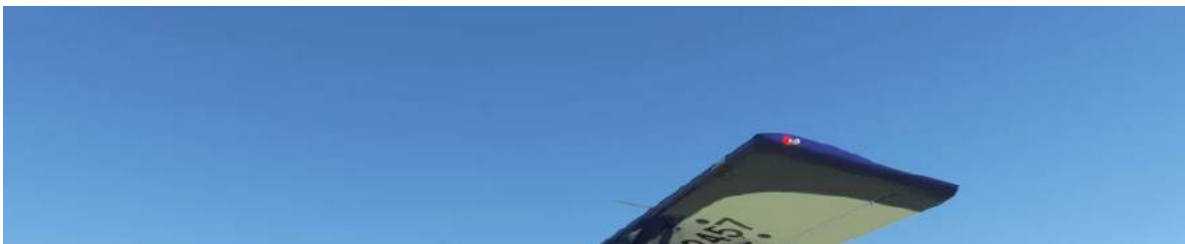


Bush plane fun! Reviewing the Asobo Studios Aviat Husky A-1C

14–18 minutes

Voler à l'intérieur et à l'extérieur d'aérodromes austères, de berges de rivières et de glaciers enneigés ne sont que quelques-uns des types de vol que vous pouvez faire avec le nouvel Aviat Husky A-1C d'Asobo. Il s'agit d'un avion de brousse robuste et performant dans son but et dans son utilisation. Maintenant qu'il a été recréé pour notre plaisir dans Microsoft Flight Simulator, il est temps de l'examiner et de se pencher sur cet avion. À quoi cela ressemble-t-il ? Est-ce amusant de voler ? En quoi est-il différent des autres avions de brousse déjà disponibles dans la simulation. Jetons-y un coup d'œil !

L'histoire du Husky





Voler près du cratère de météorites en Arizona

Avant l'annonce de cet avion par Asobo Studios, je ne savais rien de l'Aviat Husky. Je connaissais bien le Piper Cub, mais ce type était relativement inconnu pour moi. Il s'avère qu'il s'agit en fait d'un avion assez populaire dans le segment, alors considérez que mes yeux sont ouverts.

Le caractère a vu le jour en tant que nouveau design de Christen Industries en 1985. La même société qui a conçu le biplan de voltige Christen Eagle. Ils ont conçu l'avion à l'aide d'un logiciel de CAO, ce qui en fait l'un des rares avions de brousse à avoir commencé sa vie en tant que dessin numérique, des décennies après que le premier Piper Cub ait été imaginé.

Christen Industries a fait l'objet d'une action en justice après qu'un avion ait été accusé d'avoir tué son pilote et que toute la société ait été rachetée par Aviat Aircraft en 1991. La production du Husky s'est poursuivie avec plus de 650

exemplaires en service actif.

Un avion à ailettes hautes, biplace et à double contrôle, il est très clair que le Husky a beaucoup en commun avec le Piper. Ce n'est pas un coup contre lui, étant donné que la conception de l'avion de brousse à aile haute a déjà été couronnée de succès depuis plusieurs décennies. Il faut un peu de temps pour apprécier la simplicité du design et la façon dont la forme globale de base semble fonctionner.

Selon certains des commentaires des pilotes que j'ai entendus, le Husky est un peu plus lourd à l'arrière que le Piper et cela peut en fait aider au décollage court et à la stabilisation lors des atterrissages courts. L'engrenage est également plus en avant, ce qui contribue encore à cette stabilité.

Quatre versions





Voir le cratère de météorites de l'Arizona

Le Husky A-1C est disponible en quatre versions dans Microsoft Flight Simulator. Il existe un modèle standard avec des roues et une configuration standard. Ensuite, il existe une version à pneus de brousse avec des pneus plus grands qui sont destinés à être utilisés dans des pistes d'atterrissage accidentées, des bancs de sable et d'autres endroits accidentés.

Ensuite, nous avons la version équipée de skis. Il dispose d'une configuration de cockpit unique avec une commande qui soulève et abaisse les pneus. Vous atterrissez dans un aéroport conventionnel ? Pas de problème, soulevez les skis et laissez les pneus s'occuper de la tâche. Vous atterrissez sur un glacier, un champ enneigé ou un lac gelé ? Laissez tomber les skis et atterrissez sans trop de problèmes de cette façon.





Équipé d'un flotteur



- Pneus de brousse



Skis



- Standard

Enfin, la version hydravion est également disponible.

Encore une fois, il dispose d'un cockpit unique avec des commandes pour le gouvernail déployable ainsi que des commandes pour vous permettre de lever et d'abaisser le train d'atterrissage. Les petites roues ne sont pas les meilleures pour atterrir, mais elles suffiront lorsque vous devrez atterrir dans un aéroport. Ensuite, vous pouvez faire demi-tour et aller atterrir sur votre lac préféré. Génial!

Je tiens à mentionner que la gestion de l'eau sur cet avion n'est pas différente des autres hydravions ajoutés à la simulation récemment. Ce n'est pas la meilleure

manipulation de l'eau que j'ai connue, mais c'est suffisamment amusant pour ne pas trop me déranger. Un peu plus de fidélité ici serait bien, mais cela ne s'applique pas strictement au Husky. Les effets de sillage, cependant, sont superbes, de sorte que l'élément visuel est définitivement bien capturé.

Attrait visuel

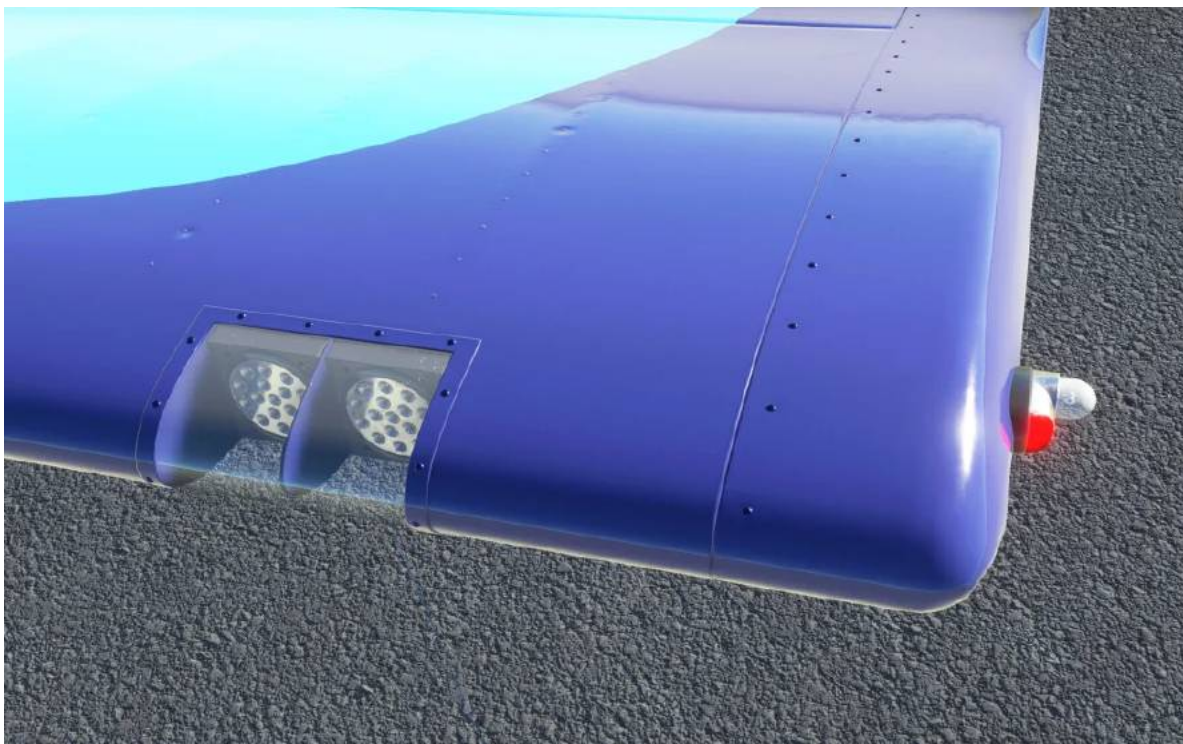


Survolant les Bahamas dans un élégant Husky marqué orange, gris et noir.

Le modélisateur 3D et l'équipe de textures d'Asobo ont déjà fait leurs preuves avec les nombreux avions par défaut de la simulation et ils ne nous ont pas non plus laissé tomber ici. Bien qu'il ait l'air un peu plus propre qu'un avion de brousse

ne devrait l'être, le travail réel en 3D et en texture est superbement bon et tient même en regardant de près.

L'une des choses impressionnantes que j'ai remarquées avec les modélistes d'Asobo et que d'autres équipes ont manquée, ce sont les détails sur les petites pensées comme les antennes, les feux de navigation et les phares d'atterrissage. Par exemple, vérifiez les détails sur les feux de navigation et les feux d'atterrissage/roulage. Les détails affichés ici sont superbes, même lorsqu'ils sont aussi proches et personnels que cela. C'est faire preuve de beaucoup de soin.



En y regardant de plus près, ces détails sont impressionnants (bien qu'un peu propres).

L'avion est également livré avec plus d'une douzaine de

livrées différentes, ce qui signifie que vous pouvez, dès la sortie de la boîte, trouver le schéma qui vous convient le mieux. Je suis sûr que beaucoup d'autres livrées seront en route de la part de la communauté, mais en attendant, celles-ci devraient plus que satisfaire.

Le seul problème que j'ai avec les livrées est qu'elles ne s'appliquent qu'à la version standard de l'avion. La version avec pneus de brousse, la version flottante et la variante ski n'ont pas de peaux en dehors de la version par défaut. J'espère vraiment qu'ils corrigeront cela à un moment donné.

À l'intérieur du cockpit, les détails se poursuivent avec beaucoup de détails partout autour du cockpit, du sol à la structure intérieure. Je trouve les jauges analogiques moins lisibles et moins tranchantes que les autres, ce qui semble être une exception notable à un très bon cockpit.

A noter également, la porte est interactive et, pour la première fois à Asobo, vous pouvez l'ouvrir ! J'adore ça.





Une première pour un avion Asobo – la porte s’ouvre !

Des systèmes à votre disposition

J'appellerais le Husky A-1C un avion de moyenne fidélité. Il ne va pas jusqu'à modéliser l'ensemble du système électrique (et les disjoncteurs ne sont pas interactifs), mais presque tout le reste du cockpit fonctionne et est cliquable.

L'A-1C que nous avons est configuré avec un kit de vol IFR qui lui donne une interface de tablette sur l'écran central, des affichages numériques du moteur sur la droite et quelques sauvegardes analogiques pour tout le reste. Le résultat est un avion flexible qui peut facilement utiliser le GPS pour naviguer, localiser les bandes de brousse et y atterrir avec une relative facilité. L'affichage de visualisation 3D signifie également que des éléments tels que les montagnes, les collines et les vallées sont navigables même par faible visibilité.





Le cockpit IFR vous offre une variété d'affichages analogiques et numériques traditionnels de style cockpit en verre.

Les systèmes sont bien faits et cela inclut les avertissements sonores du panneau de gestion du moteur vous avertissant en cas de faible pression d'huile ou de sursrégime du moteur. Le klaxon de stalle semble également authentique lorsque je le compare à une vidéo d'un vrai A-1C que j'ai regardée sur YouTube. Ce sont tous des domaines où l'avion semble très authentique par rapport à la réalité.

J'ai également été impressionné par le fait que le mélange carburant/air est un réel problème avec cet avion et que voler à destination et en provenance d'aéroports à des altitudes plus élevées nécessite vraiment un changement de mentalité.

Asobo a également fait un excellent travail avec la liste de

contrôle interactive. J'adore cette fonctionnalité dans la simulation et j'aimerais vraiment que plus d'avions l'utilisent. Il facilite l'apprentissage des procédures de démarrage et d'arrêt et vous aide vraiment à apprendre l'avion.



La liste de contrôle interactive est complète et vous aidera à démarrer si vous aimez cliquer sur les boutons vous-même.

D'après ce que je peux dire, c'est proche ou c'est la vraie liste de contrôle et elle comporte plusieurs étapes et étapes pour que l'avion soit opérationnel et fonctionnel. D'un autre côté, il s'agit d'un avion simple, donc les débutants ne devraient pas se sentir intimidés car il n'y a pas grand-chose à faire avant d'être debout et de voler.

Les systèmes ne font pas nécessairement l'avion, mais je pense que c'est ce genre de chose. Ils facilitent le type

d'exploration hors réseau et de localisation d'aéroports éloignés, une tâche déjà assez difficile et qui les rend réalisables pour la plupart des pilotes virtuels.

Piloter le Husky



Faire ce que les avions de brousse font de mieux, voler dans les zones de l'arrière-pays (l'Alaska dans ce cas) où les autres avions n'osent pas aller.

Avec une puissance de 180 chevaux, une aile haute et une vitesse de pointe de seulement 145 mph, ce n'est pas un avion rapide ou avec un taux de montée rapide. Il est cependant manœuvrable et capable de travailler dans un espace aérien restreint entre les montagnes et dans les petites vallées. Sa vitesse de décrochage n'est que de 43

mph avec la puissance allumée et lorsqu'il cale, il a tendance à le faire extrêmement doucement.

J'ai regardé une vidéo du monde réel avec l'avion en vedette et le pilote a effectué un décrochage pour montrer à quel point l'avion était stable et stable. Le Husky A-1C de Microsoft Flight Simulator se comporte presque de la même manière... ou du moins aussi près que je puisse le dire d'une vidéo.

Il s'agit d'un traîneur de queue et, comme tous les traîneurs de queue de Flight Simulator, il a tendance à bien se comporter jusqu'à ce que la queue se soulève du sol. Contrairement à d'autres autres, cela semble un peu plus naturel et bien élevé, et un peu de manche et de contre-gouvernail appropriés facilitent le décollage. Les atterrissages nécessitent un peu de soin et d'attention, mais avec cette faible puissance à la vitesse de décrochage, vous pouvez vous sortir de presque n'importe quel endroit difficile avec juste un peu plus de puissance et une main calme sur les commandes.

C'est simple et facile à piloter et il n'y a pas grand-chose d'autre à dire.

De superbes sons





Les sons sur cet avion sont excellents

Asobo a toujours fait du bon travail sonore avec ses avions et c'est encore un autre exemple. Les sons de démarrage sont bruts et percutants, les atterrissages avec des roues, des flotteurs et des skis différents ont des sons différents, les avertissements sonores semblent provenir de la réalité. Il en va de même pour le klaxon de stalle.

Les sons extérieurs et intérieurs du moteur sont également excellents et il n'y a pas de boucles notables ou d'artefacts audio que je peux entendre.

Dans l'ensemble, le Husky est très bien fait d'un point de vue audio, ce qui ne fait qu'aider à l'expérience.

Où s'intègre-t-il ?





S'échappant des violents orages au-dessus de l'aéroport de l'île de Toronto.

Avec la sortie du premier avion d'Asobo, ils ont fait un ajout archétypal à la série sous la forme de [l'ultra-léger Top Rudder Solo 103](#). Cela a jeté les bases d'un plus grand nombre d'ultra-légers au cœur de la simulation, ce qui est toujours bon à voir. Le Husky A-1C, en revanche, ne semble pas faire la même chose à l'heure actuelle et ajoute plutôt une nouvelle option à la petite collection d'avions de brousse disponibles, qui s'agrandit lentement.

Et Microsoft Flight Simulator est déjà livré avec trois avions de brousse (si vous avez le Premium). Alors, quelle est la place du Husky et vaut-il votre argent si vous appréciez déjà les autres ? C'est une question difficile à répondre, car je n'ai pas l'impression que l'Aviat Husky A-1C ajoute

quelque chose de spécifique au mélange que nous n'avons pas déjà. Le XCub est l'avion de brousse moderne à cockpit en verre, tandis que le Savage Cub et le Shock Cub sont un peu plus traditionnels. Le XCub est livré avec les mêmes options de ski et de flottaison maintenant aussi avec la mise à jour 5.

Cela dit, si vous voulez un peu de variété dans votre vol d'avion de brousse et c'est ainsi que vous appréciez Flight Simulator, avoir un autre type dans votre hangar n'est pas une mauvaise chose non plus. Cet avion a été excellemment modélisé et j'adore le temps que j'y ai passé. Je vais le piloter davantage et donc si la variété est ce que vous recherchez, cela ajoute une cerise sur le gâteau d'une collection déjà solide d'avions.

Réflexions finales

Un avion solide complet ajouté à la collection Microsoft Flight Simulation. Asobo sait comment faire en sorte qu'un avion ait l'air bien, sonne bien et fonctionne bien avec un niveau de fidélité moyen et un œil sur l'accessibilité à une grande variété de pilotes de simulation.

Cela pourrait absolument être plus approfondi, mais cela coûterait aussi plus cher et offrirait plus de complexité à un public plus restreint, donc je pense que c'est un choix

pragmatique dans la modélisation de cet avion. C'est amusant de voler, cela vous encourage à aller voler dans des endroits où vous ne vous dérangeriez peut-être pas dans d'autres avions, et le temps que j'ai passé avec cet avion a été incroyablement amusant.

Lors de l'annonce du type, Jörg Neumann a mentionné ce qui suit :

Il va y avoir des choses associées à cet avion dont nous ne pouvons pas parler...

Jörg Neumann, responsable de Microsoft Flight Simulator chez Microsoft

C'est un peu cryptique et c'est resté dans mon esprit depuis cette annonce. Jusqu'à présent, je n'ai rien vu suggérant quelque chose de nouveau qui justifierait un tel secret. Les Aviat Husky sont utilisés pour tirer des planeurs en altitude, donc je me demande si cet avion aura une future mise à jour qui lui donnera plus de capacités. Le type dispose également d'un système d'interphone animé, donc peut-être que cela pourrait finir par faire partie d'une future expérience multijoueur.

Ce ne sont que des spéculations et je vous conseille d'acheter l'avion en raison de ce qu'il vous offre aujourd'hui plutôt que d'espérer quelque chose qui n'est peut-être pas

vrai.

J'ai surtout de bonnes choses à dire sur cet avion parce qu'il est vraiment bien fait, c'est amusant et j'aime l'expérience de vol avec. Mon plus gros et vraiment seul coup contre cet avion est qu'il n'offre pas une expérience radicalement différente des autres avions de brousse déjà dans la simulation. Pour cette raison, le prix de 14,99 \$ US peut rebuter certaines personnes. D'un autre côté de la médaille, si les avions de brousse sont votre truc et que vous aimez les piloter, le Husky est un autre excellent ajout à la gamme qui pourrait vous séduire simplement par le fait qu'il offre une autre cellule à piloter. J'aime le fait que nous n'ayons pas eu un autre ourson, mais un avion légèrement différent et compétitif dans le domaine des avions de brousse.

Si vous êtes à la recherche d'un autre avion de brousse, celui-ci est tout aussi bon ou peut-être subtilement meilleur que les autres. Parfois, vous voulez juste un peu de diversité de cellules et si c'est le cas, cela offre juste assez pour le justifier. Si l'Aviat Husky A-1C ressemble au genre de chose que vous voulez, jetez-y un coup d'œil pour 14,99 USD exclusivement sur le marché Microsoft Flight Simulator.

Captures d'écran















