

Soaring with the Condor! Fw 200 for MSFS review

13–17 minutes

Lorsque le Microsoft Flight Simulator d'août a révélé que le Focke-Wulf Fw 200 arrivait sur le simulateur et qu'il avait été fabriqué par iniBuilds et Oliver Moser, j'étais à peu près convaincu à ce moment-là. Oliver Moser était responsable du Ju52, ce qui m'a beaucoup impressionné, et le Fw 200 a toujours été un avion intéressant de la part de quelqu'un qui s'intéresse profondément à l'aviation historique. Maintenant que l'avion est sorti, j'ai sauté directement dans le siège du pilote et je suis en train de regarder cet avion. Voici mon avis et mes conseils pour savoir si vous devriez l'acheter !

Un peu d'histoire





Avion de ligne danois Fw 200 Dania

Le Fw 200 a une histoire intéressante comme beaucoup d'avions de l'époque. Il a commencé comme une proposition de conception par Kurt Tank de Focke-Wulf à Deutsche Luft Hansa, le précurseur de la Lufthansa moderne, pour un avion de ligne longue distance quadrimoteur destiné aux opérations depuis la terre. C'était inhabituel à l'époque, la plupart des avions de ligne étant développés pour l'exploitation d'hydravions. Avant de poursuivre, je tenais à souligner que Kurt Tank a été impliqué dans la conception de plusieurs autres avions notables de l'époque et surtout du Fw190.

Le premier prototype, le Fw 200 V1, a volé en juillet 1937, et plusieurs prototypes supplémentaires ont été développés. Le V1 a ensuite été converti en S-1 qui a effectué plusieurs vols longue distance et a été le premier avion plus lourd que l'air à voler sans escale entre Berlin et New York. Le vol a

duré 24 heures et 56 minutes, mais c'était tout un exploit pour les années 1930 ! Les Fw 200 équipés de manière plus conventionnelle n'étaient pas capables de faire toute la durée du vol, mais l'avion de ligne a néanmoins prouvé le concept.

Le type a été utilisé dans le service de l'aviation civile avec quelques opérateurs différents, dont un Fw 200 danois qui a été saisi après l'invasion du Danemark dans un aéroport britannique et a été brièvement piloté par la British Overseas Airways Corporation (BOAC).

Le Fw 200, bien sûr, a également été mobilisé dans l'armée et a été utilisé comme avion de transport pendant le siège de Stalingrad, comme avion de patrouille côtière et pour la reconnaissance. 276 ont été produits, la plupart en configuration militaire avec nacelle ventrale, canons, bombes et même le missile anti-navire Hs 293. Cependant, la conception du Fw 200 n'a jamais été en mesure d'échapper complètement à ses intentions de conception initiales et des problèmes structurels causés par le poids supplémentaire de l'équipement militaire ont conduit à des ruptures de cellules dans plusieurs cas.

La version dans Microsoft Flight Simulator nous ramène à l'intention originale de l'avion en tant qu'avion de ligne longue distance.

Visuels et sons









Les artistes d'iniBuilds étaient responsables du travail visuel sur cet avion et ils ont fait du bon travail dans le passé. Ce projet bénéficie de l'accès au seul Fw 200 restauré au monde, et la réalisation d'une vidéo montre certaines des techniques de balayage utilisées pour obtenir les dimensions de l'avion parfaites. Cela a porté ses fruits et l'avion a l'air spectaculaire.

Le modèle extérieur a des rivets magnifiquement faits et le travail des matériaux sur les textures est excellent. Les animations de la plupart des systèmes de l'avion sont également excellentes.

Il y a cependant aussi quelques problèmes. Il n'y a pas beaucoup de livrées avec seulement trois : une offre grise, rouge et métallisée à portée de main. Quelques thèmes plus inspirés auraient été formidables à voir, tels que le bleu et l'orange et les schémas noir et gris.



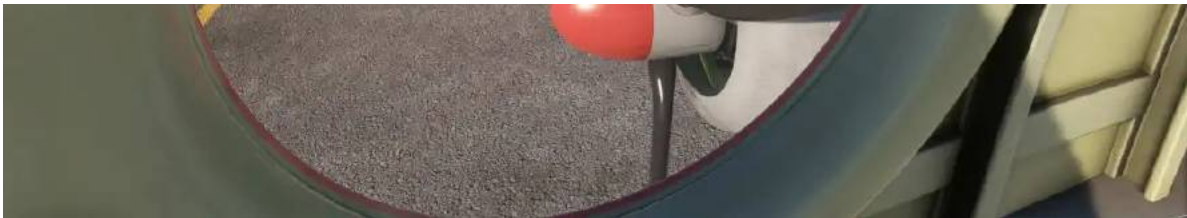


L'animation de l'hélice est un visuel qui ne s'est pas tout à fait bien traduit. Le disque intérieur est beaucoup trop sombre et lorsque l'hélice s'incline toutes alignées, elles se chevauchent et la rendent encore plus sombre. De nombreux développeurs ont eu du mal à obtenir les bons visuels d'arc d'hélice et c'est un exemple plus extrême.

À l'intérieur, vous trouverez une représentation nette et propre de l'avion et de son instrumentation. Les visuels sont forts ici et les instruments sont historiquement précis du mieux que je sache. Ayant passé des milliers d'heures à piloter le Fw 190 dans diverses simulations de vol de combat, toute la configuration du cockpit et de l'instrumentation m'est en fait assez familière, il ne m'a donc pas fallu longtemps pour tout trouver. Les animations sont généralement fluides, bien que quelques panneaux s'ouvrent et se ferment un peu trop rapidement si je suis

difficile.









L'avion dispose également d'une cabine passagers entièrement modélisée avec des sièges dans diverses configurations. C'est très luxueux des années 1930 dans l'agencement. Chaque siège dispose même de son propre bac de rangement avec un journal pour que les passagers puissent le lire. Il y a aussi une soute à l'arrière avec des caisses présentes à l'arrière et il y a aussi des toilettes. Chouette à voir !







Bien que les textures soient nettes et nettes dans le cockpit, l'ensemble a un aspect légèrement trop propre. Cela finit par sembler un peu plat. Je sais que les cockpits Focke Wulf étaient très utilitaires de conception, mais je regarde ceci et je regarde le Ju52 que j'ai testé récemment et celui-ci a un peu plus de punch visuel que celui-ci. Il y a

également des fuites de lumière dans la cabine. Un problème avec certains avions MSFS et celui-ci le montre assez drastiquement.

J'ai aussi vérifié l'éclairage nocturne qui est... un peu plat. C'est peut-être en fait ainsi que le Fw 200 devrait être, mais pour une raison quelconque, il ne semble tout simplement pas si inspirant que cela.



Je suis particulièrement impressionné par le travail sonore de cet avion. À ce niveau de prix, nous avons eu droit à beaucoup moins, mais celui-ci a un travail sonore solide associé à presque tous les interrupteurs et bascules. Les bruits de démarrage et d'arrêt du moteur sont assez bons et le pas variable des quatre moteurs radiaux depuis l'intérieur du cockpit semble extrêmement authentique pour un avion de cette époque. Aucun des moteurs ne s'équilibre jamais tout à fait l'un avec l'autre et le pas augmente et diminue légèrement au fur et à mesure qu'il navigue. C'est plutôt sympa !

Systèmes

Je dois définir des attentes ici. Il s'agit d'une recreation d'un avion historique à 14 \$ US et non d'un projet d'avion de ligne haute fidélité à 60 \$. Cela dit, tout ce qui est important dans cet avion semble fonctionner.

Le démarrage de cet avion prend un peu de saut. Une fois que vous aurez tout réglé, cependant, vous devriez être prêt à partir. L'avion n'a pas de sauvegarde d'état, mais Cntrl + E fonctionne à merveille si vous voulez faire un démarrage rapide.

L'avion dispose d'une tablette disponible qui comprend

quelques pages différentes. L'un est consacré à des rappels sur quels réservoirs de carburant utiliser et quand, un autre avec quelques statistiques sur l'avion dans son état actuel, puis un bouton GPS avec un avion en verre entièrement mobile.





Le système de pilote automatique fonctionne parviendra à faire des choses comme maintenir l'altitude, virer au cap et gérer les montées verticales pour définir les altitudes. Je ne sais pas si c'est prototypique, mais j'ai eu un bug où il ne voulait pas faire de descente verticale mais il ne s'est présenté qu'une seule fois. À l'aide du panneau GPS et d'un bouton sur la commande du pilote automatique, vous pouvez faire en sorte que l'avion suive une trace GPS ou vous pouvez utiliser une combinaison de balises radio et de maintien du cap pour le faire à l'ancienne. Le GPS est évidemment une concession moderne et j'aime voir les avions de cette série offrir des options, donc c'est bien.





En ce qui concerne la radio et la navigation, il y a une station dédiée derrière le pilote et le copilote et les radios fonctionnent réellement. Cela inclut la capacité de se concentrer sur les balises appropriées ainsi que de transmettre un code de transpondeur. La fonctionnalité est également reproduite au poste du pilote, de sorte que vous pouvez choisir d'y rester ou de zoomer sur la caméra et d'utiliser le système radio lui-même. Bonnes options.



Le Fw 200 dispose d'un ensemble complexe de réservoirs de carburant et, pour les vols longue distance, vous devrez les gérer dans le bon ordre pour que les choses fonctionnent. La puissance du moteur en étoile du type se

fait également sentir, la puissance diminuant à mesure que l'altitude augmente. L'altitude de croisière de 4 000 mètres ou 13 000 pieds du type est à peu près là où l'avion commence à se sentir un peu essoufflé, et c'est à peu près juste avec un plafond de 20 000 pieds. Pencher les moteurs pour maintenir la puissance est une partie importante du processus, ce qui est formidable à voir.

Il y a aussi des commandes de volets de radiateur sur cet avion. Ils ne semblent rien faire à la température de l'avion et ils ne semblent pas non plus être animés. Soit ils ne se déplacent pas réellement sur l'avion réel, soit il manque une animation.

Tout l'équipement d'antigivrage et de dégivrage à bord semble fonctionner, ce qui est formidable à voir.

Bien sûr, cet avion n'a aucune sorte de gestion complexe du moteur, de système de maintenance à long terme ou de modélisation des défaillances. Ce n'est pas à ce genre de prix.

Piloter le Fw 200





Un coup d'œil rapide à diverses sources n'a pas révélé beaucoup d'informations sur la façon dont le Fw 200 a volé. Nous avons des bases comme sa vitesse de croisière, son altitude et son autonomie, mais nous ne savons pas grand-chose sur ce qu'il ressentait réellement en vol.

La version dans Microsoft Flight Simulator est généralement un géant agréable. Ses longues ailes suggèrent un taux de roulis lent, mais l'avion est raisonnablement réactif malgré cet attribut. Kurt Tank a conçu l'un des chasseurs les plus rapides de la Seconde Guerre mondiale, donc le Fw 200 ayant une réponse en roulis relativement forte n'est pas trop surprenant. Pourtant, il ne va pas voler comme un combattant. C'est un gros avion ! Je voulais également noter que l'ascenseur est particulièrement nerveux lors des changements de pas qui, s'ils sont pris au dépourvu, pourraient être un problème mineur. Encore une fois, étant donné le concepteur, je ne serais pas surpris si le vrai était un peu comme ça aussi.

L'avion était capable d'atteindre une vitesse maximale de

210 nœuds (ou 380 km/h) à 15 700 pieds (ou 4 800 mètres) et il semble effectivement atteindre cela lorsque vous faites des calculs IAS à TAS. La vitesse de croisière est de 335 km/h à 4 000 mètres. Des chiffres décemment rapides et à seulement 20 km/h derrière le Boeing 307 Stratoliner contemporain. Certes pas les vitesses d'un avion de ligne moderne, mais il est capable de couvrir un peu de terrain.



Entièrement chargé, le type peut prendre un certain temps à se mettre en route et à s'envoler et est encore plus sensible aux changements de hauteur. Avec une charge plus typique ou légère, cependant, il se détachera du sol assez rapidement. Pas aussi rapide que le Ju52 et j'ai l'impression que c'est probablement à peu près correct étant donné la taille du type par rapport à ses longues ailes et à ses quatre moteurs de 1 000 ch qui tirent l'ensemble de

l'entreprise.

Les décrochages semblent être la plupart du temps une chose simple avec le nez tombant vers l'avant, mais j'en ai eu un où la sortie était presque impossible et ce n'est que grâce à un travail lourd de la gouverne de direction pour contrer le décrochage que j'ai pu m'en sortir. C'est un avion de ligne, pas un chasseur, il doit absolument être piloté avec précaution.

Les atterrissages dans le Fw 200 sont très doux et une légère pression sur le manche suffit généralement pour entrer dans une configuration d'atterrissage en trois points. Encore une fois, l'ascenseur sensible peut être un problème si vous n'y êtes pas préparé, mais sinon, il se comporte bien. Le ralentissement, en revanche, semble être un problème et le retour sur les hélices devrait probablement créer plus de traînée qu'il ne le fait.





Réflexions finales

J'ai vraiment aimé piloter le Fw 200. Étant si familier avec le type d'avion de combat et avec la série de chasseurs plus célèbre de Focke Wulf, piloter cette version civile de l'avion de ligne a été assez intéressant à apprendre et à explorer. Le type a eu un service très limité, mais son histoire a été une fois de plus préservée, en partie grâce à cette expérience de simulateur.

Le Fw 200, pour le prix, offre une expérience intéressante d'avion de ligne à quatre moteurs radiaux. Il a quelques bizarreries et complexités, mais c'est dans l'ensemble un avion bien élevé avec un ensemble décent de fonctionnalités. Il a l'air vraiment bien la plupart du temps, les sons sont excellents et les systèmes sont raisonnablement intuitifs - doublement si vous êtes comme moi et que vous êtes familier avec d'autres avions d'époque et avec Focke Wulf en particulier.

Il a quelques problèmes visuels, en particulier avec les hélices, et le cockpit est un peu trop propre et pas assez usé à mon goût. Mais à part ça, j'en suis assez content dans l'ensemble et j'ai eu pas mal de plaisir à piloter l'avion d'un point à un autre autour de l'Allemagne. Un futur carnet de

vol pourrait éventuellement me voir faire une tournée à travers l'Allemagne, mais je pense que j'attendrai que certains artistes de livrée proposent quelque chose de vraiment excitant.

Les efforts combinés d'iniBuilds et d'Oliver Moser ont largement porté leurs fruits, le Fw 200 offrant une version satisfaisante de Local Legend. Il est disponible sur le Microsoft Flight Simulator Marketplace au prix de 14,99 USD.

Captures d'écran













