

DCS AH-64D APACHE

Interview réalisée le 15 Mars 2022

Traduction par Frederic "Tugais" R. membre du 55th Black Alligators, <https://3rd-wing.net>

AIR COMBAT SIM PODCAST #25

AVERTISSEMENT : CETTE TRADUCTION A ÉTÉ RÉALISÉE AU BÉNÉFICE DE LA COMMUNAUTÉ FRANCOPHONE DE DCS WORLD ET N'EST EN AUCUN CAS DILIGENTÉE PAR EAGLE DYNAMICS OU AIR COMBAT SIM PODCAST. CERTAINS EXTRAITS DE L'INTERVIEW ORIGINALE PEUVENT ÊTRE ABSENTS DE CETTE TRADUCTION DANS UN SOUCIS DE CLARTÉ ET/OU DE PERTINENCE.

La traduction qui suit reprend les questions/réponses du podcast. Les intervenants sont différenciés par un code couleur [Air Combat Sim Podcast](#) et [Matt Wagner](#). Si vous souhaitez retrouver un passage dans le podcast, j'ai également glissé quelques repères temporels pour naviguer plus facilement dans l'interview. Bonne lecture !

(00:05:50) ACSP : Nous sommes présents aujourd'hui avec Matt "Wags" Wagner d'Eagle Dynamics. Salut Wags !

MW : Salut les gars, je suis heureux d'être parmi vous.

ACSP : Vu que nous sommes plutôt proches de la sortie de l'iconique Apache, nous nous concentrerons sur ce module, mais en fonction du temps disponible nous aurons également quelques questions de la part de notre communauté sur d'autres sujets.

(00:06:50) ACSP : Avant que nous ne nous lancions sur l'Apache, il y a une question qui traîne sur toutes les lèvres dernièrement, à savoir la situation actuelle en Ukraine et les conséquences potentielles pour Eagle Dynamics en tant qu'entité russe. Peut-être que Wags pourrait nous dire quelques mots sur le sujet ?

MW : Oui bien sûr. Merci pour cette question car il y a, je pense, pas mal de confusion autour du sujet et je comprends parfaitement pourquoi. A l'origine, lorsque Nick et Igor ont

créé la société, c'était effectivement une société russe. Cependant, il y a quelques années déjà, après le décès d'Igor, Eagle Dynamics est devenu Eagle Dynamics S.A. Une société basée et régie en Suisse. Nous avons bien évidemment des salariés en Russie mais tous les salariés d'Eagle Dynamics sont des entrepreneurs (ndt. : travailleurs indépendants) venant de toutes les régions du monde.

Nous avons des personnes en Russie, en Biélorussie mais aussi des personnes en Ukraine, sans compter les Etats-Unis, le Canada, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et certainement d'autres que j'oublie.

Eagle Dynamics est en tout point une société multinationale avec des salariés sur toute la planète. En aucun cas, elle n'est plus opérée ou régie par la législation russe et cela depuis un petit moment maintenant.

ACSP : Cela devrait répondre aux questions que les personnes se posaient. Je pense que nous avons couvert l'essentiel sur ce sujet. Passons à l'Apache.

[Un membre du podcast interroge Wags sur la date de sortie de l'Apache. En raison de la publication et certainement de la réalisation de l'ITV qui précède l'annonce d'Eagle Dynamics le 15 Mars 2022 - je ne traduirai pas cette partie. Toutefois, Wags, évoque également un sujet déjà discuté lors d'une précédente interview, à savoir la CBT pour *Closed Beta Team*. Des membres de la communauté qui testent intensivement le module avant sa sortie pour repérer et communiquer les bugs les plus flagrants qui nuiront à la jouabilité du module]

(00:10:05) ACSP : Pouvez-vous nous expliquer ce qui a changé entre l'ancien procédé de tests et de vérifications et le nouveau (Ndt. lié à la création de la CBT) ?

MW : Nous avons pour l'essentiel beaucoup plus de pairs d'yeux scrutant notre travail. Les années précédentes, nous n'avions qu'une fraction des personnes actuellement présentes, et cela aussi bien en interne qu'en externe ; cela conduisait à des problèmes, des choses passaient inaperçues.

Nous avons passé beaucoup de temps à améliorer notre processus de contrôle qualité, cela nous permet de ne plus faire de chose stupide. Je pense que le Hind, dans son ensemble, est un bon exemple de cette nouvelle approche. Mes attentes vis-à-vis de l'Apache est de démontrer que nous pouvons distribuer un produit de très bonne qualité en accès anticipé.

(00:11:20) ACSP : Comment s'intègre le travail des SME (*Subject Matter Experts* - Experts du sujet traité) dans tout ça ? Nous avons vu une très bonne vidéo de Casmo (Ndt. Youtuber et ancien pilote de Kiowa et d'Apache pendant plus de 20 dans l'US Army), où vous voliez

ensemble, en compagnie d'autres SME. Y-a-t-il eu plus de SME dans le développement de l'Apache que pour vos autres modules ?

MW : Pour ce produit, nous avons eu en effet plus de SME actifs. Mais plus important encore, comparé à d'anciens modules, les SME sont bien plus impliqués. En l'occurrence, tous ces SME sont des joueurs réguliers de DCS, ils sont par conséquent très investis dans le module et veulent au final obtenir un module qu'ils souhaitent utiliser en jeu. Quand vous avez un intérêt personnel pour un produit, vous faites vraiment plus d'efforts pour en faire quelque chose de spécial. J'ai travaillé avec beaucoup d'équipes de SME au fil des ans et celle-ci a été pour le moins exceptionnelle.

(00:12:40) ACSP : En termes de développement, combien d'années ont-ils fallu pour en arriver où nous en sommes ?

MW : En termes de développement pur, il a fallu approximativement deux ans. Comparé aux projets précédents, cela a été un développement très rapide ; principalement car nous avons beaucoup plus d'outils, de savoir-faire liés à des processus qui au final ont vraiment accéléré le développement.

ACSP : Il semble également que ce soit un module bien plus élaboré à bâtir et coder que n'importe quel autre module actuellement disponible pour le moment. A moins que ce ne soit pas le cas et que c'est un conglomérat de choses que vous avez appris en développant les autres modules ?

MW : Pas tant que ça. Nous avons bien sûr un certain nombre d'API que vous connaissez comme par exemple dans le cas du Hornet et du Viper qui partagent beaucoup de technologies. Ce n'est pas vraiment le cas avec l'AH-64, si ce n'est le système FLIR qui est commun.

ACSP : Je suis vraiment surpris que l'Apache n'ai eu besoin que de deux années de développement. Il me semble qu'il y a quelque chose d'unique avec cette machine qui a permis d'avoir un processus bien plus lisse que le Hind, le F-16 ou le F-18 par exemple. Y'avait-il quelque chose d'unique concernant l'Apache pour l'équipe de développement qui leur a permis de travailler de façon aussi rapide ?

MW : Ce n'est pas tant lié à l'appareil qu'au nombre de personnes travaillant désormais chez Eagle Dynamics ; particulièrement sur les sujets traitant de l'avionique et des systèmes. Dans le passé nous n'avions qu'une ou deux personnes qui étaient en mesure de travailler sur de tels projets, désormais nous avons des équipes entières qui peuvent travailler sur des systèmes.

Le second point est que nous avons de bien meilleures documentations sur cet appareil comparé à d'autres modules.

Troisièmement, comme nous l'avons déjà abordé, nous avons vraiment une excellente équipe de SME qui nous a permis de clarifier certains aspects techniques issus de sources publiques.

(00:15:00) ACSP : Je me souviens d'une vidéo de Nick Grey publiée il y a un an où il mentionnait que dans les 18 derniers mois l'équipe avait presque doublé. J'imagine que cela a créé un effet de synergie en soi.

MW : Absolument. Le recrutement et la qualité de l'équipe dans son ensemble a eu un rôle majeur dans la rapidité du développement de ce projet.

ACSP : En parlant de tout ça, pensez-vous que nous pourrions obtenir plus tard un AH-64A vu le travail déjà réalisé sur le modèle D ?

MW : Il est bien trop tôt pour le savoir, nous concentrons pour le moment tous nos efforts sur le modèle D.

ACSP : Une fois le module disponible en accès anticipé, quels seront les aspects qui seront développés par la suite ?

MW : Le *Fire Control Radar* et ensuite probablement le datalink inter-patrouille.

ACSP : L'une des questions ou série de questions les plus fréquemment posées par nos auditeurs est en grande partie concentrée autour des hélicoptères. Après la sortie de l'Apache, y-a-t-il d'autres voilures tournantes dans les tuyaux chez ED dont vous pourriez nous parler. Et l'autre question qui revient régulièrement est la possibilité d'obtenir un hélicoptère de transport occidental comme un CH-47 par exemple.

MW : Nous avons clairement un autre hélicoptère dans les tuyaux mais comme vous vous en doutez, je ne peux pas en parler d'avantage à ce stade.

ACSP : Vu que nous discutons d'autres hélicoptères, y-a-t-il des nouvelles au regard de Black Shark 3 ?

MW : Oui, il est en développement actif. Une fois que nous commencerons à partager des captures du Ka-50, les gens comprendront pourquoi cela met plus de temps que ce qu'ils avaient pu imaginer. D'un point de vue visuel, en termes de détails, je n'exagère pas quand

je dis que nous poserons un nouveau standard pour nos modèles 3D. C'est tout simplement époustouflant.

Les systèmes prennent également du temps à être intégrés et pour le moment il n'y a qu'une personne sur cet aspect, quelqu'un de très talentueux mais qui est partagé entre plusieurs tâches.

Il ne s'agit pas d'une simple mise-à-jour, il y a pas mal de choses qui se déroulent sur ce projet. Une fois que l'AH-64 sera distribué, nous partagerons plus de détails sur Black Shark 3.

ASCP : Est-ce qu'il y aura également un retour vers les autres hélicoptères déjà disponibles pour y ajouter des choses comme le multicrew pour le Mi-8 ?

MW : Bien sûr. Comme d'habitude c'est toujours une question de temps et de ressources ; il nous faut déterminer quel sera le meilleur emploi de ces moyens pour rendre nos clients satisfaits. Dans un monde parfait nous aurions une quantité illimitée de ressources et de temps mais cela ne reflète malheureusement pas notre situation.

ASCP : D'autres points qui sont régulièrement soulevés concernent la qualité des derniers modèles 3D en comparaison à certains modèles du jeu de base ou encore le comportement de l'IA qui vise systématiquement le pilote dans son appareil et non l'appareil lui-même. Quel est le degré d'importance que vous accordez à ces éléments ?

MW : Ce sont des aspects importants, particulièrement ceux qui impactent le gameplay de façon général ; ces derniers ont une très haute priorité. Encore une fois, nous avons beaucoup de choses sur le feu en ce moment ; rien n'est laissé de côté, je pense que nous avons connaissance de presque tous les soucis, il s'agit simplement de pouvoir allouer des personnes à la résolution de ces problèmes. Nous allons vraiment aussi vite que nous le pouvons pour régler ces éléments.

[L'équipe du podcast et Wags, discutent ensuite pendant 2 minutes des crochets et de leur physique, présents dans le cockpit de l'Apache]

(00:21:45) ACSP : Qu'en est-il du corps du pilote 3D, sera-t-il présent à la sortie de l'accès anticipé ?

MW : Si il n'est pas présent lors de sa sortie initiale, il le sera peu de temps après. C'est l'une de ces choses sur laquelle nous avons passé un temps considérable. Pas seulement le corps du pilote mais aussi sur tout le système d'animation de ce dernier qui sera bien plus réaliste que tout ce que nous avons pu faire dans le passé pour nos produits.

ACSP : Je crois me souvenir que vous aviez dit la même chose pour le modèle des unités d'infanterie ?

MW : Oui, en effet. Cela viendra plus tard vraisemblablement, nos priorités pour le moment est le pilote de l'AH-64. Et cela ne concerne pas que le penchant solo du jeu, quand vous êtes en multijoueurs et en multicrew ; quand votre copilote sera à bord, vous le verrez bouger en fonction de ses actions.

ACSP : En parlant de copilote, est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus sur le copilote IA ?

MW : Georges (l'IA) est basé sur les principes du système que nous avons implémenté dans un premier temps dans Petrovitch (l'IA du Mi-24 Hind). Mais le système est bien plus raffiné et a été modifié également pour coller aux spécificités de l'Apache.

En somme, si vous êtes dans le siège du CPG (Copilote Gunner), vous aurez la possibilité d'ordonner au pilote d'adopter certains profils de vol (pop-up, transition en vol de palier, etc.).

Un aspect crucial est de parvenir à adopter un système non intrusif qui ne bloquera pas votre champ de vision ou qui vous distraira. Quand par exemple vous êtes en vol stationnaire derrière une ligne d'arbres et que vous éprouvez le besoin de manoeuvrer, il vous faut un moyen très rapide et simple d'accès pour glisser à gauche, à droite, se masquer ou démasquer vis-à-vis du terrain. Et je pense que c'est là que notre système brille, je ne crois pas qu'il y ai une autre interface d'IA qui permet de faire ce que nous avons réalisé.

Ce ne sera malheureusement pas disponible lors de la sortie initiale de l'accès anticipé, mais nous travaillons également sur une partie du système où Georges en tant que CPG sera en mesure de rechercher, d'identifier et de prioriser des cibles également.

ASCP : Malgré les troncs communs qui ont été développés pour le Hind et qui ont permis de développer l'Apache, y-a-t-il eu une spécificité au développement de l'AH-64 ?

MW : La plus importante est certainement le SCAS (Stability Control Augmentation System). Ce système plus que n'importe quel autre a demandé **beaucoup** de travail, car nous ne modélisons pas seulement la physique du modèle de vol de l'hélicoptère, ces derniers sont plutôt bien connus, mais c'est la façon dont le SCAS modifie justement ces principes pour rendre le pilotage beaucoup plus simple pour le pilote. Nous espérons pouvoir inclure les sous-modes Altitude et Attitude pour la sortie initiale mais ce ne sera malheureusement pas le cas en raison de la haute complexité du système.

ASCP : Pensez-vous qu'il soit possible, plus tard, une fois que le processus de conception de Georges ou Petrovitch soit stable de voir des itérations pour des voilures fixes, comme Heatblur peut le proposer avec Jester.

MW : Dans le cas d'un avion, nous jetterons clairement un œil à la possibilité d'offrir une autre interface d'IA. Mais ce sera quelque chose de plus spécifique et applicable à l'évolution des voilures fixes. Quelle forme cela prendra, je n'en sais encore rien.

(00:26:50) ASCP : Il est évident que Georges a demandé beaucoup d'attention. Une fois qu'il sera finalisé, intégrera-t-il des modules plus anciens ?

MW : Si vous faites référence au Huey ou le Ka-50, ce ne sera probablement pas le cas. Il faut se rappeler que Georges a été bâti autour de l'Apache. Plus tard nous reviendrons certainement sur certains aspects qui partagent des ressources communes. Avec un peu de chance nous reviendrons vers ce sujet quand Black Shark 3 sera disponible et nous serons en mesure de proposer une IA similaire à Petrovitch pour le Ka-50.

ASCP : Vous avez mentionné les interfaces entre le RIO et le pilote du F-14 ou encore les interfaces de Georges et de Petrov'. A quoi peut-on s'attendre pour des systèmes qui peuvent communiquer entre eux comme ceux qui lient l'Apache et le Warthog ? Aurons-nous la possibilité de partager par exemple des points de références entre ces appareils par exemple ?

MW : Je ne veux pas trop rentrer dans les détails, mais il s'agit ici de deux systèmes de liaison différents. La liaison du Warthog passe par la L16 alors que notre modèle d'Apache n'en est pas équipé. Il n'y a pas de compatibilité entre ces deux plateformes. Aujourd'hui c'est certainement le cas, mais ça ne l'était pas entre 2005 et 2010, période qui correspond à celle que nous modélisons.

ASCP : En somme, l'Apache ne sera en mesure d'être lié qu'à ses ailiers au sein d'un même élément ?

MW : Il sera lié en effet aux autres membres de la formation mais aussi avec des JTAC bien sûr. Mais cela ne fait pas partie du réseau de Liaison 16. La L16 est arrivée plus tardivement sur l'AH-64.

[Echange entre les membres du podcast et Wags à propos de l'attribution des fonctions à son HOTAS/matériel]

(00:32:40) ASCP : Beaucoup d'utilisateurs VR se posent la question de l'affichage du système IHADSS dans leur casque. Sera-t-il présent uniquement au niveau d'un seul œil ou sera-t-il possible de l'afficher au niveau des deux yeux ?

MW : Les options disponibles sont : œil gauche, œil droit ou les deux yeux.

ASCP : Avec l'arrivée du nouveau système simulant le FLIR, comptez-vous retravailler également les JVN ?

MW : Pour être franc, nous sommes plutôt satisfait du rendu des JVN telles qu'elles sont représentées actuellement. Il y a toujours de la place pour de l'amélioration mais notre travail sera mieux investi dans la poursuite du travail sur le FLIR pour en faire la meilleure représentation qui soit.

[L'équipe du podcast et Wags discutent ensuite des impératifs de développements, de la priorité à donner à un élément plutôt qu'un autre, de l'impossibilité de contenter l'intégralité de la communauté, du système d'accès anticipé dans le cas du Viper]

(00:40:45) ASCP : Y-a-t-il une possibilité qu'une campagne incluant Casmo et d'autres SME voit le jour ?

MW : Vous voulez dire une campagne intégrée au module incluant Casmo comme doubleur ?

Nous avons prévu une campagne qui sera intégrée au module de l'Apache et qui sera distribuée pendant la période d'accès anticipé. Ce sont nos propres éditeurs et créateurs de missions qui s'en occuperont. Nous n'avons pas encore travaillé sur l'aspect doublage, mais ça ne m'étonnerait pas que Casmo et d'autres SME participent à la campagne.

ASCP (Baltic Dragon) : J'ai justement discuté du sujet aujourd'hui avec Casmo et nous allons proposer une campagne qui permettra de se familiariser et s'entraîner à bord de l'AH-64 comme le propose ma campagne Iron Flag pour le A-10C II.

ASCP : Qu'est-ce que l'APKWS et est-il dédié à un modèle particulier de l'Apache ?

MW : Il s'agit de l'Advanced Precision Kit Weapon System, ce sont en fait des roquettes guidées laser. Il s'agit d'un système introduit après la version que nous modélisons. Il ne serait pas réaliste de le proposer avec notre module.

AVERTISSEMENT : FIN DES QUESTIONS TRAITANT DIRECTEMENT DU DÉVELOPPEMENT DE L'AH-64D. LES QUESTIONS SUIVANTES ONT TRAIT À L'ÉTAT DE LA SIMULATION DANS SON ENSEMBLE.

(00:48:10) ASCP : Y-a-t-il des avancées du côté de l'adoption de Vulkan ?

MW : Vulkan, mais plus important encore, l'exploitation du multi-cœur, est pris en charge par une équipe qui y est dédié à plein temps. Il s'agit encore d'une tâche monumentale qui demande beaucoup de temps. Contrairement à la création d'un nouveau module, il n'y a pas de moyen de partager la progression du travail en cours.

Je pense que l'usage du multi-cœur sera un facteur bien plus important vis-à-vis des performances, c'est ce qui retient surtout l'attention des gens. Toutes les semaines nous avons une réunion avec l'équipe pour faire le point. Je ne peux pas donner de date mais je peux dire qu'il y a un travail quotidien dessus. C'est au niveau du travail sur le multi-cœur que nous constatons vraiment un gain de performance possible.

ASCP : Avez-vous des commentaires au sujet du Mirage F1 ?

MW : Nous avons pour politique de ne pas commenter les projets des développeurs tiers. Je peux néanmoins partager mon sentiment que le Mirage est fantastique et que l'équipe a toute ma confiance dans la poursuite du projet.

ASCP : Quelles sont les chances pour qu'un F/A-18E Super Hornet voit le jour ?

MW : Nous aimerions bien sûr le modéliser à un moment donné, seulement pour le moment entre l'AH-64, le Viper et le Hornet nous sommes trop occupés.

ASCP : Dans des interviews précédentes vous avez mentionné que vous souhaitiez que DCS devienne un meilleur jeu au delà d'être un bon simulateur. Quels sont les plans à cet égard et qu'en est-il des échanges radios, l'interaction avec les équipes au sol, campagne dynamique, etc. ...

MW : La campagne dynamique est, en ce qui nous concerne, le summum de ce qui pourrait traduire un meilleur gameplay. Nous avons déjà des campagnes fantastiques par ailleurs mais le système dynamique permettra de supporter un environnement multijoueurs où chacun pourra rentrer et sortir à volonté sans causer de tort au déroulement de la campagne.

En plus de cette campagne dynamique, il y a l'amélioration des IA. Je pense que nous faisons quelques progrès de ce côté-là, certaines personnes ont remarqué les changements apportés dernièrement, particulièrement en ce qui concerne le dogfight. Ce travail se poursuivra et il y a également beaucoup de travail sur l'IA des troupes au sol en ce moment.

Il y a aussi d'autres options de communications que nous souhaitons mettre en place et améliorer, l'ATC étant la principale bien sûr. Le nouveau design est déjà prêt, c'est juste que nous revenons toujours à cette question de temps et de ressources. A ce propos des personnes ont déjà remarqué les nouveaux callsigns qui sont apparus dans l'éditeur de missions ; je peux avouer maintenant que ces derniers ont été ajoutés par erreur et qu'ils font partie du nouveau système d'ATC et de communication sur lequel nous travaillons.

ASCP : Il y a plusieurs années, nous avons entendu parler de la possibilité de permettre à DCS de représenter un environnement englobant le monde, comme le fait aujourd'hui Microsoft Flight Simulator. Est-ce que c'est quelque chose qui est toujours sur la table, est-ce un projet à moyen terme, long terme ?

MW : En fait, c'est quelque chose dont nous avons déjà discuté publiquement et nous avons une équipe dédiée à la création de cet environnement global.

ASCP : En parlant de théâtre, un des membres de notre communauté demande si des améliorations des performances verront le jour pour les derniers théâtres tels que les Mariannes ou la Syrie ?

MW : Nous continuons naturellement à faire des optimisations quand nécessaire comme par exemple avec les Mariannes et la création de son penchant pour la Seconde Guerre Mondiale. C'est une carte qui est incroyablement détaillée d'un point de vue objets présents et en fin de compte il s'agit avant tout du nombre de polygones présents. Et puis comme nous en parlions précédemment, avec l'adoption du multi-coeurs nous serons en mesure d'augmenter les performances sur ces cartes à tous les niveaux.

ASCP : Qu'en est-il de l'optimisation de l'espace requis par ces cartes sur nos disques durs ?

MW : Pour être honnête, je ne sais pas comment nous pourrions faire pour améliorer ce point. Nous compressons déjà pas mal les cartes. Il n'y a pas de solution magique qui existe pour le moment, à moins d'utiliser un système de streaming comme le fait Microsoft.

ASCP : J'imagine que nous devons dans le futur adopter une technologie identique à celle de Microsoft ?

MW : Cela reste à déterminer.

(00:56:45) ASCP : Quelles sont les nouvelles concernant la météo dynamique et l'interaction entre les senseurs et les conditions météorologiques ?

MW : Les prochains gros changements en rapport avec le système météo est l'implémentation du déplacement des fronts nuageux ainsi que l'ajout des stratocumulus au système. Ensuite nous nous pencherons bien sûr sur d'autres choses tel que le blocage des senseurs par exemple.

ASCP : En parlant de météo dynamique, y-aura-t-il une nouvelle interface pour la gérer, l'ancienne n'étant pas particulièrement facile à prendre en main ?

MW : Je ne sais pas vraiment, je n'ai pas encore vu la nouvelle interface.

[L'équipe du podcast et Wags discutent des derniers modules que Wags vole en dehors de l'environnement de travail ainsi que de la vidéo posté il y a quelques jours par Casmo mettant en scène pour la première fois, plusieurs Apache en multicrew jouant une mission]

ASCP : Comment sont gérés les différents niveaux de difficultés de l'IA et quelles sont les difficultés auxquelles vous devez faire face pour la faire fonctionner ?

MW : Nous avons un ingénieur très talentueux qui ne s'occupe que de l'IA. Ces derniers mois il a particulièrement concentré son attention sur les manœuvres en vol des IA et avec quelques personnes en interne et en externe qui s'occupent de tester leur comportement avec chaque itération.

A propos des différences entre les différents niveaux de difficulté, ce dernier va influencer le nombre de G qu'ils peuvent subir, le temps de réaction, la distance d'engagement et peut-être un dernier critère. Mais il me semble que ce sont ces critères principaux qui sont pris en compte pour la différenciation entre les niveaux d'habileté de l'IA.

ASCP : On ne voit pas vraiment de chiffre, est-ce que la communauté de DCS continue de grossir, est-elle stable ?

MW : Tout ce que je peux dire c'est qu'elle continue de grandir à bon rythme.

(01:02:50) ASCP : J'ai remarqué qu'il y avait de plus en plus de personnes qui proposaient des produits pour DCS. Est-ce que ce groupe de personnes augmente lui aussi ou faites-vous une sélection stricte de vos partenaires ?

MW : Nous militons plutôt pour ce que nous pourrions appeler un environnement clos. Plutôt que de permettre à n'importe qui de proposer un module payant, nous essayons vraiment d'imposer un haut niveau de qualité qui reflète au mieux nos exigences et qui mettra en valeur de la meilleure façon qui soit notre produit.

Dans le cas des campagnes, nous demandons aux personnes de nous fournir les trois premières missions totalement finies avec les scripts, la documentation, le doublage, etc.

Dans le cas des appareils ou des théâtres c'est à peu de chose près le même procédé où le développeur devra dans un premier temps démontrer ses qualités et sa maîtrise technique avant de considérer de lui fournir une licence d'exploitation qui lui permettra de vendre ses produits pour DCS.

ASCP : Nous sommes témoins d'une prolifération de mods dernièrement. L'un de mes favoris est le UH-60L qui a été distribué dans sa forme initiale en Janvier 2022. Ce que je vois de cette équipe est le sentiment qu'avec une organisation et une professionnalisation de leur travail, ils pourraient proposer un module payant.

MW : Nous sommes toujours heureux d'accueillir de nouveaux développeurs tiers mais encore une fois, il faut qu'ils soient en mesure de prouver leur compétence. Le cockpit doit répondre à une certaine qualité au moins égale à ce que nous proposons actuellement en vente - la base étant Flaming Cliffs 3. Le modèle de vol doit être aussi proche que possible des données publiques disponibles, les systèmes doivent répondre aussi à cette exigence. Nous sommes plutôt exigeants d'un point de vue qualité avant d'accorder une licence.

ASCP : Est-ce que le modèle de vol du F-18 Hornet est surestimé ?

MW : Pas d'après ce que nous en savons. Les principaux problèmes avec le modèle de vol du F-18 et de son FCS est lié à l'effet de sol et les mécaniques de *touch & go*, tout le reste d'après nos données est modélisé correctement. Cependant, si il y a une personne qui possède des données publiques vérifiables qui mettrait en défaut notre modèle, nous serions plus qu'heureux d'y jeter un œil et de revoir notre modélisation.

ASCP : Vous êtes proche de la version finale en terme de développement pour le Hornet n'est-ce pas ?

MW : Nous y sommes presque. Il nous reste un gros morceau avec l'ACLS et un autre sujet souvent évoqué, les fonctions MIDS ; le problème avec ces dernières c'est qu'il n'y en a que des références très vagues dans la documentation. Autant que je le sache, il n'y a pas de

documentation détaillée sur ce dernier point et nous sommes de fait très limités sur ce que nous pouvons réaliser dessus. De plus, en raison de la situation actuelle et du fait que nous avons des salariés en Russie, nous devons prendre toutes les précautions possibles par rapport à nos sources.

[L'équipe du podcast et Wags échangent sur des aspects techniques de l'ACLS pendant plusieurs minutes, ainsi que sur les retards et les besoins pour son implémentation puis abordent également la profusion d'offres de qualité pour des HOTAS et autres matériels]

(01:13:20) ACSP : Quel est votre module favoris et sur quel théâtre le volez-vous ?

MW : Si je dois voler seul, ce sera probablement le Viper sur le théâtre syrien. Si je veux voler avec un ami ce sera l'AH-64 et le théâtre du Caucase. Si je mentionne le Caucase c'est que c'est pour moi, avec la carte Channel, il s'agit de la meilleure analogie pour un théâtre en Europe de l'Ouest.

A titre personnel, et je dévoile sûrement un secret, ma carte favorite serait un théâtre autour de la brèche de Fulda. Ce serait la carte ultime que j'aimerais voir dans DCS ; un jour peut-être, nous verrons. Malheureusement ce théâtre pose un nombre massif de challenges et c'est la raison pour laquelle elle n'a toujours pas été conçue.