (très importante avec la grosse chaleur étouffante de ce WE), et surtout un grand frigo où j'ai put stocker nos boissons « énergisantes » ! Et c'est toujours un plaisir de revoir ses amis de pistes virtuels et d'en découvrir de nouveaux !

Les vrais pilotes nous rendent visite

ERIC

A leur tour, les pilotes « réels » nous rendent visite. Tout d'abord, septiques, parfois intrigués, ils se glissent cependant dans nos baquets pour expérimenter le côté virtuel de la course. Tous les pilotes de la #325 Radio Contact ont tâté de la simulation avec des réactions parfois très différentes. Certains sont étonnés de la qualité visuelle des voitures et du circuit. Ils ont cependant pratiquement tous du mal dans un premier temps à « piloter » sans les sensations physiques. Une voiture de course, ça bouge, ça secoue. En mode virtuel, il faut être à l'écoute des réactions du volant, du crissement des pneus pour trouver les limites de l'adhérence. Certains pilotes ont vite pigé le truc et arrivent à faire tomber les temps et... se piquent au jeu ! Une manière très sympa de

Les vrais pilotes ont cependant pratiquement tous du mal dans un premier temps à « piloter » sans les sensations physiques

partager nos expériences.

JACKY

Je n'étais pas étonné de voir les pilotes pointés leurs gants chez nous. En effet la proximité de notre événement avec les stands a attisé leur curiosité. Non, ce n'est pas qu'ils soient venus qui m'a surpris, c'est qu'ils sont revenus plusieurs fois, pour essayer de dompter cette Fun Cup virtuelle ! Voilà comment cela se passait. Les pilotes se promènent en meute de deux ou trois. Après les explications d'usage sur les commandes de la voiture, ils ont leur première surprise. Ils ont droit à une boîte robotisée. Habituellement ils doivent se contenter d'une boîte, disons capricieuse. Il est vrai que nous avons les moyens dans le Simracing !! Calmement ils sortent des stands, en prenant en main la voiture tranquillement. Ils nous

posent négligemment, pendant le tour de sortie, toute sorte de questions. Et au passage de la ligne de départ, ils nous posent alors la Question : « Le raidillon il passe comment ? ». A ce moment tous les autres pilotes, qui discutaient distraitement, se mettent à écouter. Nous leur disons que les meilleurs le passent à fond, mais qu'il vaut mieux être prudent.

Globalement le 1er tour ils essayent tous sans lever, par défi. Logiquement, la voiture s'embarquait dans un beau tête à queue. Comme l'a dit Eric, les sensations ne sont pas les mêmes, il faut apprendre d'abord. Même si la voiture virtuelle ressemble à la réelle, elles sont différentes. De plus ils doivent d'abord comprendre la retranscription de la voiture au volant. A partir du 2ème passage, ils se prennent vraiment au jeu. A la fin, chacun d'eux étaient vexés de ne pas pouvoir faire comme les « aliens » de la course.

Il ne s'agit pas de confronter les pilotes virtuels aux pilotes réels. Chacun connaît son propre monde, avec ses propres règles. L'important est que certains d'entre eux sont venus nous voir, et que certains d'entre nous ont pu être invités comme moi, dans une voiture. Remercions VW de permettre cette 1ère passerelle entre nos deux mondes.

Le lendemain ils étaient encore là, à passer et repasser le raidillon, à apprendre, à comprendre. Je suis fier d'avoir vu cela, car même si le danger n'est pas présent en virtuel, il donne envie quand même, et c'est ce que je retiendrai. Il est vrai aussi qu'il faisait très chaud en bas, et que nous avions la clim !



Luigi (au premier plan) a laissé quelque instants le volant de la « vraie » #325 pour venir tester sa version virtuelle sous le regard attentif d'un de ses coéquipiers.

VINCENT

Alors là, c'est un moment du WE que j'ai complètement raté, d'une part car souvent j'étais au volant à ce moment là, et d'autre part parce que les trois quarts des pilotes qui sont venus nous rendre visite je ne les connaissais pas du tout !

LiveSim, Jacky dans la vraie course...

ERIC

Durant ce temps, notre nouveau rédacteur en chef - Jacky - se voit offrir une séance de co-pilote dans la Biplace Radio Contact, histoire de voir de l'intérieur quelle est l'ambiance dans une voiture de course. Il sortira de l'auto à la fin de son relais avec un sourire qu'on ne lui avait pas encore vu de tout le week-end. Il vous expliquera bien mieux que moi son expérience, la brutalité des transferts de masse, les dénivelés incroyables de Francorchamps et cette incomparable odeur de freins surchauffés à bloc, d'huile brûlée et de gomme fondue.

JACKY

Regardez cette photo. Je sors de la voiture. Elle représente l'accueil et l'écoute de l'équipe qui m'a invité à partager cette expérience. Je raconte, je remercie. Je parle du nombre de voitures présentes sur la piste. Les mots sortent par flots. Je me souviens, il s'agissait d'un passage un peu chaud...

Il sortira de l'auto à la fin de son relais avec un sourire qu'on ne lui avait pas encore vu de tout le week-end

Les vraies Funcup, le passe facilement à fond avec un fin survirage au moment de la montée. Cependant comme tous les pilotes ne sont pas au même niveau de confiance, ou de peur, il peut y avoir de vraies différences entre les voitures. Justement, nous étions derrière une voiture qui avait sans doute levé. Tout de suite dans la butte, j'ai noté qu'on se rapprochait très rapidement de la voiture. Luigi choisit de se placer à droite pour doubler au niveau du vibreur extérieur. L'autre voiture plutôt au milieu, décide de se décaler à la manière de Michel Le Cordonnier. Luigi a freiné un poil, pour ne pas se faire embarqué, je l'en remercie évidemment. Nous sommes repassés derrière, puis de nouveau à droite pour lui faire le freinage tranquillement aux combes.

Cette anecdote, bien plus longue à écrire, qu'à vivre, les pilotes la voient souvent se répéter tant les équipages des voitures ne sont pas tous des pilotes chevronnés.

VINCENT On lui avait promis, et il a pu faire son baptême du circuit ! Je suis très content pour lui !



Jacky est prêt à prendre place pour un run dans la #325 Radio Contact / LiveSim.



Quand un pilote virtuel rencontre un pilote réel, ça discute... de course bien entendu !

Magie de la nuit et caprices électriques

ERIC Puis, survient le moment magique : la nuit qui tombe sur le circuit. Les éclairs de lumière des phares des voitures de course viennent frapper les vitres de notre espace « virtuel ». Magique !

Malheureusement, durant la nuit, l'orage fera sauter l'électricité du circuit. Interruption forcée pour la course virtuelle et drapeau rouge pour la vraie course. La fiction rattrape la réalité !

Au petit jour, notre équipage a perdu du terrain. Les trois premiers se montrent définitivement intouchables. Alors nous nous concentrons sur la bagarre pour la quatrième place. Mais la concurrence est rude et nous devons céder des places pour terminer ces 25 heures en sixième position.

JACKY Francorchamps est connu pour son climat humide. Moi qui suis Breton, j'avais une vague idée de ce que cela sous-entendait. J'étais bien loin de la réalité, car quand il pleut là-bas il ne pleut pas

pour les touristes.

Des seaux d'eaux se sont déversés sur la piste. A tel point que le courant a sauté sur tout le circuit. Pour nous la coupure a duré trente secondes, le jus est revenu, et les serveurs ont pu repartir. La course a été amputée de 15 minutes, et grâce au Race Connection, cela a presque été transparent pour nous.

Mais dans la course réelle, elle a été coupée plus d'une heure, avec toutes les voitures arrêtées dans la ligne droite des stands. Ce qui me fait dire que la course virtuelle a été la plus longue du monde !

Magique ! Les éclairs de lumière des phares des voitures de course viennent frapper les vitres de notre espace « virtuel »

Finir les 25 heures

ERIC Le plus important n'est cependant pas notre position à l'arrivée (c'est ce qu'on dit quand on est à la « ramasse »). En effet, l'organisation a prouvé qu'il était possible d'organiser un événement hors du commun et de mener cette entreprise à son terme avec professionnalisme et convivialité. Bien entendu, il y a eu par ci par là quelques petits ratés, mais cela n'a pas affecté la valeur de cette course. Je pense pouvoir affirmer que tous les participants étaient particulièrement heureux de leur participation à l'issue de ce double tour d'horloge plus une heure ! Un événement hors du commun dans un environnement exceptionnel, le tout au cœur d'un circuit mythique ! C'était à n'en pas douter LE truc à ne pas manquer. Vous n'y étiez pas ? Bon, ben... Certainement à l'année prochaine alors !

JACKY Il était écrit que Vincent devait terminer dernier. Mais ce n'est pas ce que je retiendrais. En effet au bout des 25 heures, deux équipages se battaient encore. Delahaye Racing chassait GTWeb Racing à coup de secondes sur chaque tour. Le hasard (ou pas) les avait placé les uns à côté des autres. Pendant la dernière demi heure la pression

était incroyable. Sur la ligne, il manquait 4 secondes après 900 000 secondes qu'a duré la course. Un tour de plus et le vainqueur aura pu changer après 486 Tours. C'est beau non ?

Voici le podium d'arrivée

- 1 : 486 tours : GTWeb Racing
- 2 : 486 tours : Delahaye Racing
- 3 : 463 tours : M Ms BELGIUM

Pendant la dernière demi heure la pression était incroyable

VINCENT Arf ! Tous ceux qui me connaissent savent déjà que j'ai terminé bon dernier de la course ! Mais terminé quand même ! La faute à nos boissons énergisante à base de houblon, un pilote qui n'a pas su se réveiller à l'heure pour prendre son relais (moi !) et un autre pilote qui lui s'est carrément endormi au volant en attendant mon hypothétique retour !!! Bref l'auto est quasiment restée plus de 2h00 sur le bas côté, en attendant que mon 3ème pilote arrive devant le baquet vide et décide de reprendre la piste !



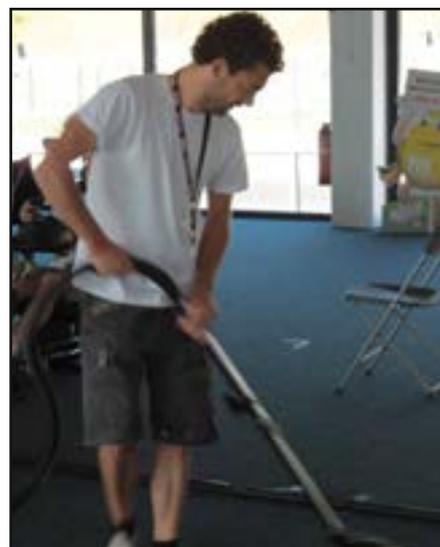
Les pilotes réels et virtuels en pleine discussion sur les dénivelés du circuit après le run de Jacky. Sur la photo, de gauche à droite ; Jacky, Marc, Pat, Luigi et Eric.



L'organisation d'un évènement tel que les 25 Heures Fun Cup Virtuelles, n'est pas une mince affaire. Les équipages présents n'étaient pas si nombreux finalement, mais suffisamment pour en faire une réussite. Sur place, des rumeurs séduisantes ont circulées. Live Sim a souhaité en reparler avec Frédéric Grifnée, l'un des quatre mousquetaires de cette épreuve, pour évoquer sans langue de bois, les réussites, les axes d'améliorations et l'avenir.

Par : Guillaume Castellan & Jacky Ratzenberger Photos : Jacky Ratzenberger

A l'année prochaine avec Frédéric Grifnée, organisateur heureux !



Nous sommes quelques semaines après l'évènement, qu'en as-tu pensé ?

Clairement, je pense qu'on peut qualifier l'évènement de succès en général. Les participants ne nous ont donné que des échos positifs. Les treize ou quatorze équipes étaient prêtes à résigner pour l'année prochaine dès la fin de l'épreuve. C'est très bon signe. Les sponsors sont tous très contents aussi. Il faut savoir qu'un certain nombre de partenariats n'ont été signés qu'à la dernière minute. On souhaite toujours un maximum de soutien, mais cela n'a pas été possible. Cependant l'année prochaine, M&Ms projette d'organiser un concours national pour gagner un volant de la VW Fun Cup virtuelle. Cybernet l'a fait cette année avec tous ses clients. VW projette de faire ça aussi. On a aussi eu des contacts avec l'organisateur qu'on n'avait pas eu au

départ. Il faut savoir que la Fun Cup est organisée par SpeedWorld. VW amène un soutien pour tout ce qui est marketing autour de l'épreuve et fait pas mal de pub grâce à ça. Didier Jadoul, l'organisateur en chef, est passé vers 8h30 dimanche matin pour nous dire : « J'ai vraiment envie l'année prochaine d'imposer une voiture virtuelle à chaque équipe réelle. » C'est évidemment impossible, car il y a 160 voitures réelles, cependant vous voyez l'enthousiasme du mec. L'objectif clairement pour nous est d'avoir quarante équipes l'an prochain. Matériellement je pense que c'est tout à fait possible. J'aimerais surtout avoir un petit peu plus d'étrangers. Cette année on a eu une bonne partie de Français. Je suis certain qu'il y a moyen d'avoir des Anglais, des Allemands, on n'est quand même pas très loin de tous ces pays...

D'ailleurs j'étais étonné de ne pas voir d'Allemands ni de Hollandais...

Oui, moi aussi. Il faut savoir que j'ai porté l'évènement du début à la fin. Néanmoins il n'aurait pas pu avoir lieu sans aide. Francis pour toute la 3D, Ange pour les serveurs et réseaux, Gigi pour la mise en place. Mais pour tout le reste, les nombreuses démarches au niveau de VW, des sponsors, la communication de l'évènement, tout reposait sur moi. J'ai posté dans les ligues allemandes, les ligues italiennes, mais en même temps, ce n'est pas facile car il faut tout traduire. Je pensais que ce serait un peu relayé, malheureusement ça n'a pas été le cas. D'un autre côté je peux comprendre que les gars puissent être dubitatifs sur une organisation pareille, et préféreraient se dire « Bon, on va attendre de voir la première année ce que ça donne, et si l'an prochain ils le refont, on ira ».

C'est dommage qu'il n'y ait pas eu beaucoup d'équipes.

Je rêvais de quarante équipes. Ange de son côté me disait que quinze suffiraient pour une première, dans le cas où on aurait eu des soucis. Parce que, clairement, on allait un peu à l'aventure. Nous n'avons jamais essayé une seule fois, à la maison, de connecter quinze PC pour voir si ça tenait pendant vingt-cinq heures. On est parti de l'expérience réussie

d'un pote qui l'avait fait avec cinq copains. Je l'ai organisé aussi pour quelques évènements toujours avec quatre ou cinq machines. Comme ça fonctionnait bien, on s'était dit naturellement : « Pourquoi pas plus ? » J'en ai discuté avec le gars de chez Cybernet qui m'a dit que si le réseau était bien fait, pour lui, ça tiendrait. Mais tout cela c'est de la théorie. Et au moment de connecter les six premiers PC, trois ne trouvaient pas le réseau... On s'est vite rendu compte que la vitesse des cartes réseaux n'était pas réglée correctement.

Je rêvais de quarante équipes

Quelques points noirs quand même ?

Pour la diffusion sur Internet de la course. Le live et la vidéo étaient prêts et fonctionnels. Sauf que le gars qui devait s'occuper de la retransmission, m'a posé un lapin cinq jours avant l'évènement. On a pensé le faire nous même, cependant nous n'avions qu'un PC de plus et avec seulement du Wi-Fi. Par ailleurs il était déjà utilisé pour autre chose. Nous étions à deux doigts de le faire, mais voilà, nous ne l'avons pas fait. Ce sera pour l'année prochaine, c'est certain.



2 des autres admins : GiGi (à gauche) et Angecris (à droite)



Après 20H00 de course, la fatigue se fait sentir !

En parlant de l'année prochaine, des rumeurs circulaient dans la salle au moment de la course que cela pourrait être du FIA GT.

Voici l'histoire : J'ai rencontré Jean-François Chaumont, qui est l'organisateur principal des 24h de Spa, je l'avais invité et il m'a demandé ce qu'il me fallait pour avoir la même chose sur son évènement, donc en gros c'est OK. Maintenant VW a pris le risque pour cette première. Ils nous ont fait confiance et ont payé la location de la salle, ce qui n'est pas rien. De plus nous avons eu la possibilité de réaliser des baptêmes de piste et des stages en Fun Cup pour les vainqueurs. Les prix sont beaux, et pour que les gars viennent, il faut une belle carotte. Si on part vers du FIA-GT, si ce n'est de dire, ce sont les 24h FIA-GT, l'approche risque d'être différente. Les jolis cadeaux seront un peu plus difficiles à trouver. D'où mon dilemme. Il faut être attractif pour attirer les meilleurs pilotes de Simracing. Pourquoi pas imaginer, avec les efforts conjoints de l'organisateur, de VW, et de M&Ms, que les vainqueurs du prochain évènement gagnent l'inscription et la location de la Fun Cup pour

les Francorchampagne (endurance de six heures), sous réserve de passer les examens de licence, évidemment ?

Après avoir expérimenté 30 minutes dans une voiture, pour que des ponts se créent entre le réel et le virtuel, il est nécessaire que les simulateurs soient plus physiques qu'aujourd'hui. J'étais déçu plus qu'étonné de ne pas en voir parmi les équipages, même si l'installation des Fun for girls était la plus impressionnante avec un triple écran et un buttkicker.

J'ai mon petit point de vue sur la question. Si tu veux un petit peu de ressenti il faudra du dynamique, et donc du vérin. Pour être distributeur officiel D-Box pour la Belgique et le Luxembourg depuis deux semaines, je sais qu'il faudra un petit moment avant que ça se démocratise. Actuellement on est à 17000€ pour un cockpit sans le PC. C'est démesuré. D'autre part une Fun Cup réelle a énormément de grip, tu l'as constaté. La voiture est joueuse, tu peux un peu t'amuser avec, la mettre un peu en glisse, mais le but c'était de faire un gros kart. Un gars comme Maxime

Martin (ndlr : talentueux pilote Belge), il s'« ennuie » dans une Fun Cup... Pour le mod, si nous avons proposé une voiture qui prenait 182km/h et qui pouvait passer partout à fond ou presque, la course virtuelle aurait été ennuyeuse. Il fallait que la voiture reste facile d'accès. Pour ceux qui voulaient faire du chrono, il fallait la tenir correctement et que ça glisse un peu plus. D'autant que l'équipage RTL, ou bien les filles avaient commencé la simulation spécialement pour l'évènement.

Les treize ou quatorze équipes étaient prêtes à resigner pour l'année prochaine dès la fin de l'épreuve

Moi j'étais ravi de discuter avec ces nouveaux, car même s'ils n'étaient pas expérimentés, ils ont amené du sang neuf. En fin de course, j'ai senti des tensions envers ces équipes qui ne tournaient bien évidemment pas aux mêmes allures. Même si les premiers se battaient à coup de secondes, il était important de les respecter.

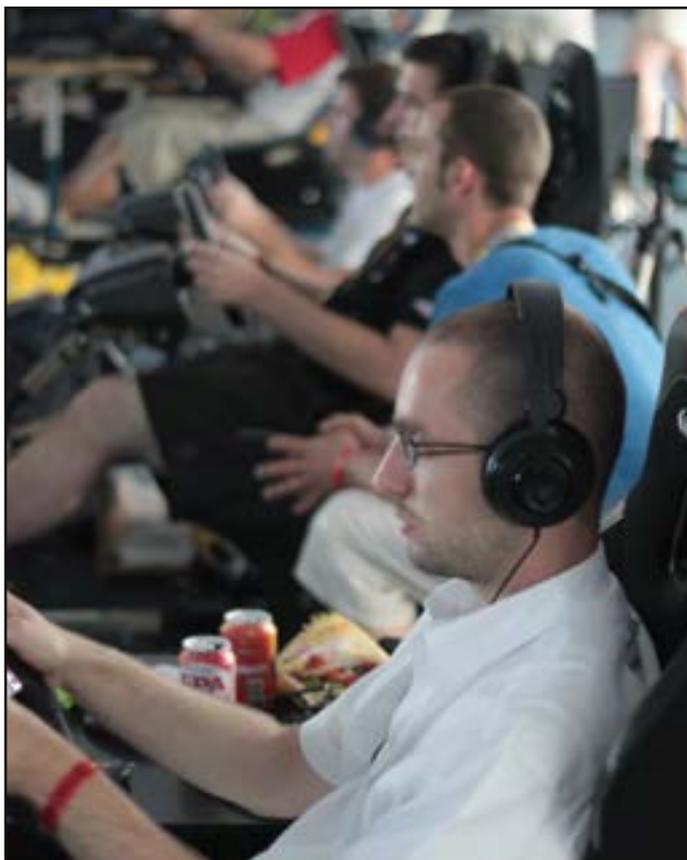
Pour treize équipes à gérer sur vingt-cinq heures, au lieu de quarante, on peut se permettre d'être un peu plus souple. On a eu excessivement peu de réclamation, comme des excès de vitesse dans les stands ou des choses comme ça. On les a néanmoins traitées. Si on avait eu trente ou quarante équipes, nous aurions eu un directeur de course, comme en vrai, avec des commissaires aux caméras, plusieurs écrans pour pouvoir suivre la course à plusieurs endroits, voir ce qui se passe en piste et gérer les incidents et les réclamations. Ici, c'est resté bon enfant. Des pénalités auraient pu être mises. Elles ne l'ont pas été du fait qu'il n'y avait pas beaucoup d'équipes et qu'on était là pour le fun et pour voir si ça tenait. On espérait bien sûr qu'il y ait une compétition, mais pour une première avec treize équipes, c'était du bonus. Or compétition il y a bien eu. Entre les deux premiers, c'était grandiose. Moi quand j'allais le dire en bas, au responsable marketing VW, il me disait qu'on le faisait

exprès ! Il est d'ailleurs monté, justement au moment de la bagarre vers quinze heures, à deux heures de l'arrivée. Et il n'a pas arrêté de me répéter : « C'est génial ! C'est génial ».

Cet évènement n'est pas la première LAN en Simracing, mais c'est la première LAN associée à une course réelle. Est-ce la voie à suivre ?

L'avenir évidemment est aux évènements comme celui-ci, LAN couplée avec une course réelle. Mais il faut les organiser. Que ce soit en Belgique, en France ou à l'étranger, je pense et j'espère que ça va donner des idées et que ça va se développer. Le fait de pouvoir sortir et voir les voitures sur la piste, quand tu n'es pas pendant ton relais, c'est quand même un million de fois mieux que d'être dans une salle omnisport à attendre bêtement que ton pote finisse son relais. En plus, au niveau du public, les Fun Cup restent très facile d'accès pour le commun des mortels (ndlr : l'accès est gratuit pour tout le weekend). Pour la signalétique, nous aurions aimé un peu plus qu'une banderole. Comme tout s'est finalisé tard avec VW, on n'a pas pu être signalé sur le programme ou le plan du circuit. Cela fait parti des axes d'amélioration qui ont été notés pour l'année prochaine.





Vous étiez les premiers également à profiter du prêt du plug-in Race Connection qui permet de faire des courses en relais total, sans risque de déconnexions.

Effectivement. Endurance rFactor a jugé que la diffusion à très faible échelle, pouvait leur permettre de le perfectionner et de voir les bugs qui peuvent encore subsister, donc plus il y a d'épreuves de ce type pour pouvoir le tester, plus c'est positif pour eux.

Pendant la coupure électrique, il a permis de remettre en route très rapidement.

Il a vraiment bien fonctionné. C'est Ange qui était en contact avec Snoup de Endurance rFactor pour tout ce qui est Live Timing, etc. On avait une autre solution qui fonctionnait aussi, mais on a préféré privilégier Race Connection. On les remercie encore car nous n'avons eu aucun souci. Et cela a montré aussi que la communauté est solidaire.

Je suis persuadé que ce plug-in est une révolution. Jusqu'à présent les courses d'endurance virtuelles étaient coupées. Ils ont ouvert la brèche, et plus personne n'aura envie de faire des courses en relais de trois heures sur deux serveurs.

Dans le fonctionnement avec le plug-in nous

utilisons rFactor dans une session d'essai qui dure 25 heures. Au départ du serveur toutes les voitures étaient chargées avec les skins. Quand une déconnexion survient, les tours sont comptés, mais au moment de revenir sur le serveur, le skin ne peut pas être chargé pour les voitures en courses. Le jeu met une voiture en carton à la place. C'est le seul hic pour l'instant, indépendant du plug-in. Mais c'est vrai qu'en dehors de cela il est parfait, il faut arriver à trouver une solution à ce niveau-là.

c'est quand même un million de fois mieux que d'être dans une salle omnisport

D'ailleurs pendant la course, il y avait trop de voiture en carton, tu as alors proposé qu'à leur prochain passage aux stands, les voitures puissent faire un « Échap », et permettre de recharger toutes les voitures. Est-ce une bonne solution ?

Oui mais tu perds un tour. Il faut donc que tout le monde le fasse, au moment où on le demande. Si on décide de faire un « Échap » toutes les heures, pourquoi pas ? D'un autre côté, cela veut dire que la voiture est neuve à chaque « Échap ». Dans le système que nous avons imaginé, nous avons pensé modifier l'image de la voiture en carton, pour mettre à la place une Fun Cup blanche. C'était possible. Cependant, dans neuf courses sur dix les voitures ne sont pas monomarques. Ce n'est alors plus possible.



L'avantage du monarque est qu'il n'est pas nécessaire de trouver des équivalences entre les voitures. Je me souviens pour GTR2 qu'il fallait toujours trouver un moyen pour rendre la 550 moins rapide.

On était parti avec l'objectif de demander à Enduracers de faire le mod (ndlr : team de modding qui a réalisé le superbe mod Endurance Series). On voulait se donner le temps. Cette année, la course FIA GT est prévue le week-end qui suit la Fun Cup. Il n'était pas possible de le réaliser dans un temps si court. Pour l'année prochaine, ce serait possible, mais il est probable que nous utiliserons encore la Fun Cup comme support. Il faut reconnaître que les conditions sont attrayantes. Ceux qui ont terminé 2ème au classement final, étaient en tête à minuit et ont donc eu droit à un baptême de piste. Et ceux qui ont gagné la course, vont pouvoir faire un essai de la vraie Fun Cup ! C'est le hasard, mais c'est bien tombé quand même.

Il faut être attractif pour attirer les meilleurs pilotes de Simracing

Les baptêmes font parties des « carottes » qui ont été bien appréciées !

Au début nous n'avions prévu que quatre baptêmes avec VW. À minuit, quand il a fallu inscrire les trois gars de l'équipe en tête chez

VW, cinq avait été réservés. J'ai donc pu faire profiter Steph et Gigi, qui m'ont beaucoup aidé à l'organisation. Tu en as fait un avec Radio Contact. Et Cybernet a proposé une dernière place qui a été offerte à une Fun for girls. Elle est partie, hyper motivée, et malheureusement la voiture a abandonnée à l'entrée des stands, avec la batterie explosée. Et elle n'a pas eu le baptême. Par contre ils ont repris rendez vous pour le mois de septembre, à l'occasion de Francorchampagne. C'est bien, car personne ne les y obligeait.

Tu avais mis des lots aussi provenant de Kinetic09, ton site de vente dédié à la simulation.

Effectivement. Le 2ème a gagné un baquet et un super volant. Nous étions 3ème, nous avons donc reporté notre lot sur le 4ème, qui a gagné un buttkicker. J'ai fait du sponsoring afin de mettre en avant la simulation. Auparavant j'allais dans les événements pour louer des cockpits. Quand le grand public voit cela, ils sont étonnés, car c'est un domaine méconnu. Je travaille habituellement avec des pilotes, Maxime Martin, Maxime Soulet, Julien Schroyen, des pilotes belges principalement, et des pilotes français. Ils s'entraînent sur les simulateurs. On leur fait des assistances à distance, on leur installe de nouveaux circuits, de nouvelles voitures, ou des add-ons. L'autre partie de mon activité consiste en la vente de baquets et autres équipements pour le grand public, afin d'amener la simulation vers la masse.



Félicitations aux Vainqueurs de cette première édition des 25H VW FunCup Virtuelles, qui gagnent chacun un stage de pilotage d'une vraie FunCup !!!

Par : Alain Lefevbre

Photos : Google

L'évolution d'iRacing



Toutes les 13 semaines, le logiciel d'iRacing (et, presque à chaque fois, le site aussi) subit une mise à jour. Ces mises à jour ne sont pas là pour corriger les éventuels bugs (quand un bug est trouvé, en général, il est corrigé rapidement avec une petite période de maintenance où la simulation est inutilisable et où télécharger les éléments modifiés est requis juste après) mais bien pour enrichir et faire progresser cette simulation. On appelle ces mises à jour périodiques des "builds" (constructions) car c'est ainsi que les programmeurs nomment les nouvelles versions majeures d'un logiciel dans leur jargon. Donc, les nouveaux builds apportent de nouveaux circuits et de nouvelles voitures (ce qui ne va pas toujours sans quelques problèmes, on verra plus loin) mais pas seulement. En effet, chaque nouvelle version est l'occasion d'améliorer les composants de base de la simulation.

Ainsi, la toute dernière mise à jour contenait le nouveau modèle de gestion des transmissions des voitures. Avec ce nouveau modèle, le fonctionnement de l'embrayage est plus fidèlement simulé. Et alors, que cela apporte-t-il, à part la satisfaction intellectuelle de savoir que ce point particulier est plus proche de la réalité qu'avant ?

En fait, comme l'embrayage est désormais réaliste, le staff d'iRacing en a profité pour ralentir le fonctionnement avec les aides. Donc, si vous persistez à vouloir passer les vitesses avec les automatismes (auto-clutch et auto-blip), chaque changement de rapport va être plus lent que précédemment... J'estime qu'on perd environ une demi-seconde au tour (cette perte

est évidemment variable selon la voiture et le circuit) par rapport à la gestion complètement manuelle de la transmission. Mais si vous n'êtes pas un alien, le gain de confort et de sécurité que ça apporte mérite bien, selon moi, cette -relativement- petite pénalité. Cela va aussi dans le sens de la philosophie générale d'iRacing : le choix du plus grand réalisme doit être récompensé. Et c'est désormais le cas : ceux qui sont capables de manipuler l'embrayage et de faire le talon-pointe avec régularité (et qui ont le matériel le permettant...) ont depuis peu un petit avantage, mérité, disons-le.

Ceux qui sont capables de faire le talon-pointe avec régularité ont depuis peu un petit avantage, mérité

Les nouveaux builds n'améliorent pas

seulement le comportement et le réalisme des voitures touche par touche, ils concernent aussi les aspects "périphériques" de la simulation. Par exemple, la dernière version offre la possibilité de rouler de nuit sur le circuit de Richmond. Pour le moment, cette possibilité est limitée à ce tracé particulier. C'est sans doute un prolongement de la phase de test avant de généraliser cette possibilité à tous les tracés (sans doute dans 13 semaines...). C'est comme cela qu'iRacing comble ses lacunes une par une. Bien entendu, il reste encore beaucoup de chemin avant d'avoir, si ce n'est une simulation "parfaite", au moins une simulation complète. La liste des lacunes (par rapport aux autres simulations) ou des avancées espérées (qu'aucune autre ne propose encore) est encore longue mais on sait que la direction est respectée et que le rythme des améliorations reste constant, ce qui est très encourageant.

Encore plus encourageant, on constate aussi que le staff d'iRacing est à l'écoute de ses clients. Le forum interne est très animé et on voit souvent les membres du staff prendre part aux discussions, apporter une réponse précise ou un éclairage sur ce qui est à venir





Le forum joue son rôle, à la fois caisse de résonance et canal d'informations

ou le sens réel d'une modification. Du coup, le forum joue bien son rôle tout à la fois de caisse de résonance et de canal d'informations. En examinant les réactions de ses utilisateurs, le staff d'iRacing sait vite ce qui va et ce qui ne va pas, faire la part entre ce qu'il faudrait améliorer dans le futur et ce qu'il faut corriger rapidement. C'est un atout important et il semble que le staff d'iRacing soit soucieux d'en tirer le maximum.

Évidemment, tout n'est pas parfait et il ne s'agit pas là de faire une promotion aveugle de ce service. Mais le fait est qu'iRacing respecte complètement une des promesses de base du service : faire en sorte que la simulation soit en évolution -positive- permanente et ce n'est pas une mince affaire !

Déjà, il faut arriver à éviter les régressions. Lors d'une mise à jour précédente, un gros bug empêchait le fonctionnement du logiciel pour de nombreux utilisateurs dont je faisais partie...

Eh bien le support technique a traité tous les cas avec soin et je n'ai finalement pas manqué un seul jour de compétition quand la nouvelle saison a démarré.

Ensuite, il faut arriver à corriger aussi les petits défauts pas trop visibles mais gênants. Ainsi, les nouvelles voitures sont rarement vraiment bonnes du premier coup. Personnellement, j'ai eu beaucoup de mal à me faire au comportement de la Lotus 79 ou de la Corvette lors de leurs toutes premières moutures mais ces voitures se sont progressivement améliorées jusqu'au point où j'ai pu les piloter et prendre du plaisir à leur volant. C'est d'ailleurs souvent une bonne surprise qui vient avec les nouveaux builds : tel ou tel petit défaut de telle ou telle auto a finalement été corrigé et on a le plaisir de redécouvrir une voiture qu'on avait délaissée à cause de ce détail (qui, quand il vous gêne, n'est plus vraiment un détail...).

Faire en sorte que la simulation soit en évolution positive permanente

Enfin, les mises à jour sont aussi souvent l'occasion de dévoiler une nouvelle voiture et/ou un nouveau circuit (encore que ces nouveautés sont aussi rendues disponibles en cours de saison quelquefois). Ces nouveaux éléments sont quelquefois gratuits mais c'est assez rare, le plus souvent, il faut payer pour en profiter et c'est le premier bémol.

Désormais une série mêle deux types de voitures

Le second, c'est que cette abondance de voitures se traduit par un trop plein de championnats. En effet, il y a presque une "série" par voiture et ça commence à faire beaucoup vu comme le garage d'iRacing se remplit depuis l'ouverture du service (il y a un peu plus de deux ans). Du coup, certains championnats sont très populaires mais d'autres sont quasiment déserts. Pareil pour les tracés, il y a beaucoup de circuits disponibles désormais et il est rare qu'une série qui se dispute sur 12 manches (12 semaines = 12

manches, seules vos 8 meilleurs résultats sont retenus à la fin de la saison) réunisse votre choix de tracés préférés (je suis comme les autres : il y a des circuits que j'adore et d'autres que je déteste... Et quand la série que je dispute doit passer par un tracé de la seconde catégorie, je m'abstiens).

Bref, "abondance de biens ne nuit pas" dit le proverbe mais c'est moins facile à gérer qu'il n'y paraît. Heureusement, il semble que le staff d'iRacing ait pris conscience du problème et creuse quelques pistes pour harmoniser tout cela. Il existe désormais une série qui mêle deux types de voitures et on peut penser que la mixité des grilles est effectivement une voie d'avenir.

Pour conclure, iRacing est plus qu'une simulation coûteuse et élitiste (pour reprendre les principaux reproches de ses détracteurs), c'est tout d'abord une organisation de compétitions en ligne (ce que n'intègrent pas les autres simulations sauf, dans une certaine mesure, LFS) qui repose sur une simulation de haut niveau et en constante évolution où le meilleur est encore à venir.



Par : Vincent Nagorniewicz

Photos : Serial-skinneur.com

La sélection du mois des plus beaux rendus 3D !

Voici notre 4ème édition de cette rubrique destinée aux amoureux de jolis rendus 3D. Retrouvons donc Ptipoil qui cette fois-ci s'essaye dans un style très publicitaire avec sa Mazda6 et toujours son Brazil fétiche, et accueillons 2 nouveaux artistes : Wacha, toujours avec une Mazda6, mais en VRay pour sa part, ainsi que Guro avec une magnifique Ultima en Vray combiné a du HDRi ! Pour ma part, 2 petit rendus : une voiture de légende qu'est la R5 Turbo, ainsi qu'une R8, toute deux en VRay...

NOUVELLE MAZDA 6

PLUS GRANDE, ET CELA SE VOIT.

**mazda 6**

Magnifique exercice de notre maintenant très connu Ptipoil, toujours dans un style qui lui est propre ! Cette fois il a une fois de plus utilisé son Brazil fétiche, mais en s'essayant dans un style "publicitaire"... Exercice réussi !



Pour sa première parution dans cette rubrique, Wacha a choisi de nous présenter sa vision de la Mazda6... Le travail porte énormément sur un jeu de contraste des couleurs. Le tout a été rendu avec VRay...



Guro, qui nous vient tout droit du plat-pays, nous gratifie de cette sublime Ultima pour son entrée dans cette rubrique ! Vray + HDRi, le résultat est bluffant ! Comme quoi, les belges ne savent pas faire que des frites et des fricadelles !



Ce n'est peut-être pas le meilleur rendu de l'année, mais certainement le plus long !!! En effet, cette Audi R8 sous V-Ray aura mis plus de 18h00 de calcul ! ENORME !



Ici, un style beaucoup plus épuré pour cette auto de légende, la R5 Turbo ! V-Ray en studio, environ 3H00 de calcul...



**LIVE
SIM**

ABONNEZ VOUS SUR

WWW.LIVE-SIM.COM

**ET RECEVEZ
LE MAGAZINE
PAR MAIL !**

Dans le numéro 4, vous appreniez qu'en 2017 l'un d'entre nous, pourra accéder au pinacle du sport automobile. Mais Rome ne s'est pas faite en un jour. Il aura fallu que des conditions soient réunies. Les voici donc, mais faites attention, vous pourriez en avoir envie ! (le contraire serait étonnant)

L'attente

Par : Jacky Ratzenberger

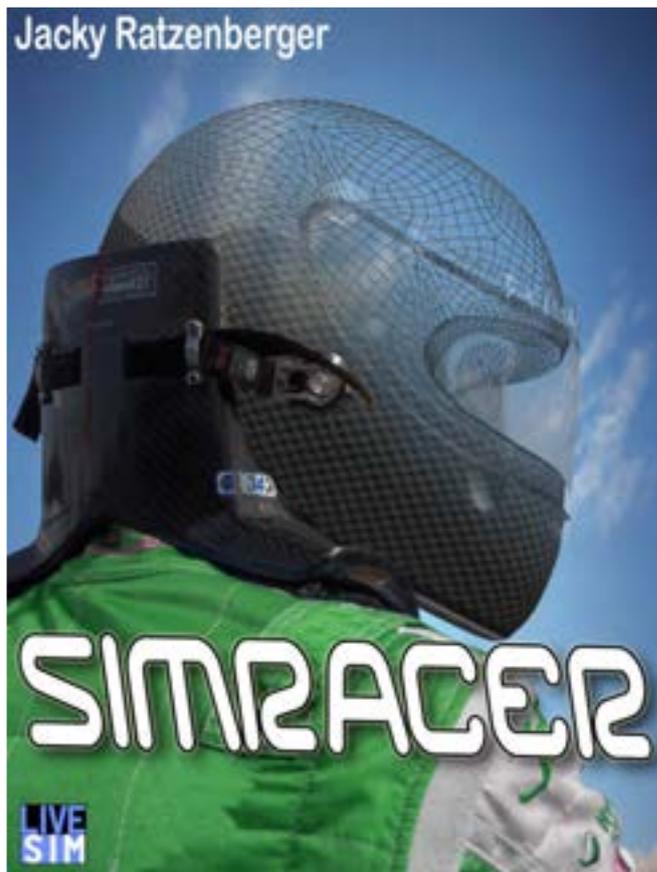
Photos : Vincent Nagorniewicz

Un dimanche sur TF1 :

« Les Jeux Vidéos mènent à tout. Dans les jours qui viennent, un joueur de simulation de course automobile pourra se mesurer aux meilleurs pilotes de GP1. Ce jeune inconnu a été présenté officiellement par Audi, pour participer aux tests de sélections. La démarche peut paraître surprenante. Pourtant, si le docteur Ulrich a choisi de l'éprouver, le risque doit être calculé. Pour ce gamin, il s'agit de passer du rêve à la réalité. »

Même à travers le prisme déformant de la télévision, ce passage d'un monde à l'autre sera regardé par tous. À force d'essayer de s'approcher de la réalité, le simracing était devenu naturellement une autre voie qu'il fallait explorer. Les décideurs le savaient. Les pilotes, qu'ils soient virtuels ou réels, les ingénieurs, les financiers. Tous nous le savions. Inéluctablement, et n'en déplaisent aux sceptiques, depuis dix ans les Simracers étaient sous surveillance.

La sélection dans le sport automobile est la même que partout ailleurs. Elle est pyramidale. Au début beaucoup de pilotes, et tout en haut, les meilleurs des meilleurs. Chaque année, un ou plusieurs élus passent à la catégorie du dessus, alors que d'autres s'effacent, vaincus par la jeunesse. Dans le simracing le processus est quasi identique. Des courses où les meilleurs se défont. Une petite différence néanmoins, ils sont quarante à se battre, sur dix courses, tous les trois mois. Le temps ne s'arrête jamais, tout va plus vite. Et il n'est pas inhabituel de participer à plusieurs championnats. Pour ceux qui cherchent les futurs Alonso, Vettel, ou Bianchi, il est tentant de jeter un coup d'œil par-dessus le mur.



Dès que les comparaisons entre le réel et le virtuel furent crédibles, les agents en quête de nouveaux talents purent épier les meilleurs de la discipline. Savoir comment ils fondent leur jugement est un secret bien gardé. Cependant il est facile d'imaginer que nous leur offrons des indicateurs de première main. De nombreuses statistiques sont disponibles en accès public. Pour chaque pilote, chaque circuit, les records du tour ; les replays de toutes les courses, vues de n'importe quelle caméra ; ou bien encore une télémétrie complète. Tout est accessible ou quasiment. Ils n'ont jamais véritablement pensé qu'il trouverait la perle rare. Mais leur boulot est de trouver celui qui a échappé aux autres. Tous cherchent un pilote qui défie les statistiques, régulier au dixième dans une série de vingt tours, apte à régler une voiture, et adroit pour remplir les rétroviseurs de n'importe qui. Alors évidemment, une veille se met en place, au cas où... Le risque n'est pas de surveiller, mais de faire signer. Car franchir le pas du réel, n'est pas une mince étape.

Au fil des années, la visibilité des Simracers est devenue de plus en plus une réalité. D'abord parce qu'ils ont toujours été attirés par les courses de légendes. Quel plaisir n'est-ce pas, de s'imaginer au Mans, ou sur la Boucle Nord ! Le mythe, toujours lui, attire les meilleurs pilotes. Le spectacle devient passionnant pour de nombreux spectateurs, dont les agents. D'autres ont été plus dubitatifs, tel que l'ACO ou l'ADAC, qui voyaient d'un mauvais œil, que « leurs courses » soient organisées par d'autres. On a bien sûr parlé de problème de droits d'images, mais ne vous trompez pas, il s'agit bien de guerres de territoire. Chacun se bat pour l'argent des sponsors, simplement.

Le temps passait, nous devenions un acteur qu'on ne pouvait plus sortir du jeu. Il a fallu donc que chacun mette de l'eau dans son vin. Et que l'attente fut longue. Trente ans à patienter pour que le simracing puisse être suffisamment immersif et mature, pour se mesurer au réel. Rappelez-vous du premier jeu de « simulation », Pole Position. Il fallait être mordu et imaginatif quand même. Rappelez-vous aussi de la première voiture. En 1770, Cugnot crée une charrette capable de se déplacer sans chevaux. 3km/h, pas de freins et deux heures pour la démarrer. Deux cent cinquante ans d'évolution séparent cette « voiture » et une GP1. A l'échelle de l'humanité, la progression est excessivement rapide. A l'échelle de l'informatique trente ans auront suffi pour passer d'un rectangle qui bouge sur une route linéaire, à des millions de polygones, du son, et du mouvement, qui immergent notre cerveau dans la virtualité d'une voiture de course. Désormais le réalisme est tellement fidèle que certains doivent lutter le mal des transports dans les simulateurs actuels.

Il y a quelque temps encore, la retranscription de la conduite n'était que partielle. Un volant avec un retour de force, du son et de l'image, suffisaient encore en 2010. Rome ne s'est pas fait en un jour évidemment. Et pour être fidèle à la réalité, plusieurs éléments ont dû être réunis. Des étapes successives, un chemin qu'il a fallu suivre, pas à pas, année après année. Laissez-moi vous raconter cette belle histoire.

Pour commencer les serveurs et machines permettant de se réunir sont devenus de plus en plus puissants. Les développeurs ont pu s'en donner à cœur joie, et produire des détails de plus en plus nombreux, que ce soit au niveau du son ou de l'image. La vitesse et la stabilité des réseaux n'ont pas arrêté de progresser. Il est devenu impensable d'obtenir des temps de réponses aux serveurs supérieurs à la milliseconde. D'ailleurs pour supprimer le risque de déconnexion, les meilleurs pilotes utilisent des connexions sécurisées sur trois lignes informatiques.

Du côté des circuits, un énorme pas en avant a été réalisé en 2012. Jusqu'alors les circuits étaient modélisés à partir de GPS, de laser et de photos. Mais une équipe de passionnés, VirtuaM a mis

au point la machine la plus aimée de la communauté virtuelle : l' « Enhanced Track Modélisation Engine ». Un acronyme aussi barbare que le surnom est évocateur : La « Goudronneuse » est l'aboutissement d'une idée très simple : La surface en contact avec le pneu n'est jamais la même. Hauteur, position, couleur ou forme, chaque grain de la piste est différent. Or l'adhérence naît de ce simple contact. En plaçant deux scanners disposés dans un angle précis, il était possible de numériser la surface en 3D. Les deux images créent une surface en 3D. Associée à une position GPS et un peu de calcul informatique, le grip à n'importe quel endroit, pouvait ainsi être calculé précisément.

Un bémol cependant, le prototype avait été bricolé avec des moyens limités. Il était fonctionnel, mais capable de ne scanner que de très petites surfaces. Il a néanmoins montré le chemin à suivre. Michelin n'a pas été long à s'y intéresser, et a financé la deuxième « goudronneuse ». Cinq mètres de large, et 100 m² à la minute. Et profitant des périodes sans voiture durant la semaine des 24 heures de Juin 2012, les 13 kilomètres du circuit ont été avalés et modélisés en cinq jours. Mine de rien, cette découverte laissait entrevoir une belle évolution dans le Simracing. Des recherches pouvaient enfin débiter autour de la relation complexe du pneu avec la piste.

Du côté de la politique, le groupe Volkswagen était convaincu qu'il était contre productif, de voir courir des Audi contre des Porsche. Il fut donc décidé qu'à partir de 2013, les clés de l'épreuve seraient cédées à Porsche. Dans le panier de la mariée, Porsche fut tout heureux de pouvoir profiter de la piste modélisée, l'année précédente par Virtu~~al~~M et Michelin. La course ne s'arrêtant jamais, de nouveaux pneus furent conçus. Michelin espérait que le travail fourni dans les ingénieries, la piste et le simulateur pourrait refléter fidèlement la réalité.

Auparavant les équipes se servaient d'un simulateur pour apprendre les circuits qu'elles découvraient. Sauf que Le Mans, tous le connaissaient par cœur. Le travail sur le simulateur était pourtant devenu nécessaire et indispensable. Chaque semaine l'équipe intégrait de nouvelles pièces dont il fallait tester l'efficacité. Un nouveau diffuseur, ou un nouveau capot, il fallait valider que ces changements apportaient un gain, tout simplement.

En début de saison, les pilotes qui conduisaient le simulateur pour la première fois étaient très éprouvés. Physiquement et surtout mentalement, les pilotes ont mis deux mois à s'habituer. Car même si dynamiquement les mouvements de caisses étaient parfaits, il manquait, et manquera toujours l'étincelle de peur, de mise en danger que seule la réalité procure. Les temps sont descendus au fur et à mesure, jusqu'à la barrière symbolique des deux cents secondes au tour, comme ça, l'air de rien.

Il n'est un secret pour personne qu'Audi voulait non seulement faire son entrée en GP1, mais aussi gagner dès sa première saison. L'équipe du Dr Ullrich était courtisée depuis quinze ans, par Mister E., puis par Signore Flavio. Associé à Michelin, Audi a pu offrir à son partenaire historique, une belle vengeance envers la FIA. Ils ont posé comme condition la suppression du pneu unique. Pour le Dr Ullrich, il était juste inconcevable de rouler avec des pneus en bois, alors que Michelin leur avait toujours fourni les meilleurs pneus depuis des décennies. Requête acceptée bien sûr mais ceci est une autre histoire.

Audi ou Porsche sont des industriels de la course. La simulation n'est qu'un outil efficace pour aider

la réalité. Ils ne sont pas philanthropes. La référence restera toujours du côté de la réalité. Pour les amateurs, le Simracing a évolué à son propre rythme, étape après étape. Il s'est tout d'abord professionnalisé grâce à l'argent que des donateurs ont su injecter. Les meilleurs pilotes du Simworld ont pu se regrouper pour créer un championnat attractif. Au début le point faible de cette structure était la retranscription du mouvement, qui n'était pas uniforme pour chacun des pilotes. Puis Force Dynamics, fort de son expérience avec le 301, le 401 jusqu'au 601, a décidé de financer les équipements pour les trente pilotes. 15000 € l'unité, nous avons tous pensé que nous entrions dans le monde des pros.

Parlons un peu du 601, car il était désormais possible comme dans la réalité de piloter, de sentir la voiture avec ses fesses posées dans un baquet. Le pilote est harnaché à la structure du simulateur. Il est entouré d'une sphère blanche où est projeté en 3D tout l'environnement extérieur. Grâce à des vérins électriques ultra rapide, les trois mouvements essentiels sont retranscrits au pilote à une vitesse ahurissante. Le tangage d'avant en arrière, le roulis de gauche à droite, et le lacet qui fait ressentir le sous virage ou le survirage. Toutes les tensions, vibrations, les bruits devenaient plus que fidèles à la réalité.

Pour exploiter tout ce potentiel, le simulateur, les données des pistes ou des pneus, il faudra attendre 2013. L'arrivée de Quattro sonna le début de la révolution. Comme rFactor à son époque, personne ne s'y attendait. Depuis des années, Windows régnait sans partage sur le Game World, pourtant Quattro n'était disponible que pour Linux. Jusqu'à présent cette plateforme était surtout reconnue dans le monde de l'entreprise. Voici comme il était présenté :

« Entrez avec nous dans Quattro. Que vous soyez pilotes, ingénieurs de piste, stratège, team manager, track designer, directeur technique, ingénieur chassis, motoriste, aérodynamicien, vous trouverez votre place ! Soyez ce que vous apportez. Découvrez cet endroit où tout est possible, où chaque idée peut apporter la victoire. Il suffit de quatre pneus pour être dans la course. »

Le buzz fut savamment entretenu par Open Dock. Le sympathique studio canadien a fourni à la communauté beaucoup d'informations pendant le développement. Des photos aguichantes du travail en cours, des interviews et des explications sur le concept novateur de Quattro. Car pour être clair, le portage sur Linux était presque anecdotique. Quattro était le premier jeu modulaire, dans sa conception. En 2005 Image Space Incorporated (ISI) a publié rFactor avec deux voitures et circuits fictifs. Il avait aussi donné les clés de développement afin que la communauté passionnée puisse créer et ajouter du contenu au jeu. Dans le monde d'alors du jeu vidéo, il s'agissait du premier jeu exclusivement vendu sur internet. L'histoire et les millions de joueurs ont démontré qu'ils avaient raison de persévérer dans la simulation. Depuis, vexés, les grands studios ont souhaité reprendre la main, en abandonnant les jeux de courses non réalistes. À cause de Quattro, la course à l'armement sera sans doute relancée, mais la guerre semble déjà perdue.

Quattro est donc modulaire. Le noyau du jeu est clairement ouvert pour permettre d'ajouter des fonctionnalités. A la manière d'ISI, Open Dock a documenté l'ajout de contenu au sens large. Des voitures, des circuits évidemment, et aussi l'environnement de course. L'acquisition de données fut développée par Motec. TeamSpeak a livré une radio intégrée au jeu. Ces modules s'intégraient à la manière de briques dans un mur, tout simplement. Chacune de ces briques pouvaient combler des trous, des manques. Il fallait qu'elles soient solidement documentées pour que d'autres briques puissent compléter d'autres trous, d'autres manques. Le mur s'élevait, rang après rang.

Ainsi Racing Resources conçut l'environnement de gestion d'une équipe de course. Dans cette brique, il fallait désigner les pilotes, les ingénieurs de pistes, le team manager. Chacun avait son rôle, sa fonction. L'objectif commun était la progression de la performance. Grâce à la radio ou l'e-mail, l'équipe préparait des programmes, en utilisant les informations de courses. Débriefing des séances, lecture des acquisitions de données en direct. De la course, comme elle existe partout dans la réalité, et pour la première fois portée dans un environnement virtuel.

Et dans le monde réel, depuis 2005, les conceptions aérodynamiques des antiques Formule 1 étaient réalisées par CFD (Computational Fluid Dynamics). Cette technique, basée sur la dynamique des fluides et des gaz, permettait de conceptualiser de nombreuses idées, de supprimer les mauvaises, avant un passage en soufflerie. Il fallait un moyen « bon marché » pour sélectionner les meilleures solutions. Les équipes n'avaient plus les moyens de jouer avec une soufflerie, tournant 24h/24, avec des équipes et des salaires dédiés. En 2010 la CFD fut suffisamment mature, pour permettre la conception complète d'une voiture sans utiliser la moindre soufflerie. Le pionnier était Virgin GP, une nouvelle équipe. Au moment du 1er GP, beaucoup de suiveurs étaient inquiets. La voiture a quand même fini la saison, et cette méthode de conception fut donc validée.

Fluids & Mechanics ajouta le module que tout le monde espérait, sans vraiment oser y croire. Quattro permettant d'être créatif, le concept de CFD fut repris. Une idée simple à exposer, moins à réaliser. Une voiture est l'assemblage de plusieurs milliers de pièces. Chacune d'elles a ses propres caractéristiques. Un boulon par exemple peut être défini par sa longueur, son diamètre, son poids et son emplacement dans la voiture. Un aileron arrière, défini par ses cotes, réagit contre l'air, régit par des lois physiques établies. Plus ou moins d'appui, plus ou moins de résistance. Le module créé par Fluids & Mechanics, permettait de dessiner chacune des pièces et d'affecter à chacune d'elles des propriétés. Ensuite, en les plaçant correctement sur un plan à plusieurs couches, à la manière d'une notice de Lego, il était possible d'en décrire le montage. Enfin un processus calculait le comportement dynamique de la voiture. Des milliers de composants, des dizaines de matériaux, un assemblage savamment orchestré dans un fichier unique. Virtuellement la voiture était prête, librement intégrable à Quattro. Il restait à la tester, et voir si l'équipe avait bien travaillé.

Au début il y eut une phase de calibrage. Des milliers de véritables pièces furent importées dans leur globalité afin de valider les calculs. Après six mois, les règles étaient établies. Et naturellement des fous, des passionnés, ont pris l'outil en main pour créer une simple pièce. D'une seule, ils sont passés à deux, puis dix ou cent... Le doigt dans l'engrenage, l'ingénierie du simracing venait de naître. Cette dernière étape fut un raz de marée. Après un an, toute une communauté bascula de l'autre côté du miroir. Quattro était bien trop attirant pour la passion des Simracers, même s'il fallait pour cela quitter Windows.

Tout allait dans la même direction, chaque étape a favorisé la suivante. La représentation de la réalité était de plus en plus fidèle. Chaque pièce, chaque boulon pouvait et devait être numérisé, chaque particule de caoutchouc, chaque cm² de piste. Le Simracing basculait à pleine vitesse dans la révolution. Le pilote ne pouvait plus être seul face à cette complexité. Chacun à son poste, à son rôle. Un pilote, un directeur technique, un directeur d'équipe, quelques ingénieurs pour l'aérodynamique, le moteur, le châssis, les pneumatiques ou la boîte... Avec enthousiasme, des spécialistes émergeaient pour guetter la performance. Dans son cockpit, désormais mobile, l'immersion du pilote était totale. Des championnats furent créés autour des voitures livrées par Open Dock. Elles étaient bien sûr fiables et performantes, mais en quelques mois, des étudiants

d'écoles prestigieuses furent intégrés aux écuries. Ils amenaient des tonnes d'idées, qu'ils pouvaient mettre en œuvre rapidement.

Par ailleurs, des passerelles avec la réalité apparaissaient enfin. Ainsi une GT3 conçue dans Quattro par l'équipe du Virtual Lizard fut réellement construite par le Flying Lizard. Elle a de suite été rapide, et a failli gagner sa première course. Elle cassa à moins d'une heure de l'arrivée de Road Atlanta. La question désormais n'était plus de savoir si le virtuel collait à la réalité. A partir de cette date, des investisseurs naturellement approchèrent le Simracing. Les équipes commençaient à avoir de la visibilité. Et en 2015 Quattro, VirtuM, et Force Dynamics, furent financés pour créer le premier véritable championnat mondial.

Même pour les spectateurs cette nouvelle plateforme est avantageuse. Pour ceux qui voulaient voir et entendre les GPI à Spa Francorchamps dans la réalité, l'entrée au circuit est hors de prix. Ils peuvent se déplacer partout, cependant du fait de la durée des courses, cette liberté est inutile, du fait du risque de ne pas voir la course du tout. En virtuel, sur Quattro, il est possible de visionner la course de n'importe quel endroit du circuit. Pas de perte de temps en déplacement, il suffit de changer de caméra, tout simplement. Il est même possible, avec la caméra libre, de se mettre à la corde de l'eau rouge, pour voir et entendre les voitures vous frôler. Matériellement un seul serveur n'était pas capable d'absorber les centaines de milliers de spectateurs de certaines courses phare des ligues de Simracing. L'ensemble des connexions, telles que les pilotes, les commissaires, les télévisions ou les spectateurs, était réparti sur plusieurs serveurs.

De plus en plus les courses devenaient passionnantes. Au fur et à mesure le public se connectait sur les serveurs. Le show était là. Nous étions loin des communiqués de presse aseptisés des vraies écuries de courses, parce que l'argent ne nous tournait pas autour. L'enjeu c'était seulement la course à la victoire, car nous n'avions rien à vendre. Cela n'empêchait pas les fans de réagir et toutes les équipes participaient gaiement au spectacle.

Il fallait bien qu'un jour, l'un d'entre nous soit courtoisé. Après demain, les doutes seront levés, qu'il soit répudié ou encensé. Nous saurons alors si nous avons rattrapé la réalité, ou s'il reste encore du chemin.

Vous voulez réagir ?
redac@live-sim.com



**LIVE
SIM**

A BESOIN DE VOUS !



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

Contactez nous à redac@live-sim.com