

Développé par le studio Russe Eagle Dynamics (auteur des Flanker 2.x), LOMAC fait parti des rares simulateurs offrant la possibilité (d'origine ;-) ) de piloter 6 appareils différents possédant chacun leur propre système d'arme. Parmi ces appareils, on trouve le F-15, le A-10, le MiG 29, les Sukhoï 25, 27 et sa version navalisée. Le choix des appareils est judicieux car il nous permet de profiter de machines aux rôles équivalents d'origine américaine ou russe ce qui, dans le cadre de missions réseaux promet d'intéressantes aventures... Graphiquement, le soft est splendide et utilise quelques effets haut de gamme ce qui le place d'emblé parmi les plus beau simulateurs du marché.



Nous ne nous attarderons pas trop sur les graphismes, les screenshoots parlent d'eux mêmes. Le graphisme est sans conteste le point fort de LOMAC, sous réserve de profiter d'une machine haut de gamme. A ce propos, l'utilisation de l'utilitaire de Skypat LOMAN disponible en téléchargement sur C6 est un complément indispensable pour pouvoir peaufiner les réglages sur les grosses et petites machines, c'est certainement l'add-on à télécharger en priorité pour Lomac.

# Autre point fort de LOMAC : les modèles de vol

Un très gros travail as été effectué sur les modèles de vol de Lomac. Le simu reprend bien la philosophie de ses prédécesseurs. Si les modèles de vol actuels conservent la même architecture que ceux de F2, ils n'en ont pas moins été totalement remaniés, offrant une plus grande souplesse et une interface avec le joystick accrue (qui était pourtant déjà bon sous F2) avec un visuel beaucoup plus clair et une ergonomie repensée. Puisque l'on en est à la programmation du joystick, l'interface de changement de touche permet de réaffecter de façon très simple, toutes les touches de joystick ainsi que ses axes. Toutefois, on pourra regretter que certains boutons ne soient pas aussi présents en axe. Une habitude de la lignée Flanker : on peut gérer 2 manettes de gaz (moteur droit et moteur gauche). Un oubli d'importance toutefois, l'impossibilité d'enregistrer son profil de jeu dans cette interface ce qui empêche de réaliser simplement plusieurs profils de touches pour avoir un Hotas qui colle à chaque avion.



## Roulages, décollages, atterrissages

"Je suis dans mon cockpit, allumage des moteurs, l'aiguille bouge lentement jusqu'à 60 %, le deuxième moteur et l'autre aiguille fait de même. Appel à la tour et j'ai l'autorisation de prendre le taxi jusqu'à la piste. J'avance un peu et je teste mes freins : l'amortisseur du train avant absorbe et se réduit, le nez de l'avion bascule vers le bas. Laché des freins et un peu de gaz... L'avion s'ébranle doucement et sort du parking. j'accélère sur le taxiway, les amortisseurs travaillent et la jonction des plaques de béton se fait sentir. La vitesse augmente encore alors qu'arrive le virage.. Je suis trop rapide quand je l'entame et mon avion bascule vers l'extérieur."

Les données réelles disponibles sur les avions reproduits dans lock-on sont celles du simulateur. Ainsi tous les soulèvements de la roulette de nez (Mig29), les rotations et décollages, peuvent être faits aux vitesses indiquées pour les appareils réels. Pour les atterrissages, les données réelles sont aussi justifiées dans le simulateur. Les vitesses de sortie de volets et de trains sont correctes. Par contre, le fait qu'il soit impossible de les sortir en dessous de 500km/h me paraît un ajout du simulateur car rien dans mes documents ne me permet de confirmer cette thèse sur les appareils réels.

Côté sensations, cela dépendra de l'avion, mais les décollages et les atterrissages sont plutôt mouvementés dans le cockpit. Dès que l'on prend de la vitesse, cela bouge beaucoup...



En ce qui concerne l'approche, la sortie des volets provoque un surplus de portance sensible, alors que la sortie de n'importe quel élément a un effet très important sur la traînée (la vitesse diminuant très vite..).

## Gestion du trim / pilote auto

La gestion du trim est surtout valable pour les avions de conception russe car ceux ci ne disposent pas d'un ordinateur de vol gérant les trims comme sur le F-15C par exemple. Ainsi, lors d'une accélération, on devra sans cesse jouer du trim pour éviter que l'avion ne monte trop fort au fur et à mesure que le centre de gravité se déplace vers l'arrière. Pour l'approche, comme précisé plus haut, il sera même conseillé de mettre le trim à 0 avant de sortir les éléments et ensuite d'ajuster.

En ce qui concerne le pilote automatique, il est le même pour tous les avions et est disponible en 2 modes. En mode navigation, il sait gérer la vitesse, l'altitude, le cap et peut suivre les waypoints. En bref, vous avez l'impression d'être piloté par L'IA. Notez cependant, qu'il n'est pas capable d'éviter les obstacles en mode de difficulté avancé.

Le deuxième mode de pilote automatique est disponible dans un des modes de combat (air-air ou air-sol) et consiste en un simple maintien de cap et d'altitude, la vitesse restant à la charge du pilote.

Deux aides sont par ailleurs disponibles pour le pilotage : une auto manette maintenant la vitesse à laquelle elle a été enclenchée et un stabilisateur d'altitude très pratique lors des vols en formation.

Enfin, sachez que le pilote auto n'est pas disponible en jeu réseau.

#### Combat

Partie sensible car c'est là que l'on va prouver notre valeur aux yeux des autres.. (;oP).

Et la dessus, vous aller devoir penser à très bien maîtrisez un avion et un seul avion, car tous ont des caractéristiques entièrement différentes. Voyons cela rapidement suivant les avions :

Mig 29 Fulcrum: très maniable, réactions vives, emporte peu de carburant, accélérations fulgurantes mais consommation très importante. Il est très efficace en dogfight contre un grand nombre d'avions excepté contre le F-15 ou le Su-27 face auxquels il ne peut tenir tête à fort facteur de charge dans la durée. Il preferera les interceptions éclairs et furtives au dessus du territoire ami.



<u>F-15C Eagle</u>: Excellent intercepteur et dogfighteur redoutable, il ne trouvera un adversaire de taille que face au Su-27. Il possède une excellente allonge avec ses réservoirs largables ainsi qu'une bonne capacité en carburant interne. Ses commandes de vol sont un régal par leur douceur.



<u>Su-27/33 Flanker</u>: le seul qui puisse tenir tête au F-15C et encore...après avoir épuisé au moins la moitié de son carburant interne qui l'alourdit énormément et l'emperche de manoeuvrer correctement. Bon à haute vitesse et excellent à vitesse réduite, il pardonnera les erreurs relativement facilement... si l'adversaire fait lui aussi des erreurs. Le Su-33 est toutefois, un peu moins efficace en doghfight du fait de ses plans canards qui produisent de la traînée.



<u>Su25 Frogfoot</u>: C'est un excellent appareil de support aérien, bien qu'étant une plate forme de tir assez mouvementée. Il vaudra mieux trimmer en piqué afin de conserver son manche vers l'arrière et ne pas être gêné par la zone morte du joystick qui réduit très fortement la précision du tir. L'allonge de l'appareil est assez élevé et permet un long voyage au raz du sol ou une attente sur zone plus élevée. La puissance, contrairement à l'allonge est bien plus faible lorsqu'il s'agit de pousser cet appareil fortement blindé avec son plein de carburant et d'emports sans post combustion. La survitesse est aussi modélisée avec cet avion (au dessus de 900 km/h en vitesse vraie) qui semble alors, beaucoup plus difficile à contrôler (sensation de tremblement visuel et sonore).



A-10 Thunderbolt II : l'adversaire du Su-25, lui aussi excellent en support aérien mais très limité en vitesse à cause de sa traînée très importante même à vide, allonge assez bonne mais accélération avec un temps de réponse très long ce qui est tout à fait conforme. Il demandera un élan assez important pour faire une passe d'une altitude moyenne et revenir à cette même altitude. Comme plate forme de tir, le A-10 se révèle très agréable et parfaitement stable avec ses commandes relativement douces.



# Domages et pannes

Je ne vais pas détailler toutes les pannes permises par le simu, mais outre les pannes de systèmes (radar, eos, détecteur d'alerte radar..), il est possible de configurer des pannes touchant le modèle de vol de manière aléatoire et avec une probabilité de chances que la panne affecte l'avion ou non (de 1 à 100% de chances que la panne soit effective). Il est possible de fixer une heure précise ou un laps de temps dans lequel cette panne s'activera.

Voyons les systèmes qui ont un effet sur le vol...

ACS: autrement dit, l'ordinateur de vol...si celui ci ne fonctionne plus, l'avion devient particulièrement sensible, décroche et part en vrille très facilement. Il est toutefois toujours possible de se poser mais en maniant l'avion avec une douceur extrême.

<u>Panne de moteur</u>: avec un moteur en moins, l'avion part évidemment en crabe et penche d'un coté. Pour contrer cela, il faut jouer du manche et du palonnier mais évidemment, tout changement de poussée va déstabiliser ce que vous avez patiemment réglé.



<u>Panne de deux moteurs</u>: Dans ce cas, il faut trouver un terrain pour se poser...et vite! En dessous d'une certaine vitesse des turbines, la pompe hydraulique tombe en panne et vos commandes ne répondent plus. Et là, éjection obligatoire...

<u>Hydraulique</u>: La panne hydraulique se manifeste par des commandes beaucoup plus dures et longues à réagir. Il est donc conseillé d'atterrir très vite.



Pour les domages en combat, les parties arrachées ont l'air correctement gérées et rendent les avions assez délicats à contrôler. De même, pour les dommages aux moteurs, plusieurs stades sont reproduits, allant de la fumée noire sortant des réacteurs qui tournent plus ou moins bien selon les cas, au feu attisé par le carburant qui ne permet plus autre chose qu'une sage éjection.

Le report des pannes sur le tableau de bord est assez limité et seul l'hydraulique va se répercuter. Pour les dommages en combat, là, il en sera tout autrement et l'on devra faire très attention aux voyants pour savoir s'il est possible d'atterrir ou si il vaut mieux s'éjecter.



## **Acrobaties**

Etant donnée la qualité des modèles de vol des avions présents dans lomac, on peut commencer à se documenter pour réaliser les présentations constructeurs ou officielles des forces aériennes. Emettons cependant un bémol concernant le Mig-29 et le Su-27/33. Premièrement, le Mig-29 ne serait pas capable de réaliser le cobra comme le fait le su 27 : l'AOA du mig serait en effet, bien moins important en fin de course (70° pour le mig et 120° pour le Su-27). Ensuite la figure du "Cobra" n'est qu'une animation dans Lock-On : Le fait d'être mal engagé au départ ne va pas générer une mauvaise interprétation du cobra. En revanche, vous aurez plus de mal à redresser votre jet à l'issue de la figure....et un décrochage voir une vrille sera alors à redouter.

A ce propos, on pourra remarquer que le départ en vrille dépend de situation parfois fort différentes sur chaque avion. Ainsi le Su-25 décroche peut être plus facilement que son homologue A-10, mais sa vrille est beaucoup plus facile à récupérer alors que sur le Warthog, il vaut mieux avoir la main sur la poignée d'éjection. De même, pour le Mig-29, le F-15 et le Su-27/33 (le comportement du su 33 est légèrement différent sur certains points), les limites à ne pas franchir sont plus ou moins différentes et parfois, tout à fait traître notamment "tout sorti" avec le Mig-29. par contre, les charges n'ont pas l'air d'apporter plus de difficultés autres que celles de la traînée et du poids et n'ont donc pas vraiment d'effets sur l'aérodynamique aux limites du domaine de vol. Cela dit, si le jeu se vend assez bien et que le développement se poursuit, on peut s'attendre à avoir d'énormes nouveautés dans le comportement des modèles de vol.

#### Conclusion.

Lorsque l'on connaît Flanker 2, on n'est pas déçu par Lock-On. Lorsque l'on connaît Il2/FB, on apprend tout à fait autre chose. Il est vrai qu'un jet moderne se pilote tout à fait différemment d'un warbird. La sensation de vol est bien plus feutrée, le vol en lui même bien plus précis et incisif... Et évidemment la sensation de vitesse est fort différente. Revenons sur le côté feutré du vol... peut être trop feutré justement... Pas assez de sensations aux facteurs de charge importants (pas de déplacement de la vue vers l'extérieur de l'avion ou vers l'intérieur si le pilote inverse l'effet, pas d'effet de tassement etc..) et sensations limités aux tremblement de la vue aux forts AOA et à la limite de décrochage. Toutefois, il faut avouer qu'il y a un effort incomparable de fait par rapport à d'autres simus... Ce que j'exprime reste un avis personnel...

Ceci dit, malgré ce petit manque de sensations et donc d'ambiance, les modèles de vol ont l'air très bien conçus. N'ayant aucune compétence en cette matière je ne peux que me référer aux écrits présents sur les avions réels pour les comparer aux avions disponibles au pilotage dans Lock-On. Il faut avouer que cela donne envie de se mettre à fond sur un appareil à la fois selon ses préférences.



Un joli simu avec de bonnes enveloppes de vols c'est bien, mais quels challenges Lomac réserve aux aficionados de simulation militaire? Sans adversaire digne de se nom, un tel produit peu rapidement devenir un simulateur touristique ou de voltige, voici donc une petite etude et critique de l'intelligence artificielle.





#### IA Air-air:

GAi : Sur ordre de l'awacs me voici en l'air à bord de mon Su-27, mon RWR sonne déjà... en face 2 bandits sur mon radar, je me dis intérieurement "si ce sont des F-15, je suis foutu". Soudain, j'en perds un... "Pas bon, pas bon..". Je suis locké, malgré tout je lock celui que je vois et tire. Rapidement, celui ci fait demi tour pour semer mon missile. Je suis encore verrouillé par l'ennemi... mais où est-il ? Je baisse l'antenne de mon radar je le trouve... Trop tard, il avait déjà tiré son aim-120 relativement près, je suis touché, éjection.

Voilà un engagement type que l'on trouvera dans Lock-On : les avions IA se séparent en 2 altitudes différentes, et s'ils se rendent compte qu'on leur tire dessus, ils partent en sens inverse pour que le missile perde son énergie dans la poursuite.

Les manoeuvres pour échapper à l'ennemi sont diverses selon le type d'avion attaqué et le type d'avion qui les attaquent. Ainsi, on peut voir un F-15 avec un moteur endomagé (fumée noire) s'échapper en grimpant de manière concentrique pour éviter les tirs d'un Su-25, et une fois arrivé a une bonne altitude, profiter d'un moment opportun pour piquer sur son poursuivant et le détruire en une seule passe. Ce sera souvent ainsi lorsqu'un gros chasseur peu manoeuvrant s'attaquera a un avion plus faible. Il préfèrera faire du zoom plutôt que de s'engager dans un dogfight ou il risquerait fortement d'être perdant.

Les avions de transport et les bombardiers, très vulnérables, préféreront, à portée canon de l'assaillant, se terrer vers le sol et gêner autant que possible la visée.. C'est réellement très efficace avec des avions plutôt légers comme les Antonov an-26 ou an-30. De plus, évoluant à faible vitesse, ils rendent la poursuite vraiment dangereuse. Pour les plus gros, évidemment, leurs chances de s'en sortir vivant est plutôt réduite...

En dogfight, les capacités des différents appareils sont très bien reproduites, on pourra observer les vieux chasseurs, tels que le Mig-23 et le Phantom, partir en dog et voir le MiG descendre le Phantom en 3 tours. Bien évidemment ce même Mig-23 se fera manger tout cru par des avions de chasse plus récents. Le F-15 et le Su-27 sont des doafighters Hors-pairs même si ce ne sont plus d'aussi bons snipers en manoeuvre par rapport à l'IA de Flanker2. A chasseur équivalent, un dog ne sera gagné que sur le poids des avions à l'engagement, les manoeuvres se jouant sur le plan vertical ou horizontal, en passe frontale selon le merge et la tournure du combat. Bref le niveau de carburant sera très important pour l'un ou l'autre avion. Dans un combat F-15 vs Su-27, si les deux avions sont remplis à raz bord de fuel, le F-15 n'aura absolument pas de mal, une fois ses bidons largués, à supprimer celui d'en face.. En effet, le Su-27 a tout son carburant en interne et 9 tonnes ça dégrade très fortement les performances. Le combat sera bien souvent remporté par l'un ou l'autre camp sur le fait qu'un des appareils dégage du fait qu'il n'ait plus de fuel...

Toutefois, sur les tests effectués, quelques incohérences sont apparues, l'un des appareils ayant l'air de ne pas voir l'autre et l'ignorant complètement. En BVR, les IA ne tirent qu'un missile avant d'arriver au merge, même les appareils à capacité multi-cibles. Lorsqu'un missile IR rate sa cible, cette dernière continue à effectuer ses manoeuvres évasives jusqu'à ce que le missile soit détruit.



Beaucoup de missiles air-air sont présents dans lomac... Ils ont tous leurs caractéristiques propres avec leur portées respectives (supposées pour la plupart car les infos sont classifiées..). Quelques bugs sont présents : Les missiles ne s'autodétruisent pas ou peu. Il est étonnant de voir un missile continuer à pointer vers sa cible alors qu'il n'as plus de vitesse.. ou alors avoir loupé sa cible et continuer sa route en ligne droite jusqu'à ce que le missile tombes...



#### IA Air-sol:

La profusion des appareils de lomac inclus un très grand nombre de machines pécialisées dans le combat airsol, du pur antichar (Su-25, A-10), aux bombardiers à long rayon d'action (tu-160, B-52, tu-22, B-1, etc...), en passant par les bombardiers moyens (mig-27, su-24, F-16, etc...). Ceux ci peuvent tirer toutes sortes de munitions avec plus ou moins de succès, ou plutôt de réalisme.



Ainsi, les passes roquettes et canon se font en piqué sur la cible. Pour les largages de bombes non guidées, les appareils les larguent sur la cible sans changer de cap ni d'altitude, je doute que tous les appareils en soient capables, mais je n'ai aucune qualité pour l'affirmer. Les passes missiles ont l'air bien modélisées et les avions suivent bien leur plan de vol dans ces cas là. S'ils utilisent des missiles autonomes, ils essaient de larguer tous leurs missiles sur leur cible pour éviter d'arriver dans le périmètre dangereux.

Le sead est à part, tant l'Al est performante dans cette mission. En effet, elle fera tout pour exciter les radars et manoeuvrera en altitude, ou fera un beam des missiles pour les éviter. En ce qui concerne l'anti-navire, il est très facile de faire réaliser à un avion un vol TBA puis un pop up au dernier moment avant qu'il ne tire ses missiles... Il y a cependant peut de chance que ceux ci détruisent la cible si celle ci est bien armée. Il faudra donc, un missile véritablement véloce pour espérer détruire un navire.



Les Bombardiers a long rayon d'action ont deux types de munitions : les missiles de croisière et les bombes libres. Les deux types sont bien modélisés. Ainsi les missiles de croisière sont tirés à distance de sécurité, et les bombes libres sont larguées en une passe de façon à ne pas retourner au dessus de l'objectif (vive les dommages collatéraux !).



Finalement, L'IA air-sol est globalement réussie à part pour le tir des bombes guidées qui a été bâclé. On remarquera toutefois, que le temps d'exposition sur cibles pour les tirs de bombes et de roquettes ou de mitraillage est beaucoup trop long et que les appareils s'y reprennent trop souvent a passer et a venir sur leurs cibles assignées. Mais de toutes façons, bien concevoir sa mission sera une grande part de réussite pour les Al air-sol.

#### IA Hélicos:

Peut être une des parties les moins abouties de lomac. Si les helicos sont relativement capables de faire de la navigation près du sol, il est quand même drôlement domage qu'ils ne sachent faire un stationnaire correct, un posé d'assaut, voir un posé tout court ailleurs que sur un aérodrome ou une plate forme de navire (pour les hélicos marins). Lorsque l'on voit la profusion de détail de Lomac, on aimerait pouvoir aller un peu plus loin... Bien évidemment, si l'on s'en tient à son propre vol, un helico de transport, qu'il soit en stationnaire à 50m en yoyo ou stable a 15m, n'a pas vraiment d'importance.

Pour les hélicoptères de combat c'est encore différent. Ainsi, voir les apaches attaquer de loin et grimper à 500m de hauteur pour arriver au final pratiquement au dessus de la cible est très gênants. Surtout que l'IA au sol est très très agressive et très forte aussi. Au cours de mes essais, les T-80 détruisaient allègrement les apaches d'un coup de canon en pleine nuit alors que ces derniers était mouvants a 500 m de là...(c'est une tactique réelle, mais le succès des tanks est sans doute très exagéré)

Autre chose, les dogs des hélicoptères de combat : voir un mi 24 et un apache partir en dog est assez marrant, mais je doute du côté réaliste de la chose.. Et encore plus lorsqu'un apache s'en prend a un Su-25 en lui balançant un jet de roquettes (en vol multiplayer la surprise as été totale pour une certaine personne, il est vrai que la silhouette de l'helico est très difficile a détecter dans l'environnement de Lomac).



# IA Sol-air:

Globalement, pas de grand changement avec Flanker 2 excepté l'environnement électromagnétique. Autrement la dca est moins efficace lorsque l'avion voles en ligne droite (elle tire dans le périmètre de la cible) mais avec l'impression (à confirmer) qu'elle s'améliore avec le temps que l'on passes sur zone (elle ajuste son tir). Toutefois, les systèmes sont bien présentés, et il faudra faire très attention aux SAM qui ne possèdent pas de radar même si leurs missiles ne sont pas forcement très durs à éviter, lorsqu'ils sont vus à temps. A propos de la "discrétion" des SAM/DCA sans radar, Il sera important de noter que si aucune alerte missile n'est donnée dans le cockpit (pas de son, pas d'image), une alerte se fait entendre lorsque l'on regarde en vue extérieure. Personnellement je n'en vois pas l'intérêt et trouve que dans ces cas là, il est trop simple de se mettre en vue extérieure pour savoir quand larguer des leurres...

Les systèmes avec radar sont relativement bien développés et il est possible de relier plusieurs unités pour couvrir une grande surface. Néanmoins, je n'ai pas observé de vrai arrêt des radars pour échapper aux SEAD. Ceci est domage et on a apparemment pas fait mieux que F/A-18 de Janes de ce coté là...

Comme les armes air-air, les armes air-sol souffrent de quelques défauts suivant le type. Cela concerne principalement l'autodestruction. En effet, Contrairement aux armes air-air, certains missiles s'autodétruisent quelques secondes après leur lancement (par exemple le système S300).



# IA Sol-Sol (et sol-air accessoirement):

Une des nouveautés de lomac par rapport à son prédécesseur, Flanker2, est la présence d'unité combatantes purement terrestres. Et cette nouveauté est, ma fois, pas mal du tout! Toutefois c'est un champ de bataille qui consomme beaucoup de ressources. Mais il faut avouer que c'est beau ! Les véhicules se défendent dans tous les plans, se déplacent en suivant les routes ou en pleine cambrousse avec des formations éditables (en ligne, de front ou en flèche 3 par 3). On a toute sorte de véhicules : De l'artillerie plus ou moins lourde (obusier ou roquettes) aux plus simples véhicules (civils et militaires) en passant par les chars classiques et autres transports de troupes blindés. Et ça fait mal tant vis à vis de l'ennemi au sol que dans les airs. Il n'est pas rare de se faire attaquer au missile anti char ou à la mitrailleuse à bord de son Su-25 ou de son A-10 et parfois même au canon !!!! Une seule règle alors, ne pas s'approcher trop près et garder ses ressources pour manoeuvrer.



#### IA Mer:

Il y a moins de bateaux que dans Flanker 2...moins de bateaux militaires surtout. En effet, toutes les petites unités n'existent plus dans Lomac. Un débarquement n'est donc plus possible. Il est vrai, que la simu est orientée sur les combats entre avions terrestres et seul le Su-33 est dispo en avion naval.

Passons a l'IA proprement dite. Les navires sont tout à fait à même de combattre entre eux, parfois à très grande distance, la plupart du temps a coup de missiles anti-navires, et de temps en temps à courte portée, avec le canon. A proximité des côtes, ils peuvent servir à l'artillerie (et peuvent tout à fait recevoir des obus de l'artillerie terrestre ennemie). Les navires de la classe Ticonderoga, utilisent même leurs missiles de croissières AGM-109 Tomahawk contre des objectifs terrestres (avec quelques limitations cependant)

En mer-air, les navires se défendent bien selon leurs armement de défense anti-aérienne. Découlé des systèmes air-air pour les navires américains, et des systèmes Sol-air pour les Navires Russes, ils sont même capables d'intercepter des missiles anti-navires...

#### Conclusion IA:

**P**our obtenir exactement ce que l'on demande de l'IA, il vaut mieux maîtriser parfaitement l'éditeur de mission. En effet, malgré la plus grande intelligence globale de l'IA, les manoeuvres d'approche, les tactiques et les cibles devront être désignées au préalable dans l'éditeur.

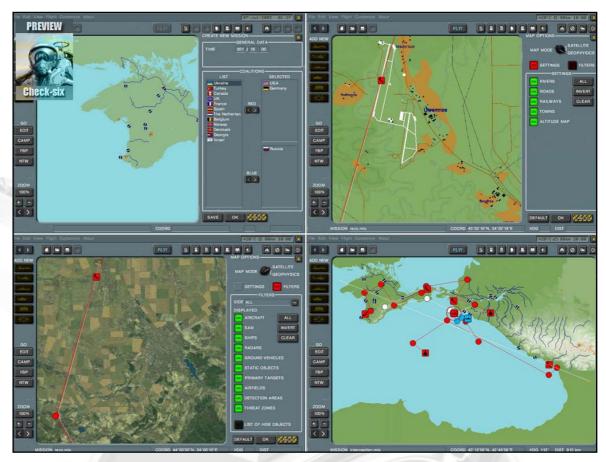
Une chose que je regrette cependant, l'IA Air n'est pas assez agressive en BVR comme en CAC. Par ailleurs, il n'est pas non plus possible d'attribuer une mission FAC à un avion en IA. Domage car il y a vraiment tout ce qu'il faut pour (à part peut être des avions biplaces).











L'éditeur de mission reste le centre névralgique de LOMAC, sans lui, la durée de vie du produit serait limitée d'autant plus que Lomac n'intègre pas de campagne dynamique.

L'interface est claire et détaillée. Les habitués de Flanker 2 s'y retrouveront sans peine. Par contre, elle est de loin, beaucoup plus agréable et beaucoup plus simple. Le briefing est assez peu éditable. Juste un texte à insérer. Le reste du briefing est automatique donnant les infos sur les pays engagés, l'heure de la mission, les infos concernant notre avion (emports, mission, nom du vol, cibles..). Une partie du briefing concerne les infos collectées par l'intelligence. Le nombre d'avion de la mission est aussi inclus et la météo est détaillée à souhait. J'aurais aimé peut être un détail des waypoints. Cela aurait évité de devoir éditer les vols pour regarder les waypoints un par un.

A partir de l'éditeur, on a aussi accès à l'aide de petites icônes, au Log-book, aux entraînements, aux options ainsi qu'à l'encyclopédie : un complément indispensable pour vérifier divers objets au cours de la conception de la mission. Tout à droite, en dessous de l'horloge, nous avons encore 4 icônes :

- Les options de la carte avec possibilité d'opter pour une carte satellite ou une carte classique avec ou sans relief, les filtres permettant d'afficher/masquer de nombreux objets du théâtre (ponts, aérodromes etc..) ou les objets rajoutés, vols, navires etc.. d'un camp ou de l'autre voir de tous pour épurer une carte. Il est possible de faire un choix sélectif sur chaque type d'arme que l'on souhaite montrer ou cacher.
- 13 pannes paramétrables pour un temps donné ou une possibilité d'avoir des pannes aléatoires avec une probabilité de 1 à 100%.
- La météo, entièrement paramétrable, même si elle n'est pas aléatoire et est partout la même sur l'ensemble de la carte. On peut y régler la densité des nuages, l'épaisseur et

le plafond de la couche, le fait d'avoir de la pluie ou non, la force et la direction du vent et les turbulences sur 3 altitudes différentes, le brouillard (densité, altitude maxi) ainsi que la visibilité générale.



- La dernière icône est simplement pour changer les infos affichées sur l'horloge (Heure réelle ou heure et météo de la mission).

A gauche, au milieu, nous avons 3 autres icônes pour se rendre rapidement de l'éditeur aux campagnes, à l'éditeur de missions rapides ou à la connexion multijoueur. Encore en dessous, nous avons les différents zooms pour la carte. A savoir égalment : Un clic droit sur la carte permet de mesurer les distances avec la souris.

Passons à la création de mission proprement dite. Les boutons sur le côté gauche permettent de créer rapidement des waypoints pour des avions, des hélicoptères, des véhicules terrestres, ou des navires. Un autre bouton sert à placer des objets inertes ou à déterminer les buts à atteindre au cours de la mission. Cliquons sur le bouton "avions". Un menu s'ouvre à droite et permet de créer un vol. Nous avons d'abord à choisir un camp, puis à cliquer sur la carte. Nombre d'informations s'affichent alors et nous pouvons alors choisir le type de mission, l'avion, son indicatif, son niveau de difficulté ou si c'est un vol client/joueur, le nom du vol, le nombres de groupes dans le vol (de 1 à 4), le nombre d'unités dans le groupe (qui peut coordonner plusieurs missions et plusieurs avions sur le même vol : mêmes waypoints) et l'éditeur de waypoints (altitude, vitesse, attitude de l'avion sur ce waypoint ... Notez que lorsque l'on sélectionne "attaque", le bouton "cible" tout en haut, s'active!).

On peut alors éditer les emports : une nouvelle partie s'affiche où l'on peut choisir l'emport de son avion (éditable même si nombre de configs sont proposées pour chaque mission), son camo et même son numéro de série/immatriculation.



Lorsque l'on se trouve sur le waypoint d'attaque, il est possible d'assigner des cibles en cliquant sur le bouton en haut a droite de l'éditeur de vol. On peut alors sélectionner les cibles directement sur la carte, définir le type de munitions à employer, qu'elles soient désignées en tant qu'objet ou coordonnées, et que ce soit une cible prioritaire ou non, à protéger ou à défendre.

Le menu de construction d'un vol, est aussi valable pour tous les autres objets actifs (les véhicules et les navires n'ont pas la possibilité de changer de camo ou d'emport et n'ont pas d'info à donner dans la troisième dimension) il est donc possible de leurs attribuer une cible et un parcours donné a une vitesse déterminée.

On peut également placer des objets inertes qui serviront de cible ou de décor. dans ce cas, les options sont simples : il suffit de placer l'objet et de déterminer sa direction au degré prêt. Je regrette cependant que l'objet ne soit plus visible sur la carte autrement que sous la forme d'une icône ne donnant aucune indication sur la direction de l'objet (énervant pour placer correctement un avion sur le tarmac) et qu'il ne soit plus possible de les positionner à la chaîne. Ces deux choses étaient possibles avec F2...

Le dernier point est l'éditeur d'objectifs de mission (qui détermine si elle est réussie ou ratée dans le debriefing). Celui ci détaille les tâches à accomplir et l'on doit sélectionner l'objet qui sera détruit ou au contraire, sauvé de la destruction. L'objet peut être un bâtiment de la carte, un objet actif ou un vol. Ensuite sont détaillés en dessous le vol qui devra remplir cet objectif de mission. L'option liste, en haut, permet de regarder tout ce qui a été défini comme tâche à accomplir.

Voici pour un tour rapide de l'éditeur de mission.

### Passons à l'éditeur de campagne :

La seule différence que l'on trouvera avec l'éditeur de mission est la liste des phases. Autrement dit les missions qui se suivront. Tout cela reste simple : Il suffit d'ajouter une phase, de lui donner un nom et d'écrire son commentaire. Ensuite, on pourra créer la mission autour. Le plus important est de donner un but à la mission, car sinon l'enchaînement ne s'effectuera pas.

Je regrette une chose dans l'éditeur. C'est la non possibilité d'importer des missions faites dans l'éditeur classique qui auront pu être vérifiées en étant jouées avant. En effet, on est obligé de créer sa mission et l'on ne peut ensuite la jouer... surtout si ce n'est pas la première de la liste. Encore une régression face a Flanker 2.

# L'éditeur de mission rapide :

Si l'on a envie de jouer une mission que l'on aura crée rapidement, ce petit éditeur est bien pratique. Il se présente sous la forme de deux vols avec des options d'altitude, de distance etc.. Pour les deux. Il possède aussi un petit éditeur météo et on peut aussi choisir le niveau de difficulté de l'Al. Il est, en outre, possible d'avoir une situation aléatoire, bien que l'on choisisse toujours son ennemi et son avion. L'ennemi peut aussi bien être un avion, un navire, un hélico ou un véhicule. Si les avions sont limités au maximum de 9 contre 9, on peut très bien mettre jusqu'à 99 navires ou véhicules en même temps (tous différents si on le souhaite). Une touche région permet de définir le lieu du combat.

## Conclusion éditeur de missions :

Un très bel outil qui permet de paramétrer un très grand nombre de choses. Le coté négatif se joue sur quelques points. Il manque un mode un peu automatisé afin de permettre de créer une mission complexe avec une situation bien définie sans créer tout à la main. Bref il manquerait quelques tactiques injectées directement dans les vols que l'on n'aurait pas besoin de définir nous même. Dernier reproche, on aurait apprécié la possibilité de définir une frontière entre chaque camp (position de chaque camp sur la carte).







#### L'environnement EM

Sans révolutionner le monde de la simualation, Lock-On apporte, néanmoins, les améliorations minimales tant attendues depuis Flanker 2 en ce qui concerne la modélisation du monde électromagnétique (radar, missiles, contre mesures électroniques). Les effets Doppler refont leur apparition avec bonheur : ils se caractérisent par la possibilité de beamer un radar (lui faire perdre son contact en partant sur une trajectoire perpendiculaire à la provenance de l'illumination radar) et par la perte d'un contact en fuite à peu près à la même vitesse que soi. Les échos parasites du sol peuvent compliquer la détection au radar. Autre amélioration par rapport à Flanker 2, le RWR (récepteur d'alerte radar) peut continuer à couiner alors que l'ennemi vous a perdu sur son radar, mais que son radar continue à balayer approximativement dans votre direction, ce qui a tendance à rendre la perception de la situation beaucoup moins binaire ... et à faire suer à grosses gouttes ;o) ! Enfin, les contre-mesures électroniques (ECM) sont bien efficaces.

L'environnement ECM reste néanmoins matière à déception, les brouilleurs semblent efficaces sur 360°, et les avions spécialisés dans la guerre électronique (comme l'EA6B) brillent par leur absence.

Le masquage du terrain est lui toujours bien présent ... heureusement !

# L'avionnique des MiG et Sukhoï

#### **Navigation**

S'il y a quelque chose que l'on ne peut pas reprocher à la série des Flanker, c'est bien la précision de ses instruments de navigation analogiques. Et Lock-On reprend fièrement le flambeau : la représentation du HSI et de l'ADI reste un trésor, et pratiquer une approche en visu zéro devient un vrai plaisir (maso, qui a dit maso ;o) ???) avec des météos à ne pas mettre un simmeur dehors ! A ce petit jeu de la navigation analogique, le Su25 est le roi puisque, dépourvu complètement d'écran multifonction, et muni d'un HUD qui n'en est pas un, le valeureux pilote de Frogfoot ne peut compter que sur ses HSI et ADI pour rejoindre la zone de combat puis revenir à sa base.

La mariée étant trop belle, on regrette cependant la persistance d'un vieux bug de Flanker 2, rendant le HSI inopérationnel dès qu'on active un mode de combat (le HSI perd soudainement ses références au prochain waypoint et ne le retrouve pas tant qu'on ne sélectionne pas de nouveau un mode de navigation). C'est pour le moins frustrant ... TRES frustrant







Au chapitre des regrets, on peut noter le fait que le MFD, en mode nav, des MiG-29 et Su-27/33 affiche encore le plan de vol (les Russes eux même doivent sans doute souhaiter que leurs appareils bénéficient de ce mode ... imaginaire), ainsi que toutes les pistes de la région. On aurait aimé avoir à sélectionner la fréquence de l'ILS avant d'entamer une approche, on aurait aimé pouvoir jouer entre différents systèmes d'aide à la navigation ... mais Lock-On ne nous le permet pas.

## Combat Air-Air

Les systèmes pour les MiG-29A/C, Su-27 et 33 sont identiques dans leur utilisation, ils diffèrent uniquement par leur portée. Si on retrouve à peu près tout ce que l'on est en droit d'attendre d'une simu digne de ce nom, il manque toutefois quelques détails, dont chacun pourra juger de l'importance.

# **BVR**

La modélisation des modes BVR a très peu changé depuis Flanker 2 comme nous allons le voir, avec néanmoins un embryon de réexamen de ces modes. Réexamen qui méritera, on l'espère, d'être mené à terme ... plus tard. Les modes présents ... se résument à un seul, repris de Flanker 2. Il s'agit du mode DVB-Ob3 qui correspondrait au RWS occidental. Chaque contact détecté est automatiquement interrogé IFF, et la réponse (ou la non réponse) du contact est immédiatement traduite sur le HUD. La symbologie du HUD se rapproche de la réalité puisque chaque contact est désormais présenté sous la forme d'une ligne de trois points adjacents en lieu et place du tiret utilisé dans Flanker2, et si contact est ami, cette ligne est doublée. Malheureusement, l'affichage de l'horizon artificiel sur le HUD, bien présent en mode de navigation, manque toujours à l'appel en mode BVR.

Le MFD montre, lui, les contacts, sur une vue prise de haut du cône scanné par le radar. Cette affichage (qui n'existe absolument pas dans l'appareil réel, le MFD étant plus ou moins, à quelques détails près, un simple répétiteur de HUD) montre en fait l'information que l'on avait dans Flanker2 en activant le TWS. Ces deux modes sont donc en quelques sorte fusionnés dans Lomac. Dans l'appareil réel, le mode BVR se décline en trois sous modes ("face-à-face", "auto" et "poursuite"), qui définissent en fait la fréquence de récurrence de l'onde radar, ainsi que la portée maximale unique sur le HUD... ce travail avec les sous modes est en fait mâché dans Lomac.

Le Datalink, avec l'awacs ou les stations au sol, est bien présent et a été revu avec bonheur depuis Flanker 2, cependant Lomac ne le modélise pas comme un mode propre, mais l'intègre directement dans le mode BVR, en affichant les contacts détectés sur le MFD. Si l'utilisation du Datalink ne relève plus de la magie (comme dans Flanker 2), elle est en même devenue beaucoup moins utile que dans la réalité. En effet, si le Datalink fournit bien la distance et le cap approximatifs (mais pas l'altitude) des contacts détectés par l'awacs ou les stations au sol, il n'oriente pas automatiquement l'antenne du radar de notre avion vers la cible que l'on souhaiterait verrouiller, ce qui va donc donner un peu plus de travail au pilote virtuel ;o) ... un échange d'information en vocal avec l'awacs (ce n'est pour l'instant pas possible avec les stations au sol) sera donc nécessaire pour avoir des précisions sur l'altitude des avions à traiter.

Enfin, le mode "Track While Fly", qui est un mode de poursuite sur information discontinue avec prioritarisation automatique des cibles, est totalement absent de Lomac. Et même si son efficacité opérationnelle semble douteuse, c'est bien dommage, car c'est ce mode qui permettrait, en conjonction avec l'utilisation de R77, de pratiquer des engagement bi cibles avec le Fulcrum S. Oui, vous avez bien lu, pour l'instant Lomac ne modélise pas cette capacité bi-cible du MiG29, dans son modèle 9.13 S .

# L'avionique US

**N**ous allons aborder ici un point sensible cher à nos amis falconneux, fans de F/A-18 ou autres pratiquants de simus de "pousse boutons" : l'avionique des avions US et les modes radar que le LockOn nous propose.

## F-15 Eagle:

Après un rapide détour par l'éditeur de mission pour créer un vol libre avec quelques avions "neutres" dans la zone, j'arrive enfin dans le cockpit de ce bel oiseau. Rien de particulier à signaler, celui-ci semble conforme mais est sans doute le moins réussi des cockpits du simu. Il comporte un TEWS (équivalent au RWR que nous connaissons tous), un MFD et un VSD, l'un affichant le radar et l'autre la page de gestion de l'armement, en plus des classiques instruments analogiques habituels (jauge de carburant, HSI, altimètre etc..).



Mon premier réflexe est de prendre la souris en main le temps de me souvenir que l'on ne dispose pas de cockpit cliquable, il va falloir programmer son joystick ou apprendre les touches clavier nécessaires si on veut s'en sortir. Il faut dire que l'on est un peu déboussolé lors des premiers vols quand on a toujours été habitué à manipuler l'avionique à la souris.

Bref, une fois les raccourcis repérés, voyons un peu ce que nous propose l'avionique :

#### Modes radars:

Les modes radar tous confondus sont au nombre de sept (sans compter le mode STT qui est tout simplement le mode dans lequel se trouve le radar lorsque l'on a verrouillé un appareil).

Pour ce qui est des modes BVR(hors de la portée visuelle), on dispose des classiques RWS et TWS présents dans à peu près toutes les simus, ce dernier permettant ici d'effectuer un tir multiple sur huit cibles différentes. Les réglages possibles sont ici l'élévation de l'antenne, l'angle de balayage et la portée du radar, il faut dire que la seule option qui pourrait manquer est le réglage du nombre de barres (définissant la précision du balayage radar, mais affectant aussi sa vitesse de rafraîchissement) mais est-ce vraiment indispensable ?

Viennent ensuite les modes de combat à vue, le logiciel nous propose ici trois réglages, étrangement à part le mode Bore, on ne retrouve ces appellations dans aucun autre simulateur d'avion US :

- Mode VS: aucun rapport ici avec le mode VS que les aficionados de falcon et F/A-18 connaissent. Il s'agit ici du mode "vertical scan" comparable à l'ACM60 présent dans ces deux simus. Ce mode vous permet de scanner un très faible espace horizontal mais sur une grande amplitude à la verticale. Il vous sera donc très utile en dogfight ou votre ennemi se situe généralement "au-dessus" de votre verrière.
- Mode Bore : Le mode bore vous permet de verrouiller très précisément une cible en visuel. En effet celui-ci scanne une très faible zone, il vous suffit alors de diriger le nez de votre appareil vers la cible désirée.
- Mode Guns : Ce mode est prévu pour le combat au canon et scanne une zone relativement importante à l'horizontale, alors que le volume de scan est nettement réduit à la verticale

LockOn nous propose en plus deux modes "annexes" :

- Le mode Home On Jam (verrouillage sur brouillage) est activé comme son nom l'indique lorsqu'un appareil tente de brouiller votre radar. Ce mode, même si il reste assez imprécis vous permettra tout de même de tenter une attaque alors que votre radar est brouillé par votre adversaire. Il met aussi en évidence le fait qu'une fois repéré, un appareil avec son brouilleur activé se retrouve plus visible (bien que plus difficile à verrouiller précisément) que sans celui-ci.
- Le mode Flood vous permet de tirer sans verrouillage un missile AIM-7 en combat rapproché, celui-ci se dirigeant vers la cible ayant la meilleure signature radar dans un espace limité signalé sur votre HUD.

Parlons justement du HUD, ici rien de spécial à signaler, l'affichage semble correct et il n'y manque apparemment rien d'indispensable. On notera un tout petit détail appréciable : les développeurs ont pensé a faire défiler l'échelle d'indication de vitesse du F-15 à l'envers par rapport au sens auquel on est habitué dans nos simulations, ce qui est conforme à la réalité dans le cas de cet appareil. Cela peut sembler insignifiant mais il est sur que si cela n'avait pas été le cas on aurait rapidement trouvé des simmers pour s'en plaindre dès la sortie du soft.

### A-10 Thunderbolt II:

Voila un autre appareil que nous n'avions pas vu modélisé depuis bien longtemps sur nos PC. L'avionique est ici réduite à son strict minimum tout comme dans le vrai A-10. Ici pas de radar air-sol, ni même air-air. Votre seule aide sera le désignateur IR ou TV de vos missiles maverick. Là aussi, tous les instruments indispensables sont présents. On notera que le RWR (l'instrument vous indiquant les émissions radar présentes dans la zone ainsi que leur source) tout comme dans le F-15 nous propose 3 modes de "tri" des menaces, l'un affichant toutes les émissions radar, l'autre n'affichant que les radars verrouillés sur votre appareil et le dernier n'affichant que les missiles vous menaçant.



# Modes Air-Sol:

### L'AGM-65 K/D Maverick:

LockOn nous propose ici deux versions du maverick : l'AGM-65D à guidage TV et l'AGM-65K à guidage infrarouge. La seule réelle différence dans le simu est que la version infrarouge dispose de niveaux de zoom supplémentaires par rapport a sa version TV.

Sinon, pour ce qui est de l'utilisation de ceux-ci, la procédure est la même que dans les premières versions de falcon4. Il vous suffit de pointer le curseur dans la zone de votre cible puis d'appuyer sur la touche de lock une première fois afin de stabiliser le désignateur, puis de désigner plus précisément la cible désirée pour la voir lockée.



# Bombes, roquettes et canon:

lci, pas question de bombes à guidages laser ou autre outils hi-tech. Nous disposons cependant de divers moyens d'attaque air-sol.

- Les bombes "classiques" MK-82 et MK-84
- Les bombes à fragmentation MK-20
- Ainsi que 3 types de roquettes LAU-10, LAU-61 ainsi que des roquettes fumigènes afin de marquer l'emplacement des cibles pour vos ailiers.
- Et bien sur pour finir le célèbre canon du A-10.

On pourra cependant regretter l'absence de bombes guidées laser, qui, même si le A10 ne peut désigner luimême ses cibles au laser, peuvent toutefois être emportées sur l'appareil réel. Il aurait pour cela fallu que la désignation de cible par un autre appareil ou par des troupes au sol soit possible ce qui n'est malheureusement pas le cas. On peut également noter l'absence des bombes a fragmentation de la série des CBU (52,58,71,87 et 89) qui figurent également sur la liste des emports possibles de l'appareil réel.

Comme signalé plus haut, comme dans la réalité notre A-10 ne dispose pas de radar air-sol. Il vous faudra donc vous débrouiller en visuel avec l'aide du viseur de bombardement (mode CCIP pour les habitués de l'avionique US) pour ce qui est des bombes, ou du viseur "classique" pour ce qui est du canon et des roquettes.

Il faut noter ici LE gros point noir au niveau de la simulation de l'avionique du A-10 : si le concepteur de la mission, lors de sa création, a assigné des cibles a votre appareil, vous verrez apparaître sur votre HUD un losange vous indiquant les cibles à attaquer, même si celles-ci sont des cibles mouvantes, chose que l'on s'attendrait plus facilement à voir dans d'un mauvais jeu d'arcade que dans un simulateur digne de ce nom. Espérons qu'un futur patch nous apporte la possibilité de désactiver cette option sans avoir à retoucher les missions déjà existantes dans lesquels le concepteur aurait désigné de telles cibles.

# Modes Air-Air:

lci aussi les modes air-air sont réduits au minimum. Le seul mode disponible étant la désignation automatique de cible par l'autodirecteur de vos AIM-9, seuls missiles que vous pourrez emporter, nous ne nous attarderons pas sur ce point. Ce mode consiste simplement à positionner votre cible dans la zone de recherche de l'autodirecteur pour obtenir un lock.



# Conclusion sur l'avionique US

Bien qu'étant plutôt sceptique quant à la qualité de simulation de l'avionique des avions US lors de l'installation du simulateur, il a vite fallu que je me rende à l'évidence : LockOn même si il n'atteint de loin, pas le niveau des dernières versions de Falcon4 ou de Jane's F/A-18 nous offre cependant quelque chose de très correct. Il faut dire qu'aussi réaliste que puisse être les systèmes simulés ici, ils ne pourront jamais atteindre le niveau de complexité de ceux présents dans Falcon ou Jane's F/A-18 tout simplement car les appareils représentés ici ne disposent pas d'une avionique aussi poussée que celle présente dans un F-16 ou un F/A-18E de dernière génération. Bien sur on peut toujours regretter de ne pas avoir de cockpit cliquable, de vraie procédure de démarrage des moteurs, des modes radars ou de réglages supplémentaires dans le cas du F-15 mais tout cela estil vraiment nécessaire ? Il me semble que l'équipe d'Eagle Dynamics a réussi son pari de fournir aux simmers une avionique qui, même si elle n'est pas considérée comme exceptionnelle, est déjà plus que suffisante et dont la qualité est déjà surprenante pour une simulation "multi appareils".

#### Le réseau

Si il est un point décevant dans Lomac, c'est bien le réseau. Même si ce dernier est voué à évoluer à l'avenir grâce au patchs, pour le moment son fonctionnement ne permet guère d'effectuer de vrai missions (avec un nombre d'ia conséquent) à plus de 4 personnes. Mise à part ce sérieux problème, il est remarquable de fluidité, même sur une petite connexion.

L'un des point fort est la précision avec lequel il est possible d'effectuer un vol en formation serrée, le lag est très rare et surtout : la gestion des collision est parfaite. Il y a beaucoup à attendre du réseau de Lomac, sous réserve que l'éditeur fournisse beaucoup de travail de son coté , afin que l'on puisse profiter au maximum du produit.



# **Conclusion Générale**

Pour un simmer confirmé LOMAC ne peut que laisser un sentiment mitigé : il aura ses fans et ceux qui l'ignorent. Comparé à ce qui avait été annoncé, de nombreuses promesses ne sont pas tenues, notamment pour ce qui est de la campagne (ceci dit il vaut mieux une campagne linéaire qui fonctionne qu'une campagne dynamique buguée ).

Certes les graphismes sont au top, encore faut il avoir une carte vidéo récente (GF 4 minimum) et beaucoup de ram pour pouvoir les exploiter. Si les graphismes semblent avoir bénéficié de toutes les attentions, il est clair que d'autres domaines n'ont pas profités de ce traitement, le mode réseau est, pour le moment décevant des lors que l'on veut faire une mission à plus de 4 et pas un simple dogfight. Le plus frustrant pour ceux qui ont pratiqué Flanker 2.0, c'est de retrouver les mêmes défauts dans Lomac. Certes il y a de nombreuses nouveautés et améliorations mais les points noirs tel que l'influence de l'IA sur les FPS ou certains défauts du réseau se retrouvent et ce malgré les années de développement.

L'avionique limitée à l'essentiel facilite la prise en main mais diminue l'intérêt à long terme : les utilisateurs de Falcon n'y trouveront pas leur compte en " boutons à pousser " et seront même perturbés par la simplicité d'utilisation générale.

D'un autre coté, pour un simulateur proposant d'origine 6 avions modernes pilotables, LOMAC s'en sort plutôt bien. Les avions sont relativement différents dans leur maniement et missions attitrés tout en étant complémentaires (ce qui rend les défauts du réseau d'autant plus frustrant). Ce choix permet de profiter d'un simulateur à facettes multiples et au gameplay riche car il faudra tirer la quintessence tactique de chacune des machines et armes ce qui représente un challenge intéressant pour tout pilote virtuel. Mais cela nécessite de s'appuyer sur des missions bien éditées et demande donc une bonne connaissance des comportement de l'Al. Pour le simmer non " hardcore " LOMAC peut être un produit fédérateur, il amènera des nouveaux venus dans le petit monde de la simulation de vol de loisir. Les graphismes flatteurs et la prise en main relativement simple sont ses atouts. Avec le temps, ces derniers, s'ils le souhaitent évolueront vers des softs plus "poussés".

Au final, Lomac laisse un goût amer de produit pas terminé (l'absence du manuel français au format PDF sur le CD ne fait que confirmer cette impression). Le potentiel est réel mais les nombreux bugs et limitations risque de freiner l'intérêt de la communauté. Ce potentiel ne peut être libéré que si l'éditeur offre un support sans faille et des patchs correctifs rapidement sous peine de limiter LOMAC au rôle de bon simulateur de Dogfight.

