

Sim Works Studio's Kodiak 100 for MSFS full review

12–15 minutes

Une construction moderne, un poste de pilotage en verre et un turbopropulseur PT6 de Pratt & Whitney Canada, combinés à des performances sur terrain court, à une polyvalence multirôle et à un nom vraiment cool. Le Kodiak 100 de Daher est un avion de brousse moderne doté d'une puissance et d'une attitude. Sim Works Studios a cherché à donner vie à cet avion dans Microsoft Flight Simulator et après plusieurs mois d'existence sur le marché, je suis enfin en train de rattraper mon retard pour écrire ma critique complète. Cet avion a subi plus de quelques mises à jour, ce qui signifie qu'il est plus que temps pour moi de passer en revue cet avion. À quoi cela ressemble-t-il ? Comment se comporte-t-il ? Devriez-vous l'acheter pour votre hangar MSFS ? Lisez la suite !

Un peu d'histoire



Effectuant son vol inaugural le 16 octobre 2004, le type a reçu la certification de la FAA en 2007. Quest, la société à l'origine de l'avion, avait l'intention d'utiliser l'avion sur des pistes d'atterrissage accidentées et dans des endroits difficiles d'accès, en vue d'une partie du travail missionnaire recherché par les clients intéressés.

En 2019, Daher, une société française surtout connue pour sa série de turbopropulseurs TBM, a acheté Quest et a depuis fait de sa gamme de deux avions une pièce maîtresse de ses opérations aériennes. Le TBM était offert aux clients qui avaient besoin d'un avion rapide et le Kodiak était disponible pour ceux qui voulaient quelque chose qui pouvait aller dans des pistes d'atterrissage et des endroits plus accidentés.

Le type est propulsé par un turbopropulseur PT6A-34 de

P&W Canada d'une puissance de décollage de 750 shp. Il peut naviguer à 183 nœuds, décrocher à seulement 60 nœuds et a une autonomie de 1 132 milles nautiques. Impressionnant, il peut décoller en seulement 934 pieds et atterrir en 705 pieds.

Fonctionnalités

Sim Works Studios a recréé le Kodiak 100 pour Microsoft Flight Simulator avec un grand nombre de fonctionnalités. Les principaux d'entre eux sont son modèle 3D très détaillé, ses portes animées, ses versions disponibles et sans nacelle, ses pneus standard et Tundra, la prise en charge du plugin Garmin G1000 NXi toujours en cours de travail qu'Asobo prend en charge, des sons de haute qualité, un manuel PDF, un éclairage réaliste, un train d'atterrissage flexible, des cales de roue, etc.

La cabine est également configurable avec des options pour un intérieur de chargement, une version mixte, une version passager Tundra, un intérieur exécutif et un intérieur de parachutisme ! L'ajout de poids à l'espace de chargement montrera également visiblement l'équipement emballé. L'ajout de poids à la configuration passager la chargera de la même manière avec des passagers.

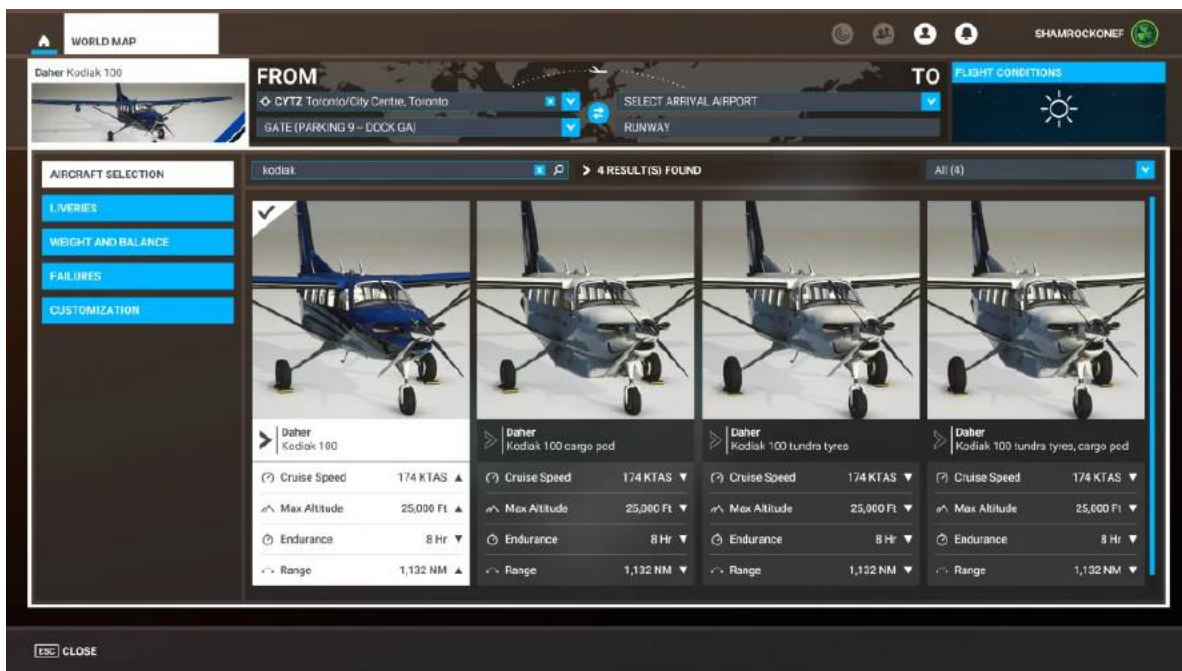
Une nacelle de chargement est également une option

affectant l'apparence, le poids et les performances.





SWS a ajouté 36 livrées d'usine et 4 livrées personnalisées incluses dans le package et elles sont disponibles sur les quatre versions de l'avion et avec chacun des différents packs intérieurs également.



Piloter le Kodiak 100

C'est un avion vraiment amusant à piloter pour moi et cela commence par le décollage et l'atterrissage sur terrain court. Le Kodiak est conçu pour pouvoir voler à destination et en provenance de certains endroits très éloignés, ce qui signifie que vous pouvez emmener cet avion dans pratiquement n'importe quel aéroport et n'importe quelle

situation que vous pouvez imaginer. Petit champ au milieu de nulle part ? Il peut le faire. Ajoutez à cela du mauvais temps et vous avez l'étoffe de, du moins dans le monde de la simulation, c'est une expérience de vol très amusante et stimulante.

Cet avion se sent très à l'aise pour voler dans des endroits comme l'Alaska (il s'appelait le Kodiak après tout) ou la Nouvelle-Guinée. Mais il pourrait voler n'importe où et il ne se sent pas déplacé à l'atterrissage à l'aéroport de l'île de Toronto comme il le fait en atterrissant sur les pentes montantes de Couchevel ou de Gustaff III.

Le roulage est facile. L'avion se comporte mieux et se sent plus « réel » au sol que la plupart des avions MSFS, bien que je ne puisse pas vraiment mettre le doigt sur ce que c'est. Comment SWS a fait en sorte que cela se produise est un peu un mystère, mais cela fait vraiment du bien.





Le décollage se fait très rapidement à pleine puissance même avec une charge relativement pleine. Le contre-gouvernail est essentiel car il y a une traction prononcée vers la gauche. L'avion s'élève hors de la piste avec une contre-pression minimale lorsqu'il est correctement compensé et continue de monter rapidement et avec compétence. La puissance du turbopropulseur P&W est évidente immédiatement et cette puissance, correctement contrôlée, le rend idéal pour sortir de certains espaces restreints.

La croisière est facile. L'avion n'a besoin que de corrections minimales pour compenser lors du réglage de la puissance ou de grandes transitions de la montée au vol en palier. Il dispose d'un système de trim motorisé qui empêche le surrogage en permettant de changer le trim par incréments de 1 seconde tout en maintenant le bouton enfoncé. Vous appréciez le système avec le temps mais au début, il peut prendre un peu de temps pour s'y habituer.

D'une manière générale, piloter cet avion est un plaisir. Il a juste assez de puissance pour sortir d'un endroit étroit comme une colline qui s'élève rapidement devant vous. Le contrôle de l'avion est simple et prévisible, mais il se détériorera si vous le manipulez trop. La plupart du temps,

cependant, il est agréable de naviguer, de traverser des vallées et de contourner des obstacles. C'est du pur plaisir !



L'atterrissage du Kodiak est une affaire tout aussi simple pour la plupart. L'avion lui-même est facile à atterrir et sa faible vitesse de décrochage, ses capacités ADAC et sa grande puissance rendent l'atterrissage simple si vous avez une bonne technique. Mais cela peut engendrer un excès de confiance et l'avion décroche de manière convaincante en dessous de 60 nœuds à plein volet. Il n'aime pas non plus un angle d'attaque élevé, il peut donc également caler dans ces situations. La récupération est rapide mais nécessite un travail rapide sur le gouvernail.





Je veux parler un peu des commandes d'accélérateur et de la bêta. MSFS a une clé pour un renverseur, cependant, il semble qu'il ne soit pas lié à la manette des gaz mais plutôt directement à la commande de pas de l'hélice. Cela a pour effet de mettre l'hélice en drapeau plutôt que d'obtenir le freinage supplémentaire que vous obtenez en bêta. Je n'ai pas été en mesure de comprendre cette partie malgré la lecture de plusieurs commentaires différents en ligne.

De plus, si vous exagérez la bêta, cela semble faire reculer l'avion sur ses roulettes de queue. Cela se produit avec d'autres avions à turbopropulseurs dans MSFS, alors soyez prévenus. Le mode bêta est à utiliser avec précaution !





Systemes et moteur

La gestion du moteur est très importante avec le Kodiak 100 de SWS. Il y a une simulation détaillée du turbopropulseur PT6 qui se déroule dans les coulisses à des niveaux qui ne sont pas typiques de MSFS. En faire trop avec le moteur trop longtemps et vous le casserez et le moteur s'arrêtera. Vous devez également suivre exactement la procédure de démarrage en ce qui concerne la gestion du moteur, sinon il ne démarrera pas correctement. Il m'a fallu quelques essais et regardé un tutoriel ou deux avant de m'y habituer.

Je dois également mentionner que le raccourci de démarrage Cntrl+E commence mais ne semble jamais se terminer. Donc, si vous faites partie de ces pilotes MSFS qui aiment prendre le raccourci, cet avion n'est peut-être pas idéal. En l'état, ce n'est pas une start-up super compliquée, mais c'est une start-up qui nécessite un peu de pratique et de nuance. Je fais encore des erreurs en le démarrant.

L'avionique est une affaire typique de Garmin avec le système G1000. Cet avion a quelques avertissements uniques qui lui sont propres, mais rien de trop hors de

l'ordinaire. Le support est là pour le système Working Title NXi qui devrait remplacer le système de base G1000 dans la prochaine mise à jour Sim.

Il y a une bizarrerie que j'ai remarquée. Si vous commencez sur la piste avec les moteurs déjà démarrés, les affichages apparaissent assez sombres sans aucun moyen de les amener à leur pleine luminosité. Commencez froid et sombre et tout ira bien. Certainement une bizarrerie et pas celle que j'ai testée avec le G1000NXi pris en charge qui devrait devenir le système par défaut dans la prochaine mise à jour.

Il s'agit également d'une simulation au moins partielle des systèmes électriques en place. Le panneau de fusibles fonctionne par exemple avec des systèmes activés ou désactivés en fonction de l'état du fusible. Bien que ce ne soit pas une fonctionnalité nécessaire dans mon esprit, c'est un bonus agréable qui montre le niveau de détail mis sur cet avion.

Art et son







Sim Works Studios a fait un travail incroyable sur les visuels de cet avion. Le modèle 3D a été basé sur les fichiers CAO originaux de l'avion grâce à une relation avec Daher.

Pour autant que je sache, c'est une interprétation belle et précise de l'avion dans pratiquement tous les détails.

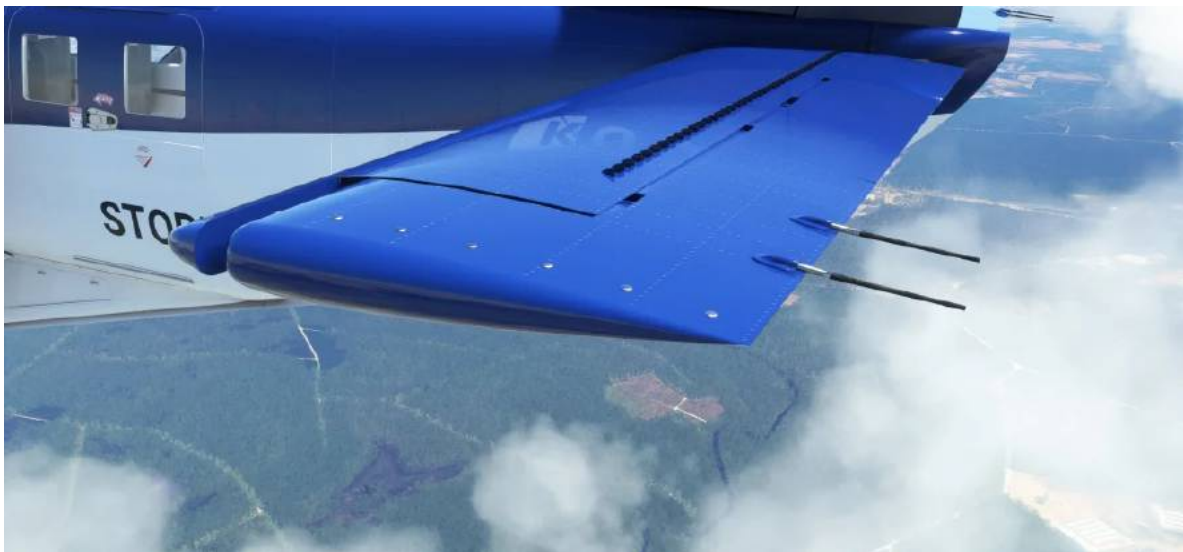
Approchez-vous de près ou regardez-le de loin, cet avion a tout l'air de la pièce avec chaque tube, système, capteur, aileron, antenne et boulon modélisé avec précision.

Le pilote et le copilote par défaut d'Asobo remplissent les sièges avant. Les sièges arrière comprennent les passagers et le fret en fonction de la configuration de l'avion. Ils sont très bien modélisés et texturés.

Le travail de texture est tout aussi de premier ordre avec de belles textures. Approchez-vous et vous pourrez voir un travail impressionnant de cartographie des bosses, même dans les moindres détails. Si je devais trouver une plainte, ce serait que cet avion a toujours l'air net et propre.

Quelques constructeurs d'avions MSFS ont commencé à ajouter une couche de saleté dynamique et le Kodiak pourrait vraiment bénéficier d'une telle expérience, étant donné qu'il s'agit d'un avion volant dans des régions éloignées.





Les animations sont également superbes avec les portes, les volets, les boutons, les interrupteurs et même le panneau de fusibles, tous magnifiquement animés. Le disque d'hélice fait une chose un peu bizarre lorsque le moteur démarre, mais c'est plus visible de l'extérieur. À l'intérieur du cockpit, ça a l'air bien.

Mis à part les petits reproches, il s'agit d'un avion qui semble être net et propre, sans aucun détail trop petit pour

être reproduit. J'adore son apparence et j'applaudis SWS pour son travail impressionnant ici.

Le son est également bien fait. Bien que cela puisse être un peu discret, cela ressemble au caractère d'un turbopropulseur P&W et ici, l'avion sonne définitivement le rôle. Un peu plus de retour lorsque l'avion passe en bêta ou effectue un atterrissage sur terrain accidenté serait bien. Encore une fois, j'ai l'impression qu'il s'agit de reproches mineurs alors que la plupart du travail sonore ici est excellent.

Réflexions finales

SimWorks Studios a fait un travail formidable avec le Kodiak 100. De l'art impressionnant, de la 3D et de la conception de texture aux éléments interactifs de fret / passager, en passant par le modèle de vol très détaillé qui donne l'impression d'être un cran au-dessus de la plupart des autres avions de cette simulation, il y a très peu de choses que je n'aime pas avec cet avion.

J'ai des plaintes, mais elles sont mineures. Les quelques bugs que j'ai rencontrés, y compris les écrans sombres du G1000, le quadrant des gaz et les problèmes de mode bêta, ainsi que l'absence d'une option de démarrage rapide, sont tout ce qui m'a frappé. Quelques-uns d'entre

eux peuvent s'avérer être des erreurs de l'utilisateur. Ma suggestion à SWS ? Ajoutez un simple EFB de style Carenado au mélange avec quelques fonctionnalités supplémentaires et donnez-nous la possibilité de faire un démarrage rapide ou à tout le moins de nous assurer que le Ctrl+E par défaut est entièrement fonctionnel. Cela donnerait à cette note une note presque parfaite.

Si vous voulez un avion de brousse turbopropulseur monomoteur performant capable d'entrer et de sortir d'une grande variété d'aéroports, cet avion pourrait être fait pour vous. Quelques bogues n'enlèvent rien à mon opinion qu'il s'agit de l'un des types de GA les mieux simulés dans MSFS à l'heure actuelle.

Le SWS Kodiak 100 est disponible dans plusieurs magasins, y compris [la boutique en ligne de SimWorks Studio](#) et [OrbxDirect](#). Recherchez également leur version amphibie qui sortira bientôt.

Captures d'écran









