

Microsoft Flight Simulator AE-45 and AE-145 full review

9–11 minutes

Sorti en même temps que la mise à jour mondiale 14 : Europe centrale, Microsoft, Asobo et Aeroplane Heaven se sont associés pour nous offrir les avions d'aviation générale AE-45 et AE-145 construits par la Tchécoslovaquie pour Microsoft Flight Simulator. Maintenant qu'il est sorti et que j'ai eu la chance de le faire voler autour d'un groupe, je voulais vous offrir une critique. Cette légende locale vous intéresse-t-elle ? J'y jette un coup d'œil !

Un peu d'histoire

Le développement de l'Aero Vodochody AE-45 a commencé à la suite de la Seconde Guerre mondiale avec les designers Jiří Bouzek, Ondřej Němec et František Vík travaillant sur l'avion pendant leur temps libre. Le projet est finalement devenu un projet d'entreprise et l'avion a volé

pour la première fois le 21 juillet 1947. Entre 1947 et 1961, Aero Vodochody puis Let Kunovice produiront un total de 590 avions.

Le nom, Ae-45, faisait référence à la capacité de l'avion à transporter 4 à 5 personnes.

Un certain nombre de variantes seront produites avec l'Ae-45 avec un « Super Aero » Ae-45S produit par Let offrant un meilleur équipement de navigation. Un Ae-145 plus grand et partiellement redessiné serait la dernière variante majeure. La variante initiale serait propulsée par des moteurs Walter Minor 4-III la propulsant à une vitesse de croisière de 230 km/h (ou 124 nœuds) et à une vitesse de pointe de 265 km/h (143 nœuds). La dernière version, l'Ae-145, serait propulsée par Walter M 332-III, augmentant la vitesse à 250 km/h (135 nœuds) en vitesse de croisière et à 280 km/h (151 nœuds) en vitesse de pointe.

L'avion était remarquable pour son époque avec une conception entièrement métallique, un aérodynamisme épuré et une bonne fiabilité. Le pilote Jan Anderle a reçu le trophée Norton-Griffiths Challenge lors de la National Air Race de 1949 au Royaume-Uni. Le même pilote participera plus tard à une aventure aux commandes de l'avion de la France au Cameroun avec un vol sans escale à travers le Sahara.

D'après les articles que j'ai lus, peu d'Ae-45 et d'Ae-145 volent encore aujourd'hui et donc Aeroplane Heaven, Microsoft et Asobo ont une fois de plus réussi à nous fournir quelque chose qui est à la fois une représentation de l'histoire et une sorte d'archive numérique qui aide l'avion à vivre.

Variantes

Il s'agit d'un arrangement intéressant dans la mesure où nous avons deux versions différentes de l'avion disponibles dans le package.

L'Ae-45 est la variante de base et du début de l'après-guerre qui a moins de puissance et une avionique moins sophistiquée. Une partie de l'avionique sera très familière à quelqu'un qui s'intéresse à l'aviation de la Seconde Guerre mondiale, car de nombreuses jauges et certaines commandes proviennent directement d'avions allemands de l'époque. Le contrôle de la magnéto, par exemple, est apparemment dérivé des crosses destinées aux bombardiers Heinkel He-111 (et la conception est également familière à de nombreux autres types allemands de l'époque).

Il n'y a pas de pilote automatique ici et seulement un équipement de navigation très basique. La vue, cependant,

est exceptionnelle et je pense que cette version antérieure est plus amusante à simplement voler et à voler. C'est certainement une expérience plus unique.

L'Ae-145 est plus moderne, commençant sa production en 1959 et emprunte plus d'équipements et de jauges aux avions occidentaux de cette époque. Si vous avez volé autour de Piper Arrows ou de types Cessna des années 60, vous vous sentirez probablement un peu plus à l'aise ici. Un pilote automatique facilite le pilotage de l'avion sur de plus longues distances et donc si vous faites des excursions à travers le pays, je pense que c'est celui qu'il vous faut.

Les deux avions ont des arrangements uniques dans le cockpit. Les commandes des gaz et du mélange sont typiques de la plupart des avions, tandis que le pas de l'hélice est géré électroniquement et a quelques états différents comme le décollage, la montée et la croisière. Je tiens toutefois à noter que l'axe de pas de mon hélice sur ma manette des gaz l'emporte sur ces commandes, ce qui peut donner lieu à des scénarios étranges si vous essayez de faire des allers-retours.





Cockpit de l'Ae-45



Cockpit de l'Ae-145

Ces deux versions représentent des expériences différentes qui sont possibles avec l'Ae-45 et l'Ae-145. Il n'y a pas deux autres exemples en état de voler identiques et donc ce que nous voyons sont deux bons exemples d'une version ancienne et d'une version tardive.

Visuels et sons

Avec une forme élégante et lisse, je trouve que l'Ae-45 et

l'Ae-145 sont assez esthétiques à regarder. Aeroplane Heaven a bien capturé l'aspect général et les textures sont bien faites. Les livrées comprennent à la fois des finitions mates et brillantes et c'est peut-être l'un des meilleurs exemples de ce que Aeroplane Heaven peut faire avec ce genre de look sur un avion. Cela fonctionne bien pour moi ici.

L'aménagement intérieur est également généralement bon et il y a quelques variations de couleurs à l'intérieur et à l'extérieur, l'Ae-145 arborant quelques couleurs de siège différentes en fonction de la livrée. Net! La texturation est généralement bien réalisée à l'intérieur aussi !

L'étrier peut être caché sur l'Ae-45, mais l'Ae-145 semble manquer de cette fonctionnalité. Cela ressemble à un oubli/bug et j'espère que cela pourra être corrigé. Ce n'est pas aussi problématique que dans certains avions en raison de la disposition, mais il y a des raisons légitimes de vouloir supprimer le visuel du manche et vous ne pouvez tout simplement pas le faire dans le 145.

Il y a un petit nombre de livrées pour chacun. L'Ae-45 dispose de trois options peintes tandis que l'Ae-145 en propose quatre. Les deux ont également une livrée entièrement blanche.

Voici l'Ae-45.





Et l'AE-145.





Un interrupteur à bascule dans le cockpit vous permet également de mettre ou d'enlever visuellement le capot moteur, révélant ainsi les composants à l'intérieur.





Mon seul autre vrai reproche vient du point de vue de la propreté de l'avion. Avec un type historique comme celui-ci, j'ai un peu envie de voir un peu de saleté et de crasse et ce que nous avons ici, ce sont des exemples parfaitement préservés. D'une certaine manière, cela correspond à la mission de la préservation numérique, mais j'aimerais voir un peu d'usure à l'intérieur et à l'extérieur.

Les sons sont raisonnablement bons ici aussi, bien que je ne remarque pas beaucoup de différence entre les versions et je dirais que l'impression générale est à peu près moyenne. Il y a quelques bruits de cliquetis dans le cockpit qui, je pense, proviennent de mouvements de commande inattendus parce que j'ai des commandes d'hélice sur un

axe de ma manette des gaz. Je n'ai pas été en mesure de trouver une autre cause.

Manutention



Rien ne se distingue particulièrement avec les Ae-45 et 145 dans Microsoft Flight Simulator en ce qui concerne la maniabilité. C'est un avion GA agréable et facile à piloter.

Les commandes sont relativement bien amorties et l'avion est facile à piloter, à tirer dans les virages et à gérer. L'Ae-45 est un peu moins puissant que de nombreux types de GA et nécessite donc une gestion minutieuse de la vitesse, en particulier dans certaines des zones montagneuses dans lesquelles je l'ai piloté. L'Ae-145 est un peu plus puissant, bien que la différence entre les deux soit subtile.

La maniabilité au sol est également facile, la roulette de

queue étant entièrement contrôlée dans la simulation. Je soupçonne que le vrai est un peu plus une poignée. C'est typique de la plupart des avions MSFS et j'espère que dans les futures itérations de la simulation, nous pourrions obtenir une expérience plus approfondie lors de la manipulation de ces traîneurs de queue au sol.

Heureusement, l'avion n'a pas de glissade latérale étrange que l'on obtient parfois avec les traîneurs de queue dans MSFS une fois qu'ils passent de trois à deux roues au sol pendant le décollage. C'est contrôlable et cela semble raisonnablement naturel à cet égard. Il veut vraiment voler et le décollage se fait donc rapidement avec ou sans volets.

Réflexions finales

J'en suis vraiment venu à aimer ce que les légendes locales représentent dans Microsoft Flight Simulator. Bien que certains avions aient été de véritables classiques que la plupart des gens connaissent et aiment, ils ont également plongé dans des types moins connus qui exploitent vraiment le statut de légende locale.

Pour 14,99 \$ US, cet avion parvient à répondre à la même norme que celle que nous avons vue dans certains des autres exemples de légendes locales. Un avion décent et sans fioritures qui fonctionne bien, qui a fière allure et qui est

amusant à piloter tout en étant une récréation numérique d'un avion historique.

Celui-ci n'innove pas, mais c'est une expérience bien réalisée. J'ai apprécié mon temps avec l'Ae-45 et l'Ae-145 et je ferai probablement un cross-country à un moment donné avec.

Captures d'écran













