

The perfect beginner airliner? A review of Microsoft's ATR!

18–24 minutes

Asobo et Microsoft, en collaboration avec le développeur Hans Hartmann, ont publié l'ATR 42/600 et l'ATR 72/600 pour Microsoft Flight Simulator. L'avion de ligne bimoteur à turbopropulseurs a été lancé en tant que premier avion sous une nouvelle désignation de « série Expert », ce qui a suscité beaucoup d'attention à la sortie de cet avion. Après plusieurs semaines et quelques dizaines de vols dans l'ATR, je voulais partager mon point de vue plus décontracté sur l'avion de ligne « Expert Series ». Jetons un coup d'œil aux ATR 42/600 et 72/600 de Microsoft !

D'où je viens

Pour cette revue, j'ai l'impression que j'ai besoin d'ajouter quelques qualificatifs sur l'endroit d'où je viens.

Les lecteurs assidus savent que l'un de mes objectifs cette

année a été de creuser et d'en apprendre le plus possible sur les avions de ligne en simulation. Pour ceux qui ne me connaissent pas non plus, mon expérience typique de simulation de vol implique généralement des vols d'aviation générale à travers le pays en MSFS et X-Plane, des aventures en avion de brousse et des sorties de simulation de combat à hauteur d'esprit dans des biplans ou des attaques rapides et des duels de missiles dans des avions de chasse. Les avions de ligne sont leur propre truc et cela a nécessité d'apprendre pas mal de nouveau matériel ou de revoir des informations que j'ai déjà passées sous silence.

J'ai regardé plusieurs produits d'avion de ligne et j'ai trouvé des moyens de vivre une expérience à la fois amusante et authentique. Une chose devrait être claire dans cette revue dès le départ : je ne suis pas un pilote d'avion de ligne virtuel expérimenté. Au lieu de cela, j'aborde ce point de vue du point de vue d'un joueur un peu plus occasionnel. Il s'agit peut-être en fait d'une majorité de pilotes virtuels, alors j'espère que cela pourrait aider à éclairer certaines décisions d'achat de ce point de vue.

Nous avons appris lors de la dernière série de questions-réponses pour les développeurs que l'ATR est le produit le plus vendu sur le marché Microsoft Flight Simulator. Je

voulais explorer ce que cela signifie avec autant de personnes qui achètent potentiellement ce produit. Que signifie Expert Series et comment cela s'applique-t-il aux différents types de simulateurs de vol. Passons à l'examen !

Un peu d'histoire



Premier vol à l'aéroport de Toulouse-Blagnac en 1984.

Photo par : [André Cros](#). [CC BY-SA 4.0](#).

L'avion de ligne ATR lui-même a une histoire intéressante dont je connais peu de choses. Toute mon expérience personnelle dans le domaine des avions de ligne à turbopropulseurs a été en tant que passager sur la série Q400 de De Havilland Canada (un avion qui, je l'espère, se rendra un jour à MSFS). L'ATR est le concurrent le plus

proche de ce type et, comme le Q400 et le Dash 8 avant lui, a subi un certain nombre de révisions.

Le type lui-même est né d'une coentreprise entre Aerospatiale de France et Aeritalia d'Italie. Vous connaissez peut-être ces deux sociétés sous leurs noms mis à jour – Airbus et Leonardo. Les deux sociétés ont commencé indépendamment, cependant, comme c'était la tendance à la fin des années 1970, il était plus logique pour une coentreprise d'offrir une seule famille d'avions que de se disputer un petit marché.

Le modèle initial ATR 42 sera bientôt suivi d'un ATR 72 allongé et, en 1988, le type a été livré à 200 exemplaires. La demande pour l'avion de ligne à turbopropulseurs se poursuivrait et a vu le type progresser à travers les multiples variantes, les -300, -500 et -600 étant toutes des variantes majeures. Les modèles 42 et 72 font partie de la même chaîne de production, ce qui permet à ATR et aux clients de sélectionner facilement la taille d'avion appropriée pour leurs flottes. À ce jour, environ 500 ATR 42 et plus de 1 000 ATR 72 ont été livrés à 200 opérateurs dans 100 pays.

ATR continue de produire des avions et a [récemment partagé un concept de moteur hybride](#) qui semble susceptible de garantir que l'ATR continue pendant un certain temps. La version de Microsoft Flight Simulator est

l'ATR 42/600 court et l'ATR 72/600 plus long - des versions modernes avec des hélices et des moteurs meilleurs et plus économes en carburant et une avionique mise à jour.

Pourquoi l'ATR interjette appel

Mon premier avion de ligne sérieux pour MSFS a été le [PMDG 737-600 que j'ai effectué mon premier vol complet il y a quelques mois](#). Cet avion est un point de départ potentiel pour de nombreux qui s'intéressent à cet espace grâce à sa haute qualité et à son prix quelque peu inférieur (par rapport aux autres modèles de 737). Mais cet avion a un problème : il est complexe et c'est beaucoup à assimiler en même temps. Les pilotes vétérans de la simulation 737 s'y habituent facilement, mais les débutants vont avoir du mal dans certains cas. Ce nouveau venu l'a fait !

Passer directement au 737 à partir d'autres types d'avions semblait parfois un peu écrasant. Cela m'a amené à chercher ailleurs et à trouver d'autres expériences d'avion de ligne qui pourraient me faciliter un peu plus la tâche. Il s'avère que ce que je cherchais peut-être était un avion de ligne à turbopropulseurs.

L'ATR emprunte des itinéraires plus courts, à des vitesses plus lentes, avec un peu moins de complexité et un peu plus de temps pour anticiper les prochaines étapes. Cela le

rend terriblement attrayant lorsque vous avez une bonne idée de la façon dont tout cela fonctionne.



Cette vitesse plus lente et cette taille plus petite signifient également que l'ATR vole à destination et en provenance de lieux plus uniques que votre vol 737 moyen ne fera pas. Lors de mon premier vol, [je l'ai piloté avec la livrée d'Air Tahiti et j'ai fait voler cet avion à Bora Bora](#). C'était juste une expérience époustouflante visuellement et une excellente introduction à l'avion. Ensuite, je l'ai sorti encore et encore en le faisant voler de [Liverpool à Dublin, de Munich à Prague, de St. John's à Saint-Pierre](#), et plus encore !

Microsoft vend également l'offre groupée comprenant les 42 et 72 pour un prix bas de 19,99 USD. Ils ne sont pas vendus séparément, bien qu'avec leur prix bas, cela en fasse un achat facile. Ce prix est encore plus bas pour les

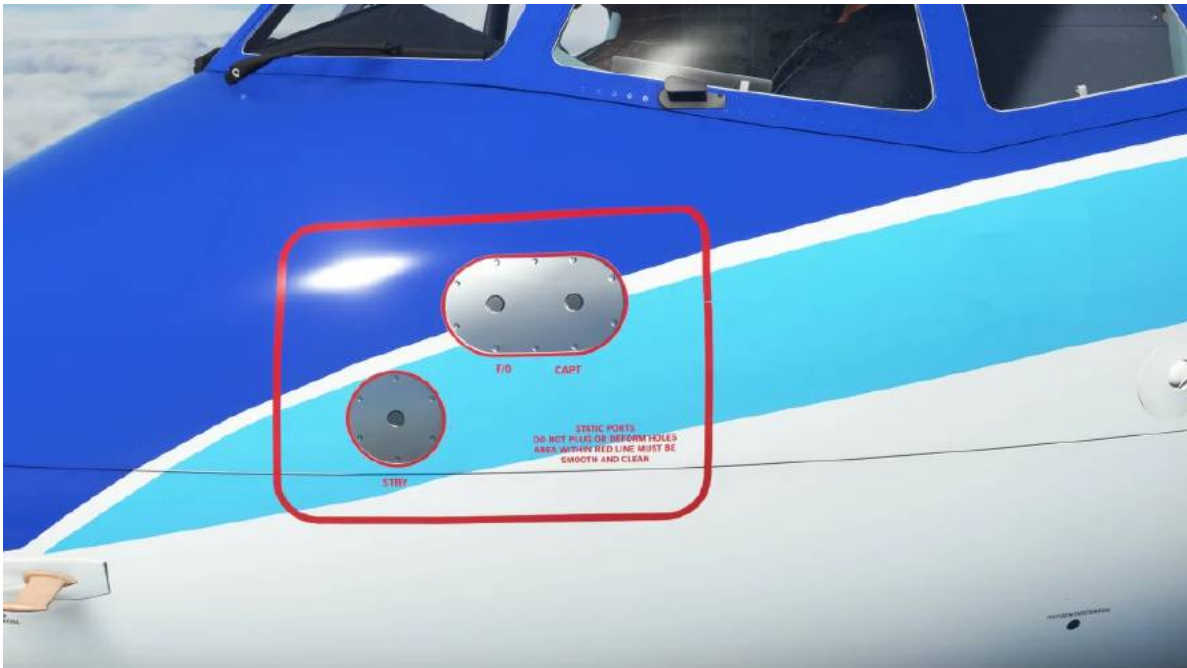
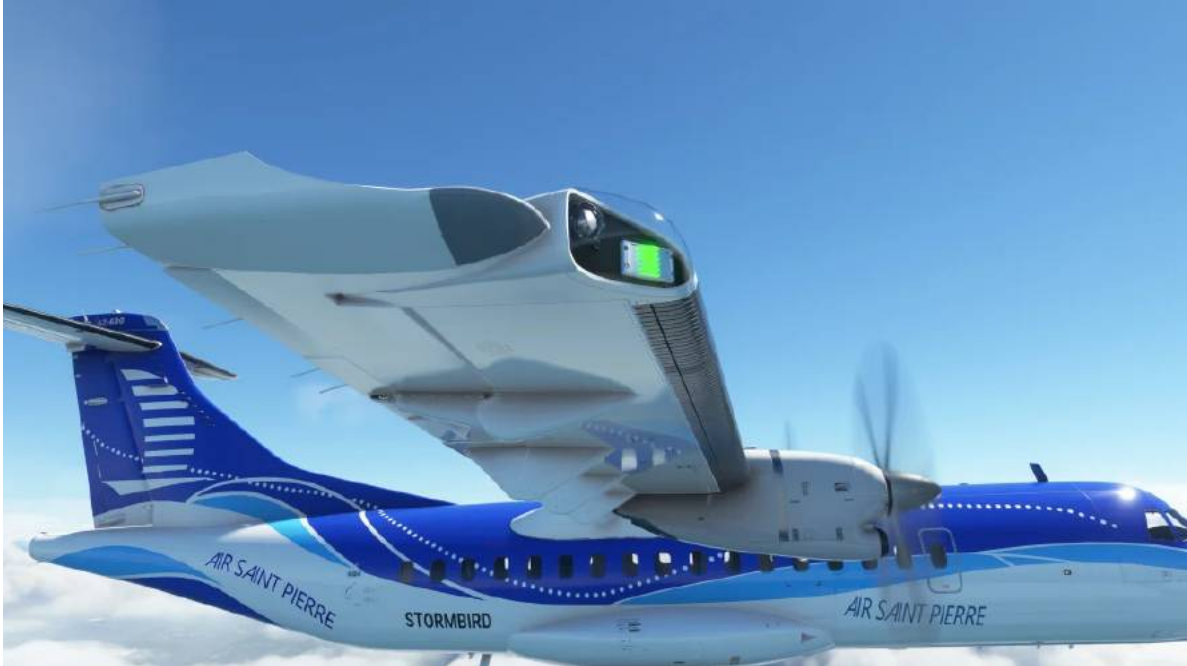
propriétaires de Premium Deluxe, puisqu'il s'élève à 12,99 USD. Cela signifie que, pour beaucoup, il est plus facile de prendre des risques dans cet avion. Il est préférable de savoir que vous n'aimez peut-être pas que les avions de ligne dépensent 12 \$ ou 20 \$ plutôt que de dépenser plus de 50 à 150 \$ sur les autres options disponibles.

Les bonnes choses

Il y a déjà beaucoup de choses à aimer avec cet avion et cela commence par son apparence. Tout simplement : il a l'air vraiment bien.

Comme beaucoup d'avions dans lesquels Asobo a été impliqué directement, il a un aspect très propre, presque frais d'usine. C'est probablement, en partie, dû aux accords de licence qu'ils concluent avec les entreprises avec lesquelles ils font affaire. Cela ne signifie pas non plus qu'il n'y a pas beaucoup de détails, de la forme générale de l'avion au train d'atterrissage en passant par l'éclairage extérieur très détaillé.







Il y a aussi des portes et des trappes de chargement fonctionnelles, une cabine complète, une porte qui s'ouvre sur la cabine et un cockpit très bien détaillé où à peu près tout a un aspect et une sensation cohérents. Il y a quelques disputes dans la communauté au sujet de la couleur du poste de pilotage. Après avoir comparé les images des cockpits du monde réel de la série /600 par rapport à celui simulé, je me dis que celui-ci est presque parfait. Les versions précédentes de l'ATR avaient une couleur différente du cockpit et c'est peut-être de là que viennent les désaccords. Je ne suis pas sûr.







Les performances avec l'ATR ont également été excellentes. Alors que certains avions de ligne complexes subissent un impact substantiel sur la fréquence d'images, je n'ai pas du tout expérimenté cela avec cet avion.

Les deux variantes de l'ATR, le 42/600 et le 72/600, sont livrées avec quelques livrées. C'est juste assez pour être intéressant et bon pour les flyers Xbox aussi. Bien sûr, plus aurait été bien, mais là encore, nous voyons la communauté combler les lacunes rapidement et il y en a [plus de 350 déjà disponibles sur flightsim.to](https://www.flightsim.to) pour les dépliant de simulation PC.

Voici quelques-unes des livrées incluses.





Et voici quelques superbes livrées communautaires que j'ai utilisées. Superbe!







L'ATR semble également très bien voler. Il y a quelques bizarreries avec le profil de traînée à basse vitesse selon les pilotes du monde réel, mais en vol normal, il semble faire tout ce qu'il est censé faire sans trop de problèmes. Il est facile à manipuler, et il décolle, atterrit et roule facilement aussi. Faites attention au taux de montée car il ne monte pas trop rapidement et 1 500 pi/min est un réglage optimiste à des masses opérationnelles plus élevées ou à des altitudes plus élevées. Oui, j'ai fait décrocher l'avion à quelques reprises et ce bruit de vibreur de manche capte vraiment votre attention !

L'ATR est beaucoup plus facile à aligner et à atterrir sur une piste que les avions de ligne plus rapides. Il se prépare également à un atterrissage d'environ 120 nœuds, de sorte que les personnes qui sautent d'un Cessna à l'ATR ne trouveront pas cela aussi écrasant que quelque chose de plus grand et plus rapide.

Microsoft a également, à son crédit, publié plusieurs vidéos tutorielles pour aider au processus d'apprentissage de l'armement d'un nouvel avion complexe. Aucun manuel PDF n'est disponible à ce stade-ci et l'équipe de Flight Simulator nous dit qu'elle n'a pas encore de solution pour cela. La série de découverte basée sur YouTube comble bien le vide.

Tout ce que ces tutoriels ont manqué a également été facilement rattrapé par la communauté, car il existe plusieurs dizaines de vidéos. J'en ai regardé un tas avant mon premier vol, puis encore plus pour mes deuxième, troisième et quatrième sorties complètes.

EFB, MCDU et autres articles en appuyant sur des boutons

L'EFB inclus est une caractéristique très bienvenue pour moi. Il a pas mal de capacités et il vous donne la possibilité

de gérer des choses comme les portes, les valeurs de performance, les poids, etc. Il dispose également d'états de panneau - d'un simple clic sur un bouton, vous pouvez emmener l'avion dans le froid et l'obscurité, avec l'alimentation externe allumée ou l'option prêt à rouler. Ce dernier est essentiel pour un départ rapide et amusant à la porte d'embarquement.

Je pense que ce genre de fonctionnalités est essentiel, surtout si vous voulez juste commencer et ne pas faire le démarrage à froid et dans l'obscurité. L'EFB ne fait pas tout, ce que je vais aborder, mais il fait du bon travail dans l'ensemble.

Le MCDU (l'ordinateur de vol) fait beaucoup et bien qu'il ait quelques problèmes, couverts ci-dessous, c'est, comme je le comprends, plus ou moins une expérience ATR authentique. Comme la plupart de ces ordinateurs de vol, ce n'est pas l'expérience la plus conviviale. Vous commencez lentement à vous y habituer au fil du temps et celui-ci m'a aidé à surmonter certains des défis que j'ai rencontrés avec d'autres ordinateurs de vol. Je ne vais pas tout à fait suivre les règles, mais grâce aux vidéos tutorielles, j'ai réussi à le faire fonctionner. Cela a été une révélation et une expérience d'apprentissage pour moi et j'ai apprécié le résultat !





Il prend également en charge une capacité VNAV et, d'après ce que j'ai entendu, il fonctionne, bien que pas tout à fait au niveau du PMDG 737 ou du Fenix A320. VNAV, pour les pilotes vétérans, semble être un fait pour beaucoup et donc avoir cette capacité au départ est bon à voir. À l'heure actuelle, avec mon vol moins que précis, le mode VS fonctionne comme il le fait dans un avion de l'aviation générale et l'ATR a également son propre marqueur de haut de descente sur le plan de vol, ce qui facilite le tri quand il est temps de commencer le trek à partir de l'altitude de croisière. Rien ne se passe trop vite dans l'ATR, vous avez donc généralement le temps de faire le tri et je suis moins préoccupé par ce qui est répertorié sur une carte d'aéroport personnellement, bien que vous puissiez tout à fait le piloter par les chiffres à en juger par les vidéos que j'ai regardées.

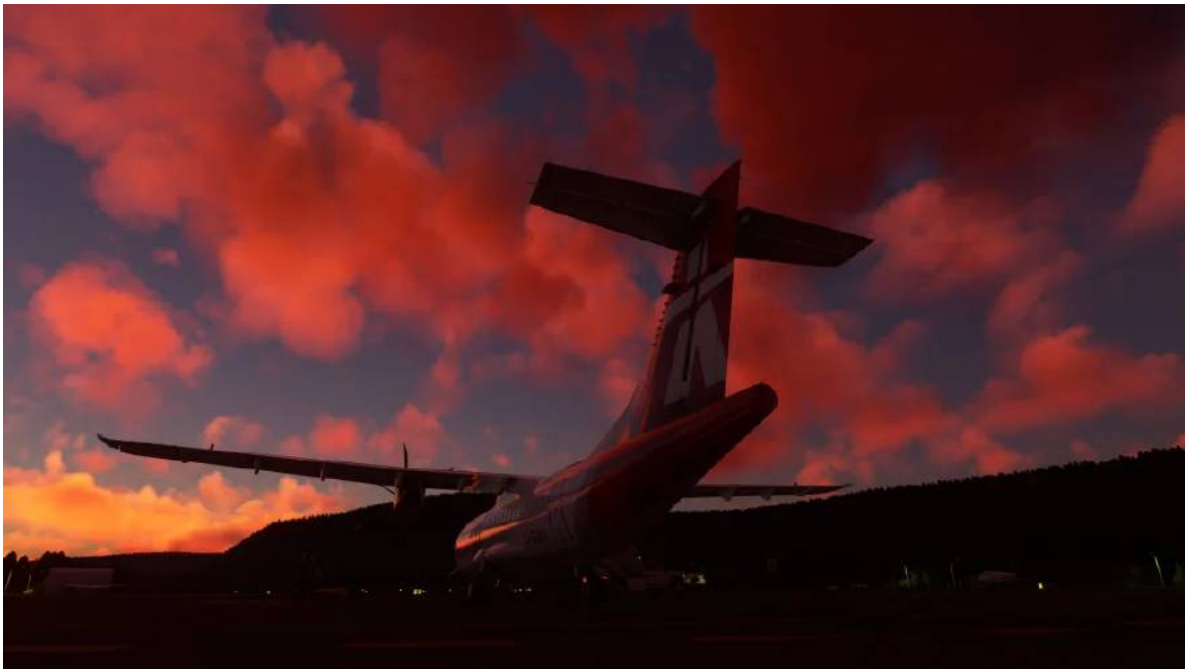
L'ATR a également quelques points de clic utiles sur les panneaux de verre. Ceux-ci sont référencés par un écran d'aide sur l'OEPP. Ce qu'ils font, c'est vous permettre de contrôler des fonctions que vous auriez autrement dû regarder dans le cockpit. Cliquez en haut de l'écran de navigation, par exemple, et cela augmentera la portée de visualisation de votre plan de vol. Cliquez sur le bas et vous faites l'inverse. Cliquez de chaque côté de l'écran et vous passerez également d'un mode à l'autre. Gentil! J'apprécie toujours les améliorations de la qualité de vie qui reconnaissent que vous n'êtes pas là dans le cockpit à interagir avec l'avion de la même manière qu'un pilote réel.



Les panneaux de verre sont livrés avec quelques options comme la possibilité d'afficher une vision synthétique. Très utile pour les situations de faible visibilité.

Je tiens à terminer cette section en notant que l'ATR est, après son premier patch, remarquablement stable et sans aucun problème de plantage que j'ai remarqué. D'après mon expérience, il gère bien l'accélération du temps et vous pouvez activer la pause sans aucun problème. Mes fréquences d'images ont également été très élevées - certains avions de ligne peuvent s'enliser, mais pas celui-ci.

Les moins bonnes choses



La [section des rapports de bogues des forums MSFS](#) est remplie de problèmes sur cet avion. Certains sont obscurs et d'autres plus évidents pour l'utilisateur moyen. Ce n'est pas un festival de bugs complet, mais ceux-ci seront ennuyeux pour certains.

La planification du vol à bord de cet avion est un problème

pour certains. Si vous êtes un pilote de ligne chevronné, les bugs du MCDU peuvent vous agacer. La possibilité d'entrer dans les voies aériennes, par exemple, est actuellement désactivée dans l'attente d'une réécriture de ce système. Finalement, cela sera corrigé, j'en suis sûr, mais pour l'instant, vous devez éviter d'entrer dans les voies respiratoires. Les waypoints, les SIDS et les STARS sont très bien.

Si vous préférez utiliser SimBrief pour faire vos tournées, il n'y a pour le moment aucun moyen de l'importer officiellement dans le MCDU. Je dis « officiellement » parce que certains ont découvert une solution de contournement qui semble fonctionner et [une vidéo couvrant le processus montre une méthode relativement simple pour les propriétaires de PC](#). Une mise à jour future est apparemment prévue qui permettra d'utiliser un moyen plus intégré d'importer un exposé.

Pour les voyageurs plus occasionnels, vous pouvez également être comme moi et trouver que le planificateur de vol de MSFS est parfaitement adapté à vos besoins et avec cela, je suis un peu déçu que l'ATR ne le prenne pas en charge à l'heure actuelle. J'espère que ce sera le cas un jour, mais pour l'instant, non. Vous pouvez toujours l'utiliser pour planifier un vol, puis entrer vous-même les

informations dans le MCDU, ce qui a été mon flux de travail lorsque je pilotais cet avion. D'un autre côté, cela m'a forcé à apprendre à utiliser le MCDU, donc peut-être que ce n'est pas si mal !

Beaucoup ont également signalé des problèmes avec les manettes des gaz. Cet avion, comme plusieurs autres, a la capacité de régler et de calibrer les positions des gaz et c'est à la fois bon et mauvais. La récente mise à jour semble avoir résolu la plupart des problèmes, mais je sais que cela peut encore être un problème pour certains. La récente mise à jour a également ajouté la possibilité de basculer en mode inverseur (en appuyant sur le bouton), ce dont je suis très reconnaissant.

Je dois également noter que certains utilisateurs semblent avoir ignoré le verrouillage des rafales qui empêche les manettes des gaz de trop avancer jusqu'à ce qu'elles soient correctement activées. Certains bugs ne sont pas des bugs après tout.

Il existe un système d'étalonnage de la manette des gaz spécifique à l'avion qui peut aider, cependant, je le trouve un peu déroutant à utiliser. On y accède via l'EFB et franchement, je n'ai pas complètement compris ce qu'il est censé faire. [Il existe un guide d'aide, mais je ne suis pas sûr qu'il explique comment utiliser cette fonctionnalité de](#)

[manière adéquate](#).

Il y a aussi quelques problèmes visuels. Le pire contrevenant que j'ai trouvé est qu'il y a des fuites de lumière dans la zone de fret, immédiatement derrière le poste de pilotage, à certains moments de la journée.



Un correctif a déjà résolu une longue liste de problèmes et si Microsoft peut maintenir un flux constant de correctifs à court terme, je pense que l'ATR sera très bientôt en bonne position. Personnellement, je n'ai pas rencontré beaucoup de ces bugs. C'est peut-être dû à la chance ou à mon manque d'expérience, mais rien ne m'a empêché de m'amuser avec cet avion.

Quelques réflexions finales

Microsoft a utilisé un nom marketing très spécifique sur cet

avion, l'appelant la « série Expert ». Cette nouvelle série coexiste avec les séries « Local Legends » et « Famous Flyers » qu'ils diffusent depuis un certain temps déjà.

Il est évident qu'ils ont décidé de l'appeler la série Expert pour se distinguer de ces deux autres séries et je pense que c'est justifié. Peu importe ce que diront les détracteurs, l'ATR est définitivement plus profondément simulé et plus compliqué que tout ce que Microsoft et Asobo ont publié. À l'exception de l'iniBuilds A310 dans le pack du 40e anniversaire et je pense que si Microsoft avait sorti l'A310 séparément, il mériterait également le même schéma de nommage.

Avec quelques bugs déjà écrasés et des plans futurs pour mieux importer des plans de vol, je pense que cet ATR peut être élevé au rang d'avion brillant qui se situe heureusement au milieu entre les détails intenses et la modélisation approfondie des systèmes que vous voyez avec un produit PMDG ou Fenix du côté plus de l'étude et certains des types plus simples qui sont disponibles du côté plus décontracté des choses.

Assez rapide pour couvrir quelques courts sauts entre des aéroports intéressants, suffisamment profondément simulé pour offrir une expérience d'apprentissage, et assez facile pour tout gâcher et toujours l'amener pour un atterrissage

rapide et facile, tout cela le rend extrêmement attrayant en tant qu'avion de ligne débutant pour le frémissement de vol de l'avion de ligne en herbe. Ce n'est pas parfait, mais c'est vraiment amusant et c'est finalement ce que je recherche ici. Beaucoup d'entre vous le sont aussi, je suppose !

À 20 \$ US ou seulement 12 \$ pour les propriétaires de Premium Deluxe, Microsoft a fixé le prix de celui-ci à vendre, ce qui le rend facilement accessible à de nombreux simulateurs de vol. C'est assez amusant pour les pilotes occasionnels et juste assez bon pour les vétérans. Je pense que je peux déjà le recommander à la plupart des gens, à moins que les problèmes susmentionnés avec le MCDU ou l'accélérateur ne vous fassent réfléchir. Si, toutefois, vous êtes un fan de PMDG ou de Fenix et que votre expérience de l'avion de ligne doit être de ce niveau... Vous voudrez peut-être l'ignorer et continuer à piloter l'avion de ligne de votre choix. Pour moi, cependant, cela a été l'un des plus amusants que j'ai eu avec la simulation depuis de nombreux mois et je m'amusais déjà beaucoup.

Captures d'écran



