

Oiseaux-tempête

RÉVISION

Le classique rétro-futuriste : test du Beechcraft Bonanza V35 de MSFS

Posté par SHAMROCKONEFIVE sur 23 AOÛT 202223 AOÛT 2022

Asobo Studio, Microsoft et les gens de Carenado se sont réunis pour produire un autre avion de collaboration pour le Microsoft Flight Simulator Marketplace. Cette fois, il s'agit du Beechcraft Bonanza V35 et c'est le troisième de leur série Local Legends. Qu'est-ce qui fait de cet avion une légende et devriez-vous l'ajouter à votre hangar MSFS ? Voyons si je peux vous aider.

Un peu d'histoire

J'ai été un peu sur une lancée récemment avec les critiques d'avions Beechcraft grâce à un flux presque constant de Microsoft et Carenado. Ce qui est amusant dans tout cela, c'est que nous avons pu faire un voyage à travers l'histoire de l'aviation avec le Beechcraft Model 17 Staggerwing, puis le Model 18, et maintenant le Bonanza V35, tous arrivant plus ou moins les uns après les autres avec d'autres types saupoudrés entre les deux. Alors que les deux derniers étaient des conceptions d'avant-guerre, le Bonanza V35 est un avion de l'après-guerre qui a tiré parti à la fois de la technologie et de l'essor des pilotes.

Le Bonanza a volé pour la première fois en 1947 et a commencé sa vie sous le nom de modèle 35 sous une équipe de conception dirigée par l'ingénieur Ralph Harmon. Ce qui en a émergé était un design tout à fait moderne avec une peau en aluminium et un moteur opposé horizontalement alors que de nombreux types GA utilisaient encore du tissu, du bois et une puissance de moteur radiale.

La conception de la queue en V a vu le jour dans le but de réduire le poids et d'améliorer l'aérodynamisme, car l'équipe de Beech anticipait qu'une nouvelle génération de pilotes voudrait avoir des avions plus rapides que ceux disponibles auparavant.

La Bonanza a connu un succès commercial. Plus de 17 000 Bonanza ont été produits au cours de sa production et le Bonanza a la distinction d'être l'avion le plus longtemps produit en continu de l'histoire.

L'astronaute Gordon Cooper, de Gemini V, pose sur l'aile de son Beechcraft Bonanza personnel en 1963. Source: Wikipédia (https://en.wikipedia.org/wiki/Beechcraft_Bonanza#/media/File:Astronaut_L._Gordon_Cooper_Jr._Boards_Bonanza.jpg)



Plusieurs versions ont été produites au fil des ans, notamment un modèle 35 à empennage en V, un modèle 33 avec une queue conventionnelle (parfois appelé le Debonair) et un modèle 36 qui est la version la plus récente dotée d'un fuselage allongé et d'une queue conventionnelle. Tous ces modèles se sont avérés très recherchés. Le modèle 33, une version arrière moins chère et conventionnelle, est devenu plus tard le modèle de tous les Bonanza modernes.

Le succès de la Bonanza, cependant, avait un côté sombre. La version V-tail s'est forgé la réputation d'être un « tueur de médecins » comme on l'a appelée. Des médecins, des avocats, des célébrités achetaient ces avions désirables avec leur richesse souvent retrouvée. Beaucoup étaient inexpérimentés, trop confiants et pilotaient un avion avec plus de vitesse et de puissance qu'ils n'en avaient l'habitude. Le taux d'accidents a grimpé en flèche.

Le Bonanza lui-même avait aussi quelques problèmes. Tout d'abord, l'empennage plus court des modèles à empennage en V signifiait que les considérations de poids et de centre de gravité étaient essentielles. Il est possible de rester dans le calcul de poids approprié pour le type tout en dépassant les limites de CoG. Deuxièmement, un problème structurel dans les anciens modèles de queue en V a entraîné plusieurs accidents après la séparation de la queue, nécessitant un programme de renforcement pour résoudre le problème.

Ces problèmes combinés ont causé des dommages considérables à la réputation du Bonanza. Beechcraft a ensuite été convaincu de passer à une configuration de queue plus conventionnelle. C'est pourquoi la variante moderne du G36 utilise une configuration plus conventionnelle.

Des lectures intéressantes sont disponibles pour ceux qui veulent creuser plus profondément. En particulier ce rapport de l'AOPA sur la sécurité et le (<http://www.dviaviation.com/files/45136622.pdf>).

Visuels et sons

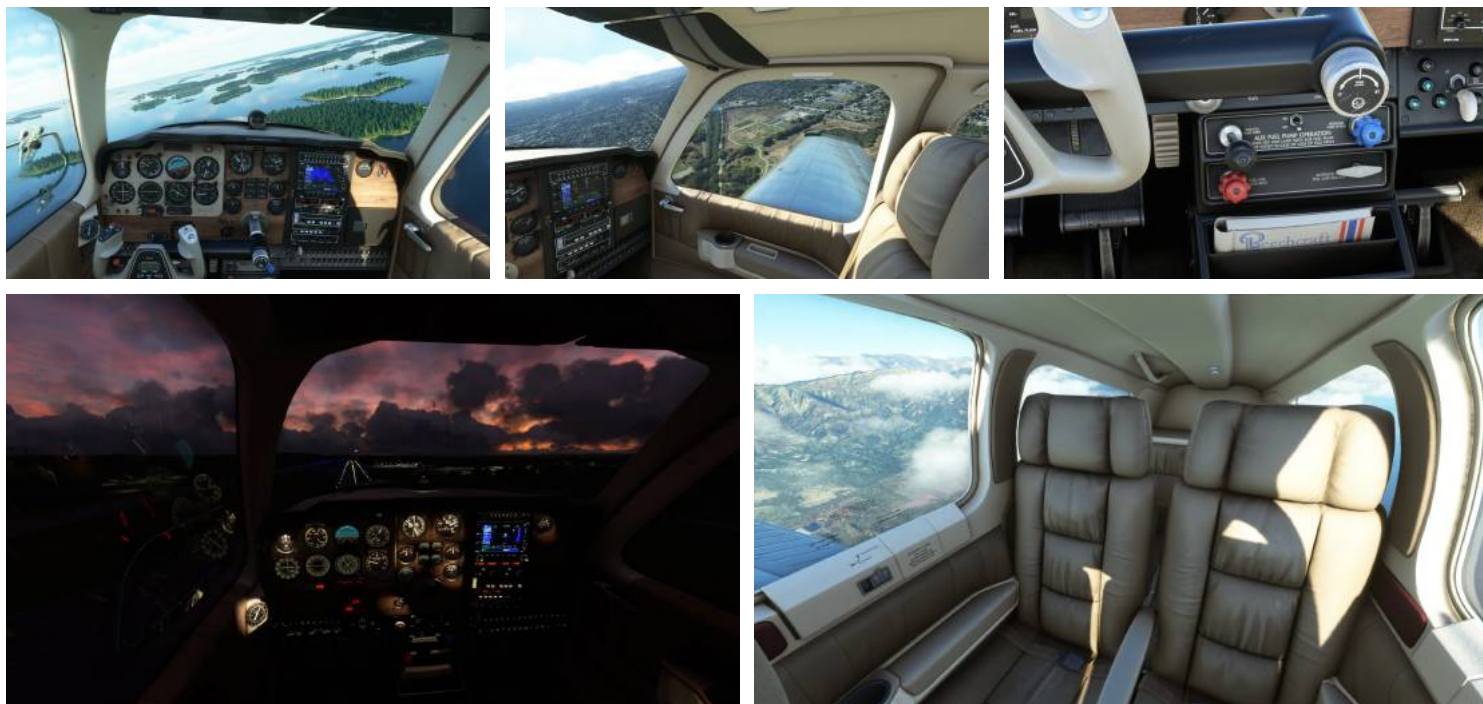


Chaque fois que je passe en revue un avion Carenado, je suis impressionné par la fidélité visuelle. Ce n'est pas une exception à cette règle. Les meilleurs artistes de Carenado ont clairement été impliqués dans la création de cette version dans Microsoft Flight Simulator.

L'avion est un régal visuel, l'extérieur modélisant même les détails les plus fins. La queue en V ? Il a l'air incroyable de près avec les gouvernails du type modélisés dans les moindres détails. Il y a même du texte entièrement lisible visible de près sur les feux de navigation en bout d'aile du Bonanza. Cette prise en compte des détails se retrouve également dans le cockpit, avec des détails incroyables sur tous les instruments et commandes.



Les modèles pilotes utilisent les valeurs par défaut d'Asobo, ce qui nous donne au moins un peu de flexibilité sur qui apparaît dans le cockpit. La vue extérieure montrera les deux sièges avant occupés tandis que la vue intérieure ne montrera personne à aucun moment. Aucun passager n'est modélisé non plus. Typique à ce niveau de prix.



Je suis également reconnaissant que Carenado et Asobo aient choisi de faire cette version unique de l'avion, car la queue en V est une version unique et emblématique de l'avion.

Sur le plan sonore, Carenado a utilisé sa gamme habituelle de sons. Le moteur prend une fois de plus une sorte de qualité de drone que je trouve parfois un peu ennuyeuse. Cependant, il devient plus agréable de ronronner aux réglages de puissance de croisière, c'est donc généralement là que je le laisse. Ce n'est ni pire ni meilleur que les autres types de Carenado et c'est parfaitement adéquat.

Il y a ces caractéristiques agréables à avoir comme les grincements de la cellule lors des virages G plus élevés et dans les turbulences. C'est fait avec goût. Il y a aussi d'excellents sons pour tous les interrupteurs, portes et autres équipements du cockpit.

Systemes

Le Bonanza V35 est configuré de manière très conventionnelle avec la gamme habituelle de commandes. Pour ceux qui se posent la question, non, ce n'est pas comme la version Bonanza G36 qui est livrée avec Microsoft Flight Simulator et elle n'a pas de cockpit en verre G1000. Il dispose d'un GPS GNS 530, d'un pack de six jauges à vapeur conventionnelles et d'un système de pilote automatique semi-moderne.

C'est un excellent avion pour le vol de campagne car vous avez tout ce dont vous avez besoin pour régler

votre vol et le laisser voler. Cela ne signifie pas que vous pouvez l'ignorer, car le V35 demande encore un peu d'attention. La gestion de votre carburant est importante, comme c'est le cas dans de nombreux types d'AG de l'époque. Les réservoirs gauche et droit doivent être gérés de manière à ce que l'équilibre et le débit de carburant soient maintenus. Il est également important d'obtenir le bon mélange de carburant pour l'efficacité et la puissance.

Carenado est un peu léger sur la modélisation du moteur et celui-ci n'est pas différent. Il n'y a pas de modélisation des pannes et vous ne pouvez pas trop refroidir ou surchauffer le moteur, ce qui le fait s'arrêter. Il n'y a pas non plus de modélisation de l'usure au fil du temps. Bien que remarquable, ce n'est pas non plus trop surprenant car c'est l'expérience typique des avions de cette série et de ce prix.

Voler



Le roulage du Bonanza est très facile comme la plupart des avions GA équipés de manière conventionnelle. Il roulait bien à la plupart des vitesses et est facilement contrôlé par les commandes de gouvernail et de frein.

Le décollage avec le Bonanza est également très facile. Après avoir regardé une série de vidéos YouTube et comparé l'expérience à ce que je vois dans la simulation, l'expérience semble être assez similaire. L'avion tourne à environ 75 nœuds et décolle doucement de la piste. Les volets ne sont pas nécessaires, mais ils sont utiles pour s'élever rapidement. Gagner un peu de vitesse après avoir rétracté le train aide vraiment à la montée. Il faut un peu de temps pour atteindre la vitesse nécessaire à la rotation, en particulier à des altitudes plus élevées, alors gardez cela à l'esprit.

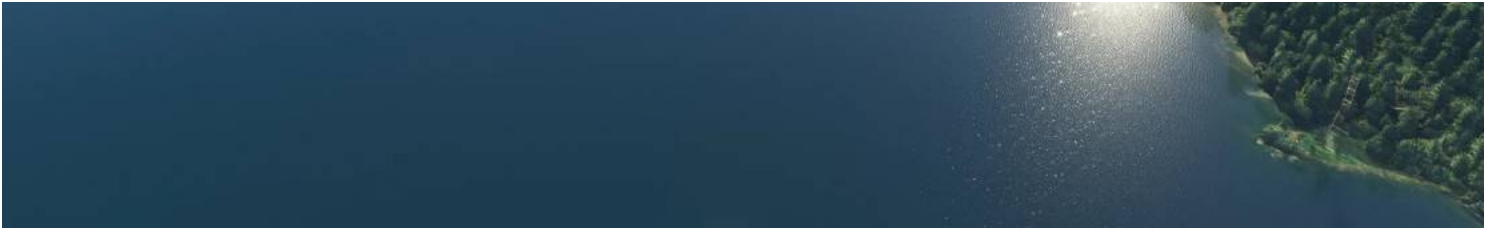


Le Bonanza semble être heureux de faire environ 800 pieds par minute pendant la montée et il peut le faire jusqu'à l'altitude de croisière sans trop de difficulté. Il peut facilement zoomer plus rapidement.

L'un des avantages de la conception du gouvernail et de l'empennage en V est la coordination des commandes. Ici, le Bonanza est plus facile que la plupart des types. Le roulis de l'avion ne semble pas nécessiter autant de coordination que celui des autres avions de la série.

Le Bonanza est généralement réactif sur toutes les commandes, cependant, je trouve que les ailerons sont un peu lourds. En le comparant au Mooney M20R très similaire de Carenado, le Bonanza roule plus lentement et semble plus lourd. Et vous voulez savoir quoi ? J'aime ça comme ça !





Le stand est probablement l'endroit où je suis le plus déçu par le Bonanza. J'ai intentionnellement mis du poids supplémentaire et déplacé le CoG à la limite arrière et même à pleine charge, l'avion a semblé décrocher sans problème. Pour être juste, une lecture de plusieurs commentaires de vrais pilotes de Bonanza V-tail semblait être en conflit sur l'ampleur de ce problème. La sortie de décrochage dans MSFS était simple avec une contre-gouverne de direction pour corriger le roulis sur l'aile décrochée, un peu de piqué pour récupérer de la vitesse, puis sortir du piqué avec un maximum de 500 ou 1 000 pieds perdus.

L'atterrissage de cet avion est plutôt agréable. Beaucoup d'avions MSFS ont tendance à flotter dans l'effet de sol, mais celui-ci semble suffisamment amorti. Plus proche de mon expérience avec le Kodiak 100 de SWS et presque X-Plane à cet égard... mais pas tout à fait (posez vos fourches fans de X-Plane). Les vents de travers ne semblent pas offrir autant de défis que dans la version réelle de cet avion.

Réflexions finales

L'Asobo/Carenado Bonanza V35 est dans l'ensemble un ensemble amusant. En revanche, cet avion n'a pas les commandes et les caractéristiques habituelles de l'EFB que les avions Carenado plus chers ont. Il n'a pas non plus le type de modélisation de moteur que vous trouvez avec les avions de SWS ou Just Flight. D'autre part, cet avion est proposé à plus de la moitié du prix.

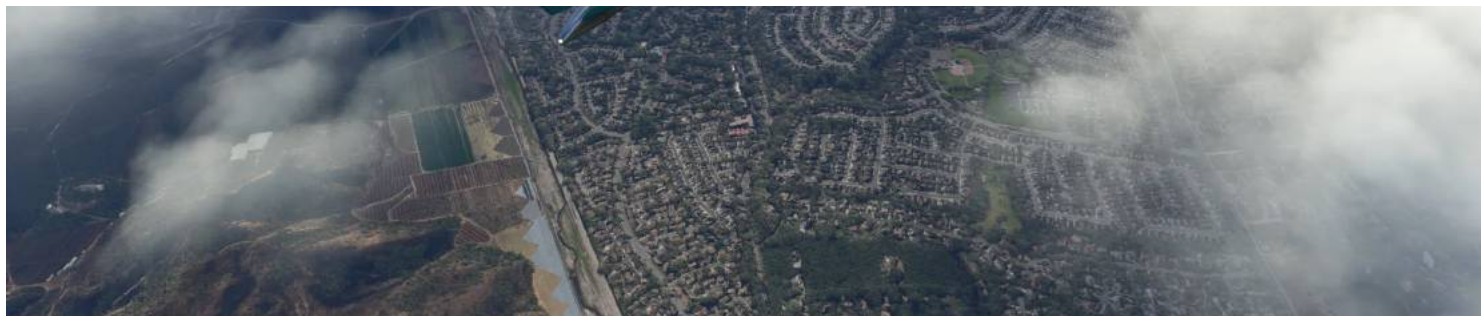
Je m'attendais à ce que cet avion soit plus difficile à piloter qu'il ne l'était, mais cela semble être dû à une réputation que la cellule elle-même ne mérite pas pleinement. Le modèle de vol n'est pas mauvais, mais il ne semble pas non plus offrir grand-chose de la configuration unique. Ma lecture du bilan de sécurité de l'avion semble révéler que c'est plus l'intérêt du marché que la mauvaise conception de l'avion qui a conduit à sa réputation de « tueur de médecins ».

Sans aucun bug que j'ai pu trouver, des visuels solides, de bons sons et une configuration de système utile pour les vols de cross-country, il y a énormément de choses à aimer ici. À 15,99 USD sur le marché MSFS, c'est un bon achat pour tous ceux qui aiment la série Bonanza V-tail ou qui veulent un avion GA amusant avec une bonne modélisation du système mais pas profonde. Il s'agit d'une version de qualité avec un avion amusant et classique, dont le plus gros problème est qu'il y a maintenant tellement d'expériences GA similaires que celle-ci ne se distingue que par son apparence. Malgré cela, vous ne pouvez pas vous tromper avec cela et je prévois de nombreuses autres heures de plaisir avec le Carenado/Asobo Beechcraft Bonanza V35.

Captures d'écran







[Revue d'avion](#)

[Asobo Studio](#)

[Beechcraft Bonanza V35](#)

[Carenado](#)

[Simulateur de vol](#)

[Microsoft](#)

6 Commentaires AJOUTEZ LE VÔTRE

1. **URGENT SIESTA** dit :

août 24, 2022 à 10 : 47

Encore une fois, belle critique / histoire / format (et photos !).

Ils ont même de véritables fossettes dans la peau à cause des rivets !

Il semble valoir chaque centime des 16 😊\$

p.s. : concernant la « résistance » au vent de travers - j'ai remarqué une absence générale d'effet de vent latéral dans MSFS (IRL, c'est un facteur majeur dans mon coin de pays, donc c'est une dynamique importante pour moi). Ce n'est donc probablement pas sur Carenado dans ce cas.

Espérons que Carenado commencera à tirer parti de CFD + Prop Physics (puisque Asobo dit que c'est essentiellement juste un « interrupteur » dans la configuration maintenant). Je peux vivre avec des systèmes simplifiés si l'avion vole bien 😊

Répondre

2. **T5S_BLANCO** dit :

août 25, 2022 à 2 : 07 pm

C'est peut-être une question de taux de change canadien. Aux États-Unis, j'ai payé 14,99 \$ plus taxes. Juste pour info. Pas tout à fait sûr. Mais une petite différence. Quoi qu'il en soit, je dirais quand même qu'il vaut dis-le 15 \$. C'est un contraste intéressant si l'on pense au prix des modules. Certains ont critiqué le Milviz 310R (excellent à mon avis) parce qu'il modélisait plus que ce que certains voulaient et ont rechigné devant le prix à 39,99 \$. J'aime la fidélité et les fonctionnalités supplémentaires du 310R, mais à 15 \$, je pense que c'est aussi juste. Mais si quelqu'un sortait un V35B comme celui-ci, mais avec tous les trucs de wizbang neato pour environ 29,99 \$, j'irais probablement l'acheter aussi. J'adore cet avion !

re : vent de travers- Je pense qu'il est contrôlable par le développeur même dans la physique originale, avant la CFD. Le développeur a également le contrôle sur l'utilisation de la simulation CFD, et la physique de l'hélice améliorée ou non, et ce sont de simples paramètres activés dans flight_model.cfg oui, bien que je pense que certains détails ailleurs dans le fichier peuvent avoir besoin d'être réajustés, et la façon dont le modèle est configuré en dehors des constantes dans le fichier cfg compte également (je joue avec l'Extra 330 par défaut pour apprendre comment tout cela fonctionne). Je crois / pense

qu'Asobo biaise son avion par défaut pour plus de simplicité (facilité) dans des conditions défavorables comme les vents de travers. Pas universellement, mais comme une tendance, à améliorer l'accessibilité. J'ai également lu qu'il y avait des problèmes dans la météo en direct, en particulier à ce stade avec l'injection de données de rafales METAR, et c'est quelque chose qu'Asobo parle de corriger dans SU10. Je ne connais pas tous les détails, mais je crois que les rafales ne sont pas actuellement modélisées correctement par temps réel d'après ce que je lis, et je pense que les rafales sont importantes pour votre expérience concernant le vent de travers. Mon avis bien sûr !

Répondre

3. **MIKE** dit :

août 25, 2022 à 6 : 35

Le surnom de tueur de médecins était moins une déclaration sur l'avion que sur les pilotes. Je n'ai pas l'impression que cet avion modélise les choses de telle manière qu'il soit aussi mauvais que dans la vraie vie, mais il y avait bien plus de façons de se tromper dans une manne que dans disons 172. Si je me souviens bien, les ailes sont un peu calquées sur les P-51. C'était un grand écart en termes de performance par rapport à ce qui était disponible, et cela a puni les gens qui ne respectaient pas cela. Le médecin hypothétique tué par une manne est celui qui dit : « Je suis chirurgien du cerveau, je n'ai pas besoin de suivre la liste de contrôle et ainsi de suite. C'est l'impression que j'ai eue de ceux qui pouvaient bien le faire voler quand ils se sont penchés sur leur réputation. Je ne pense pas que tout cela va être un problème avec celui-ci. J'aimerais qu'A2A apporte le leur.

Je n'étais pas trop intéressé par les Temps et comme ça quand j'étais enfant, mais sur la base de mon expérience avec cet avion. Les États semblent être binaires. Volait et ajustait le mélange et au lieu d'une perte progressive de puissance, il est simplement mort. Les jauges semblent sauter d'un État à l'autre plutôt que d'augmenter ou de diminuer. Tout cela pour dire que cette manne ne va pas exiger la même attention ou souffrir de la même réputation que la vraie. La seule chose qui semble être exacte, c'est la vitesse à laquelle le nez montera avec l'augmentation de la vitesse de l'air. Dans les exercices de sortie de décrochage, je me souviens qu'un refrain sur « ne tirez pas trop, l'avion le fera pour vous » était encore pire dans une sortie de vrille parce que la tendance est de mettre le nez vers le bas. Mais ils n'ont jamais pratiqué ceux dont je me souviens.

Répondre

4. **SKYCAT** dit :

août 28, 2022 à 1:43

Je viens de prendre celui-ci ce soir et j'ai fait un circuit autour de Las Vegas. C'est mon premier avion supplémentaire payant pour MSFS et je pense que cela remplacera le Cessna 152 par défaut comme mon avion de tourisme de prédilection. Je le recommande vivement. J'ai également débattu de l'achat du pack Just Flight PA-28 Arrow, mais je pense que ce Bo à queue en V me satisfera pendant un moment... peut-être jusqu'à ce qu'A2A Simulations sorte le Comanche 250 qui est actuellement en développement.

Répondre

5. Ping : 2022 en simulation de vol : retour sur l'année écoulée et regard vers l'avenir – Stormbirds

6. Pingback : Microsoft Flight Simulator marque son anniversaire avec des soldes, des statistiques, plus encore - Stormbirds



REVENIR AU ANGLAIS