

Aircraft review of the DHC-4 Caribou for MSFS

9–11 minutes

Orbx et Asobo Studio se sont associés pour nous offrir une nouvelle légende locale : le DHC-4 Caribou. J'étais vraiment excité d'essayer cet avion, je n'ai pas pu résister à ses racines canadiennes après tout, mais malheureusement, il n'a pas tout à fait répondu à mes attentes à certains égards. Allons-y !

Un peu d'histoire





Après le Beaver et l'Otter, la réputation de de Havilland Canada en tant que fabricant d'avions ADAC ou d'avions à décollage et atterrissage courts a été cimentée par le troisième DHC-4 Caribou, beaucoup plus grand. Le type a impressionné et a trouvé une utilisation avec une variété d'opérateurs militaires et civils. Parmi ses attributs, citons ses opérations sur piste de 1 200 pieds, sa capacité à charger jusqu'à 8 000 livres de fret par la porte de chargement arrière et sa construction robuste.

Il a été exploité par l'armée américaine et l'armée de l'air américaine, par la Royal Australian Air Force, l'Aviation royale canadienne, ainsi que par l'Espagne, le Libéria, le Koweït, le Kenya, l'Iran, l'Inde, le Cameroun et les Émirats arabes unis, pour ne nommer que quelques-uns des opérateurs militaires. Parmi les opérateurs civils, on trouve la tristement célèbre Air America, une façade de la CIA qui mène des opérations clandestines au Vietnam pendant la guerre du Vietnam.

Un grand nombre des 307 qui ont été construits sont maintenant à la retraite, bien que quelques-uns volent encore avec des opérateurs civils.

Visuels

Orbx est connu pour sa collection de packages de paysages visuellement impressionnants dans sa boutique en ligne, à la fois par sa propre équipe et par des tiers. Leurs précédents lancements d'avions ont également été visuellement bons et même impressionnants et, pour la plupart, le DHC-4 est à la hauteur de cette réputation, bien qu'avec quelques ratés.

Tout d'abord, le cockpit lui-même est globalement assez impressionnant. Le panneau a fière allure et l'usure semble appropriée et précise pour un avion qui a beaucoup servi. Beaucoup de détails fins sont également excellents, ce qui est bien compris dans la plupart des endroits. Le plus grand manque sont les sièges qui devraient être un matériau flou mais se retrouvent avec une texture plate se rapprochant d'un matériau flou. Il... n'a pas l'air génial. Un raté dans un cockpit par ailleurs fort visuellement.





À l'extérieur, l'attention générale portée aux détails est excellente et encore une fois avec juste quelques ratés ici et là. Les passages de roue ne sont que partiellement détaillés et la cartographie des bosses partout, en

particulier avec les rivets, est parfois un peu plus basse sur les détails que ce à quoi je m'attendais. Bon de loin, mais ne tenant pas aussi bien qu'ils le pourraient de près. La section du nez semble avoir un problème d'ombrage étrange ou peut-être des bizarreries de modèle 3D. La porte cargo arrière semble également montrer la lumière qui passe lorsqu'il fait sombre - sur cela, cela ressemble à un problème de modèle, mais je suis prêt à accepter que la porte de l'avion n'ait peut-être pas été complètement scellée dans la vraie vie aussi. Quelque chose à examiner un peu plus peut-être.







Du bon côté, les visuels globaux sont excellents et les détails autour des moteurs, des échappements, des volets, des ailerons et des animations sont tous bons à excellents. Ce n'est pas un mauvais avion, mais il y a quelques défauts qui ressortent.

Sons

Le travail sonore sur le DHC-4 est vraiment bon. Les sons de la séquence de démarrage sont satisfaisants et bien

mélangés. Le bruit du démarreur est également légèrement différent de chacun des moteurs, ce qui est une caractéristique intéressante.

Les commandes individuelles, y compris l'accélérateur, l'hélice, le mélange et le joug, qui font toutes des bruits en mouvement. C'est particulièrement perceptible lorsque les moteurs sont éteints, mais vous pouvez toujours l'entendre avec les moteurs allumés. Les moteurs eux-mêmes ont parfois un bourdonnement et un rugissement appropriés, et il y a une bonne relation entre les réglages de puissance du moteur et les échantillons audio.

La dernière chose que je veux mentionner est l'excellent son sur l'ouverture et la fermeture de la porte de chargement arrière. Le son pour ça est génial !

Voler

Le DHC-4 est étonnamment amusant à piloter. On a l'impression d'être dans un avion de type DC-3 avec juste un peu plus de courage. Les ailerons sont lourds et nécessitent une certaine planification et même un peu de gouvernail pour donner un coup de pied à l'avion dans un roulis plus rapide à certains moments où cela est nécessaire. Mais descendez-le dans les mauvaises herbes ou dans un canyon étroit et il le gère bien avec vitesse,

puissance et agilité en quantités à peu près égales.

Cette réputation STOL que le DHC-4 a ? Il peut certainement l'égaliser. Le décollage est rapide malgré la taille de l'avion et les atterrissages peuvent également être réalisés dans un court laps de temps. Le plus grand défi est d'adapter l'envergure de 95 pieds du type à certains de ces petits aérodromes. À condition qu'il y ait suffisamment d'espace, le DHC-4 peut atterrir en un clin d'œil. En d'autres termes, il n'entrera pas dans les bandes de buisson de castors DHC-2, mais tout ce qui est plus grand peut être réalisé.





Le DHC-4 a une capacité de navigation limitée avec la navigation DME et VOR ainsi qu'une petite unité GPS

GNS430 embarquée. L'inconvénient ? Pas de pilote automatique, ce qui signifie que le DHC-4 doit être piloté à la main en tout temps. Il montre l'âge de l'avion, bien qu'une partie de moi souhaite une modification optionnelle avec pilote automatique - je ne sais pas si certains ont volé comme ça ou non, mais j'adorerais cela sur certains de ces vols de campagne plus longs.

Au lieu de cela, le DHC-4 semble mieux adapté pour sculpter des canyons et des vallées fluviales et faire des sauts plus courts entre de petites pistes d'atterrissage et il peut être assez amusant de le faire !

Quelques autres ratés

Il y a quelques bizarreries avec plusieurs systèmes sur l'avion. Cela inclut le panneau de fusibles électriques cliquable, ce qui est bien qu'il puisse être cliqué, mais décevant qu'il ne semble rien faire. Par exemple, éteindre les lumières via le panneau ne fait rien. Il y a aussi des bizarreries avec la batterie, l'huile et les jauges de carburant affichant des lectures qui ne devraient probablement pas se produire sur un avion en bonne santé.

Je peux pardonner presque tout cela pour un add-on relativement bon marché. Le prochain, cependant, est beaucoup plus problématique pour moi.

Mon tout premier vol avec le DHC-4 m'a mené de Toronto à Cleveland par des températures inférieures au point de congélation et de la neige légère par endroits. L'avion a rapidement développé du givrage et, bien que le système de dégivrage de l'avion fonctionne très bien, il y a un gros manque : la commande pour chauffer le pare-brise n'est pas disponible. Vous ne pouvez pas cliquer dessus ou interagir avec lui de quelque manière que ce soit.





Ainsi, même si le pare-brise ne semble pas geler complètement dans des conditions givrantes, vous perdez une bonne partie de la visibilité et vous n'avez aucun recours pour y faire face dans ces conditions. Et ce, malgré le fait que l'avion dispose d'un système pour le gérer. Cela nuit à la capacité du DHC-4 d'opérer dans certaines de ces opérations difficiles de l'arrière-pays dans lesquelles il est censé être en mesure d'opérer. Les climats tropicaux seront nécessaires.

Réflexions finales

Pour le prix de 14,99 USD, l'impression générale du DHC-4 est bonne mais pas géniale. Quelques ratés clés ternissent vraiment l'expérience globale pour moi. Il est décevant de voir le givre au-dessus de la vue des pilotes dans des conditions hivernales à bord d'un aéronef qui est plus que capable de faire face à ces conditions dans le monde réel.

Quelques éléments bâclés sur le plan visuel sont également tatillons mais toujours là. Je souligne d'autres partenariats, tels que le Carenado Bonanza v-tail, qui s'en est sorti magnifiquement et avec beaucoup moins de problèmes pour le même prix, et bien qu'il ne s'agisse pas strictement du même avion, cela nuit un peu au DHC-4.

Cela nuit également un peu à la réputation de l'avion d'Orbx. DHC-2 Beaver, de Blackbird Simulations, a été lancé gratuitement avec beaucoup plus de profondeur et de capacités et cela m'a amené à prêter beaucoup plus d'attention à leur produit Cessna 310R.

J'espère toujours m'amuser avec le DHC-4, mais j'espère aussi que l'équipe d'Orbx apportera des correctifs futurs pour améliorer l'avion. Il a un fort potentiel, mais il doit faire un peu plus pour mériter tous mes éloges. J'espère que cela se produira !

Captures d'écran

































