

Just Flight Fokker F28 full review

16–21 minutes

La collection croissante d'avions de ligne dans Microsoft Flight Simulator a atteint un niveau impressionnant avec une variété et une sélection croissantes. Le dernier ajout de Just Flight nous place dans le siège du commandant de bord du Fokker F28 Fellowship. Maintenant qu'il est sorti depuis un certain temps et qu'il a vu quelques mises à jour, je voulais donner à l'avion un examen approprié. Comment se compare-t-il à la concurrence ? Serait-ce le plus amusant que vous puissiez avoir dans un avion de ligne simulé ? Voici mes réflexions sur la bourse Just Flight Fokker F28.

Un peu d'histoire





Le prototype du F28 Fellowship avant son premier vol.

[Wikimedia commons.](#)

Le Fokker F28 est né d'un besoin émis par British European Airways pour un avion de ligne régional à turboréacteur à grande vitesse. C'était un défi que Fokker souhaitait déjà relever. Le projet a combiné des études de marché et des leçons tirées du développement de l'avion de ligne turbopropulseur Fokkers F27. Un design de style nord-américain, une simplicité de fabrication et un effort pour rendre la symbologie utilisée dans le cockpit et ailleurs aussi universelle que possible afin de faciliter les ventes mondiales.

Le résultat était un avion qui avait de bonnes performances sur piste courte et qui était capable d'atteindre 85 % des destinations desservies par son propre F27 et le DC-3. Avec 65 passagers dans les premières versions et une extension permettant d'accueillir jusqu'à 85 passagers dans les modèles ultérieurs, le jet s'est inscrit dans un nouveau créneau de l'époque avec une combinaison de

capacité, de capacité et d'autonomie.

Le Fokker F28 a volé pour la première fois le 9 mai 1967, un mois seulement après que Boeing ait fait voler pour la première fois son 737 de première génération.

241 ont été produites entre 1967 et 1987 avant que le type ne soit remplacé par les séries 70 et 100 mises à jour de Fokker. Des avions de ligne du monde entier l'ont utilisé, notamment Garuda en Indonésie, Braathens en Norvège, Korean Air en Corée du Sud, Canadian Airways et Air Ontario au Canada.

Quelque chose d'un peu différent



Des avions comme l'A320 et le 737 sont extrêmement populaires auprès des fans d'avions de ligne virtuels, cependant, j'aime quand les choses sont un peu secouées

et c'est ce que Just Flight a fait avec leur BAe 146 Professional d'abord et maintenant le Fokker F28 Professional. Ce sont deux avions de ligne qui sortent des sentiers battus pour la plupart des simulateurs de vol, mais qui sont toujours très intrigants et précieux à avoir dans la simulation.

Passez quelques minutes dans le cockpit et vous vous rendrez vite compte qu'il ne s'agit pas d'un avion de ligne moderne. Il s'agit d'un avion qui n'a pas beaucoup des commodités et des complications modernes des avions de ligne plus modernes. Vous pouvez voir les lignes pointillées entre celui-ci et un jet moderne, oui, mais tout vient d'une autre époque.

Il n'y a pas non plus d'ordinateur de vol, donc tout ce que les pilotes font pour la navigation est basé sur des balises radio, une boussole, des cartes et des compétences de navigation traditionnelles. Maintenant, c'est aussi 2023 et le faire voler dans ce contexte signifie que vous voudrez peut-être aussi donner une touche plus moderne à votre vol. Just Flight a intelligemment mis à disposition un système GPS GNS530 en option. Il vous permet de le piloter un peu plus comme un avion de ligne moderne si vous le souhaitez.

Il y a aussi le pilote automatique qui se démarque vraiment comme un prédécesseur plus ancien de ce que nous

voyons et attendons d'un avion de ligne plus moderne. Il y a plus de contrôle manuel et plus de besoin de gérer et de piloter l'avion. Cela peut être assez libérateur si vous êtes encore novice en matière d'avions de ligne, car il s'agit d'une expérience plus pratique, qui consiste moins à programmer des ordinateurs et plus à piloter l'avion.

Variantes disponibles

Quatre variantes sont disponibles : la 1000, la 2000, la 3000 et la 4000. La variante 1000 a une capacité de 70 passagers tandis que la variante 2000 étire légèrement le fuselage, laissant de la place pour 9 passagers de plus. Le 3000 est basé sur le 1000 mais avec une aile plus longue tandis que le 4000 est le même que le 2000 mais encore avec l'aile allongée.

Pour la plupart, ces avions sont assez similaires les uns aux autres à bien des égards, mais ils ont chacun leur propre sélection de livrées en fonction des compagnies aériennes qui ont volé et du type. Il y a aussi des différences de performance qui en résultent, bien que je l'aie trouvé subtil d'après mon expérience.

Visuels et sons

Just Flight m'a déjà impressionné avec leur travail visuel sur le Piper Turbo Arrow III/IV que j'ai testé l'année dernière. Le travail visuel de leurs artistes est d'un niveau de haut niveau qui rivalise avec les meilleurs de l'industrie et qui se voit ici avec un cockpit exemplaire. Il dispose également d'une très bonne cabine qui arbore tous les bons détails.

Il y a une esthétique qui est en jeu ici aussi, l'avion prenant un aspect usé. C'est un avion qui a beaucoup volé, qui a vu assez peu de décollages et d'atterrissages, et qui a attiré toute la crasse et l'usure appropriées auxquelles vous vous attendez. Cela se répercute sur des choses comme toutes les intempéries à l'arrière de l'avion où les moteurs enfumés de la Rolls-Royce Spey Mk 555-15, typiques de l'époque, ont laissé une marque. Un kit silencieux en option ajoute un amortisseur sonore sur les moteurs, ce qui affecte visuellement l'apparence de l'avion.





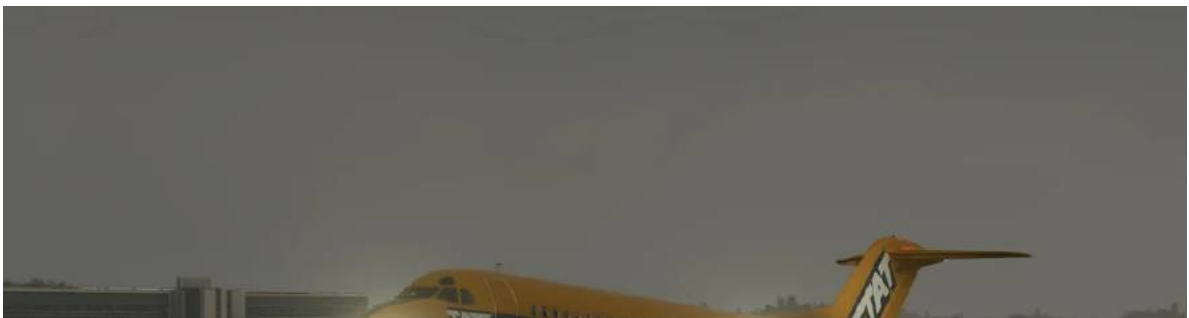
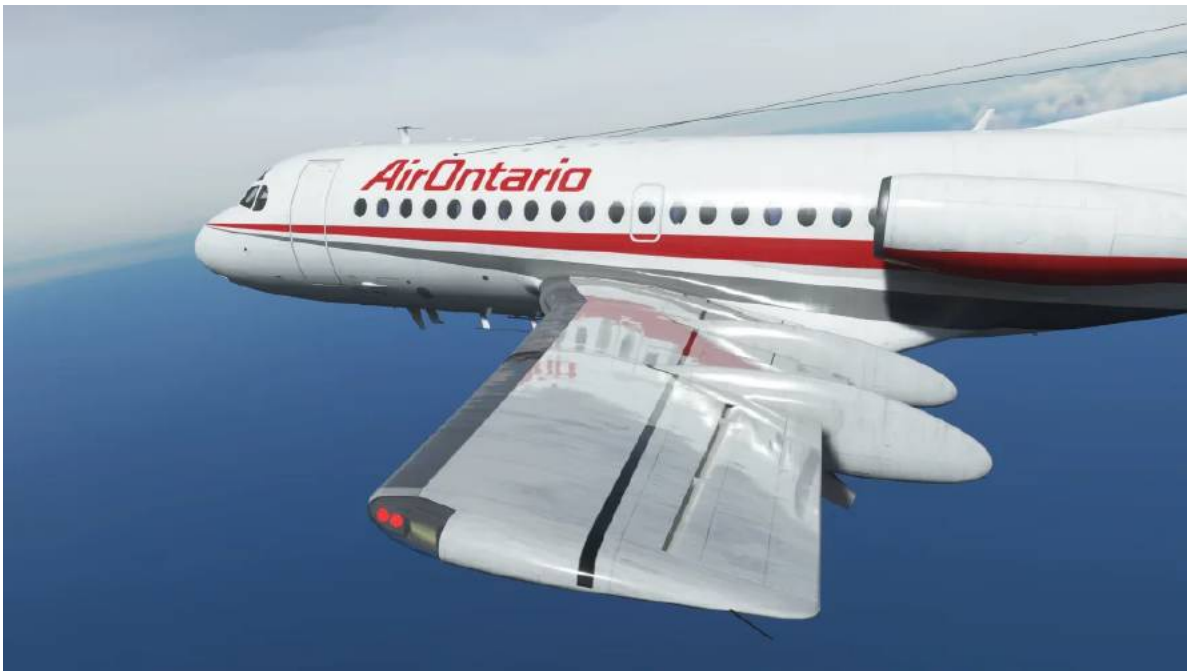
Quelques dizaines de livrées sont incluses dans ce pack réparties sur les quatre variantes. Ceux-ci offrent un assez large éventail de livrées historiques, y compris certaines compagnies aériennes qui n'existent plus ou qui ont changé de marque. Horizon Air devient Alaska Air et TAT (Transport Aérien Transrégional) est progressivement absorbé par British Airways. D'autres représentent des schémas classiques tels que l'emblématique schéma bleu de KLM qui ne semble jamais vieillir. C'est aussi la livrée de la maison Fokker qui est la quintessence des années 1970. Mes préférés sont bien sûr les systèmes des Lignes aériennes Canadien et d'Air Ontario. Il y a beaucoup de variété à avoir avec des opérateurs du monde entier.













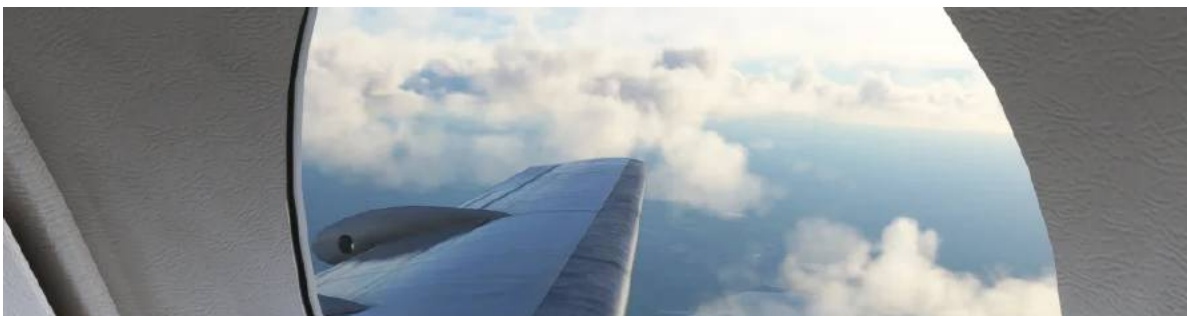
L'éclairage intérieur de cet avion est fantastique. C'est particulièrement vrai dans le cockpit avec des ampoules à incandescence chaudes qui éclairent le cockpit la nuit. L'attention portée à l'éclairage et aux matériaux se concrétise ici d'une manière brillante qui donne une impression d'immersion impressionnante. L'éclairage extérieur est bon aussi, même si je pense parfois que les phares d'atterrissage ont un peu trop de flare.





La cabine est entièrement modélisée avec des sièges classiques et un éclairage zénithal. La cuisine a l'air de la pièce et les escaliers extérieurs et les trappes sont tous entièrement fonctionnels aussi.







Un élément pour lequel le Just Flight F28 a été critiqué mais qui est injustifié est l'absence de pales de ventilateur mobiles sur les moteurs. Parce que le F28 utilise des turboréacteurs et non des turbopropulseurs comme le font les avions de ligne modernes, les pales du ventilateur sont cachées (et animées en fait) derrière des aubes fixes à l'entrée du moteur.

Je peux cependant émettre une critique mineure selon laquelle le système de passerelles de tous les aéroports que j'ai essayés ne semblait pas être entièrement connecté à l'avion. Je ne sais pas s'il s'agit d'une critique légitime ou simplement d'une question de fait que l'avion n'a jamais été destiné à fonctionner avec un. Ça n'a pas l'air horrible, mais ça a l'air un peu bizarre.





Les sons sont excellents sur ce morceau ! Les vidéos d'aperçu réalisées par Just Flight ne plaisaient pas lorsqu'elles indiquaient clairement que l'équipe avait mis au point des sons uniques pour chaque interrupteur, bouton, carillon et buzzer. Les moteurs sonnent très bien lorsque vous les accélérez et les bruits globaux de l'habitacle sont bien réalisés, le son changeant subtilement au fur et à mesure que vous vous déplacez dans l'habitacle. Le kit silencieux en option réduit un peu les moteurs à turboréacteurs, mais je n'ai pas vraiment remarqué qu'il avait un grand impact. De la musique en option peut également être jouée dans l'habitacle arrière, avec la possibilité d'ajouter votre propre musique au mixage si vous le souhaitez, les commandes situées sur le mur près du point d'entrée vous permettant de vous ajuster.

Dans l'ensemble, il s'agit d'un avion extrêmement bien réalisé qui sonne et a l'air de la pièce.

Performance

Les avions de ligne sont traditionnellement parmi les avions les plus exigeants en termes de CPU, de RAM et de GPU

dans les simulateurs d'aviation civile et il vaut donc la peine de considérer les performances du F28.

Je ne fais pas de tests de référence, mais je fais très attention à la sensation générale de l'avion. Dans les airs et dans certains aéroports, le F28 fonctionne bien sur mon système, cependant, dans certains aéroports plus lourds, le F28 semble vraiment s'enliser. D'autres avions de ligne du même aéroport fonctionnent mieux d'après mon expérience, donc je placerais celui-ci dans une zone intermédiaire entre certains des plus optimisés et des moins optimisés.

[Une mise à jour facultative prend les textures 4K et les augmente à 8K.](#) Aucune des captures d'écran de cette revue n'a utilisé l'ensemble de textures 8K et franchement, l'ensemble 4K est déjà incroyable.

Comment il vole





L'impression générale du F28 est celle d'un avion un peu plus grand et plus lourd que ce que je perçois. Les commandes semblent lentes et la réponse aux commandes prend un peu de temps à traiter. On a vraiment l'impression d'être dans un avion classique et dans le bon sens du terme. J'aime le fait qu'il ait du caractère et qu'il ressemble à un produit de son époque.

Le décollage se fait relativement rapidement dans la plupart des configurations, les moteurs fournissant suffisamment de poussée pour démarrer raisonnablement rapidement. Les turboréacteurs ont l'impression d'une expérience plus analogique, les aiguilles sautent un peu et chaque moteur atteint sa pleine poussée à des moments subtilement différents. Le F28 n'a jamais l'impression d'être une voiture de sport et ressemble plutôt à l'autobus dans les airs qu'il est.

Cette sensation de lourdeur se poursuit en croisière, où l'avion semble voler en toute confiance dans la plupart des conditions météorologiques sans trop se soucier. C'est inspirant confiance, mais cela signifie que vous devez être en avance sur l'avion à tout moment.

J'ai trouvé que le F28 était bon pour les atterrissages, avec

la quantité appropriée d'arrondi et un bon angle d'approche, ce qui fait toute la différence. Des moteurs réactifs et une bonne technique facilitent la plupart des atterrissages. Cela dit, si vous avez une approche à faible visibilité, vous risquez de ne pas disposer d'une lecture plus numérique avec plus d'informations et plus d'automatisation.

Le copilote donne quelques appels utiles pendant le décollage et dans les dernières parties de l'atterrissage, ce qui aide à répartir un peu la charge de travail.

Systèmes

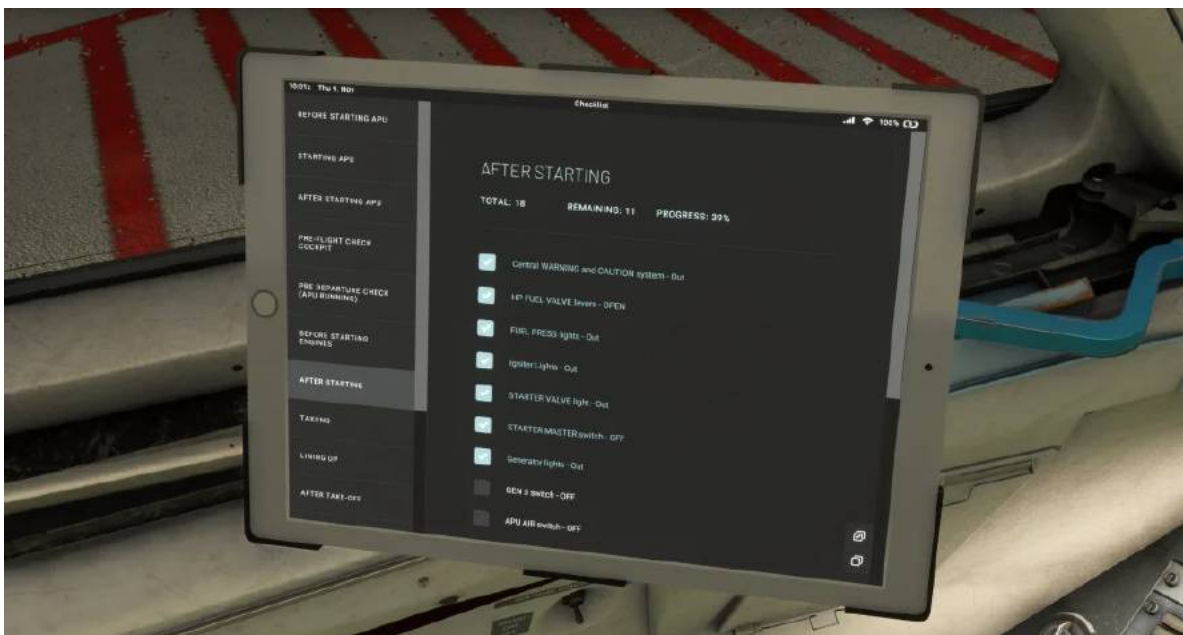
Le F28 est un peu comme un avion classique de l'aviation générale avec tous les systèmes et instruments séparés. Les communications navals et radio se trouvent à des endroits différents et sur des cadrans différents l'une de l'autre, les commandes du pilote automatique sont à la fois à l'avant et sur le côté près de la main droite du pilote, et tout est très tactile.

Tout ici est à la fois familier et un peu différent. Il m'a fallu un certain temps pour comprendre comment le pilote automatique se dirigeait vers un VOR et comment fonctionnaient les commandes de tangage du pilote automatique. Je l'ai oublié et réappris plusieurs fois au

cours des derniers mois, donc tout n'est pas totalement intuitif. Mais tout cela est très bien fait d'après mon expérience.

Vous pouvez piloter l'avion de manière traditionnelle ou équiper le titre de travail GNS530 en option et soit programmer vos itinéraires, soit effectuer l'itinéraire dans le planificateur MSFS et le charger au démarrage. J'adore l'option !

L'EFB est entièrement fonctionnel avec des options pour SimBrief et NaviGraph. Cela inclut la fonctionnalité NaviGraph qui affiche plus de 7 000 cartes différentes dans vos aéroports de départ et d'arrivée. L'interface de la tablette dispose également d'un bon gestionnaire d'avion avec de nombreuses options (y compris le GNS530). La sauvegarde d'état est possible et vous pouvez cliquer sur les modes Froid et Sombre et Prêt pour le décollage.





Une autre mention à Just Flight est pour son soutien au système radar MSFS. Ce n'est pas un système idéal ou totalement précis à ce stade, mais plutôt que de nous faire attendre autre chose, Just Flight nous a donné le système par défaut qui est à la fois mieux que rien et parfois utile pour détecter la météo à venir. Je vais opter pour l'utile et le

pratique en attendant de voir une meilleure modélisation sur le radar météorologique à l'avenir.

Une chose que vous ne trouverez pas avec cet avion est un système dédié aux pannes. Le F28 est bien modélisé et a une bonne profondeur de systèmes, mais vous ne pouvez pas faire ce que vous pouvez sur certains des autres avions de ligne et configurer des scénarios de défaillance détaillés. Cela ne me dérange pas outre mesure, car j'ai tendance à ne pas utiliser ces scénarios très souvent moi-même, mais c'est une considération clé pour certains pilotes d'avion de ligne, donc cela vaut la peine d'être noté.

Pour se faire une idée de ces systèmes, il est possible de se faire [à l'aide d'un manuel qui peut être téléchargé ici](#).

Des mises à jour fréquentes mais un système de correctifs pas idéal

Je dois également féliciter Just Flight pour avoir fourni des mises à jour semi-régulières du F28 avec des journaux de modifications détaillés. Le F28 est sorti en très bon état, mais il a eu quelques problèmes et les mises à jour m'ont satisfait à la fois en résolvant les problèmes et en étant réactif pour les résoudre en premier lieu.

Si vous achetez via la boutique Just Flight, comme je l'ai fait,

je dirai que le processus de mise à jour est un peu démodé. Lorsqu'une mise à jour arrive, vous devez vous renseigner, aller sur le site Web, télécharger à nouveau l'avion et remplacer l'ancien. C'est bien, c'est faisable, mais cela ressemble un peu à une mise à jour dans les années 1990 où maintenant même les opérations gratuites comme FlyByWire et Headwind fournissent des mises à jour qui vous tiennent automatiquement à jour avec les dernières nouveautés. Si vous l'achetez sur le marché du jeu, vous recevrez les mises à jour plus lentement, mais au moins elles seront gérées automatiquement. Un compromis qui mérite d'être noté.

Réflexions finales

Le Fokker F28 de Just Flight offre un avion extrêmement impressionnant avec de superbes détails visuels, de superbes sons à l'intérieur et à l'extérieur, et de nombreuses fonctionnalités et aménagements.

Il y a très peu de choses dont je ne suis pas satisfait sur cet avion, à part un processus de réparation antique et peut-être le prix. Le prix du F28 à 69,99 USD le place au même niveau que les versions 737-700 et -800 de PMDG, mais plus élevé que leurs versions -600 et -900, tandis que la Fenix A320 joue également dans le même stade à 49,99 £

(environ 65,50 \$ USD). Le F28 est certainement du même calibre d'expérience que ceux-ci à bien des égards, mais il lui manque la modélisation des défaillances comme le font les autres et, bien sûr, l'avion lui-même n'a pas l'ordinateur de vol complexe qui est plus typique des types modernes. Donc, si tout cela est un facteur rédhibitoire, vous devrez peut-être chercher ailleurs. Pour tous les autres, le F28 est une expérience solide.

C'est aussi l'un des plus amusants que j'ai eu dans un avion de ligne, les systèmes les plus anciens offrant un charme et un défi supplémentaires à parts égales tout en vous obligeant à penser davantage au pilotage de l'avion et moins à la programmation des systèmes pour le faire fonctionner. En tant que personne qui est encore novice dans le domaine des avions de ligne, quelque chose comme ça est en fait à certains égards plus accessible grâce à la simplicité.

Bien que le F28 n'ait pas l'attrait moderne qu'offrent les séries A320 et 737, ce que vous obtenez ici est quelque chose qui est à la fois qualité et charme, le tout dans un seul ensemble. Si Just Flight continue à soutenir le produit à long terme comme je m'y attends, ce sera un avion de ligne amusant à piloter pendant de nombreuses années à venir.

Si le [Just Flight F28 Professional](#) est ce que vous voulez

piloter, vous pouvez l'acheter sur la boutique Just Flight ici ou sur le marché. J'attends également avec impatience leur successeur éventuel, le F70 et le F100, qui font entrer la série d'avions de ligne Fokker dans une ère plus moderne.

Captures d'écran





























