

Turboprop rocket! MSFS MU-2 full review

11–13 minutes

C'est un modèle qui a plus de 60 ans maintenant, conçu dans la période d'après-guerre de la Seconde Guerre mondiale, mais il semble à la maison avec les avions modernes d'aujourd'hui. Le Mitsubishi MU-2 est une fusée à turbopropulseurs étonnamment rapide d'un avion utilitaire avec un charme et un défi à l'ancienne. A-t-il suffisamment de fonctionnalités pour correspondre à certaines des autres options disponibles ? Regardons Famous Flyer 07 : Mitsubishi MU-2 pour Microsoft Flight Simulator !

Un peu d'histoire

La conception du Mitsubishi MU-2 a commencé en 1956, l'avion étant le premier avion d'après-guerre de Mitsubishi. Il s'agissait d'une conception vierge destinée au départ aux puissants turbopropulseurs. Les clients recherchaient une option de turbopropulseur petite et robuste et Mitsubishi a

réussi à construire un avion avec des caractéristiques uniques.

L'avion évite les ailerons pour un système de spoiler sur le dessus de l'aile. Cette conception était destinée à fournir plus d'espace pour les volets au bas de l'aile et les volets s'étendent sur presque toute la longueur de l'aile relativement courte du type. Cela donne au MU-2 une sensation mitigée avec une charge alaire comparable à celle d'un jet léger en croisière, mais similaire à celle d'un Beechcraft King Air en configuration d'atterrissage. L'avion peut atterrir sur des pistes courtes, mais il a une vitesse d'approche légèrement supérieure à celle de certains types similaires, avec une vitesse de 101 à 108 nœuds recommandée lors de l'approche.

La conception de l'avion a bien vieilli. Il a toujours l'air relativement moderne, bien qu'il y ait 67 ans depuis sa conception initiale. Des exemplaires modernes ont été mis à niveau avec une avionique plus récente, y compris des cockpits en verre. Apparemment, environ 400 volent encore sur 703 construits.

Le MU-2 a connu quelques problèmes au fil des ans, un certain nombre d'accidents étant principalement attribués à des problèmes de formation des pilotes. Aux États-Unis, il existe une réglementation fédérale spéciale de l'air (SFAR)

pour le type de règlement nécessitant une formation initiale et périodique spéciale. Depuis l'entrée en vigueur de cette exigence, la cote de sécurité du MU-2 a dépassé celle des autres turbopropulseurs, bien que son historique d'accidents ait certainement nui à sa réputation.

Visuels et sons







Les iniBuilds sont généralement assez bons avec leurs visuels. J'ai récemment examiné leur Saab B17 et le travail y était exceptionnel. Et avec le Mu-2 ? Il s'avère que celui-ci est presque aussi bon que leur travail sur celui-ci.

Le cockpit est bien fait avec des détails fins dans tout le cockpit et les zones de la cabine. L'instrumentation est raisonnablement tranchante et l'habitacle a l'air bien utilisé mais pas illisible dans la quantité de temps altérés. Le tableau de bord est incroyablement détaillé, ce qui m'a permis de me démarquer lorsque je me suis penché pour essayer d'apercevoir certaines de mes destinations. L'éclairage intérieur est également bien fait, mais pas trop spécial.





Deux options de cabine sont disponibles. La version passager a des sièges magnifiquement texturés qui donnent l'impression que vous pouvez tendre la main et ensuite vous asseoir dessus. Il y a une table pliante qui est interactive et animée. Il peut être plié ou rentré à volonté, ce qui est un petit bonus appréciable. Les vitres du passager sont un peu sales - peut-être les plus sales que j'ai

examinées pour la simulation.





La configuration du chargement est bonne, avec plusieurs boîtes et attaches ainsi que des cordons élastiques protégeant la zone du cockpit avant et arrière.

Contrairement à d'autres avions que j'ai vérifiés récemment, il ne s'agit pas d'un système de fret dynamique basé sur le poids. Il peut peser 0 kg ou 500 kg et il a la même apparence.





L'extérieur est également magnifiquement détaillé. La porte de la cabine fonctionne et se replie de manière réaliste.

L'apparence générale est celle d'un avion bien entretenu, bien qu'il y ait quelques signes d'usure. Les détails se retrouvent partout, mais ce que j'ai trouvé le plus fascinant, c'est le travail sur les moteurs, où la zone d'échappement est incroyablement détaillée et animée.

Le choix de la livrée est décevant. Il y a un schéma général blanc par défaut, un blanc avec des swooshes gris et une option gris foncé/noir avec des swooshes. Il y a aussi la livrée MSFS et Xbox, mais je n'aime pas particulièrement l'une ou l'autre dans aucun avion. Le blanc global utilise vos

propres lettres d'appel tandis que les deux options avec quelques swooshes ont un lettrage fixe. Je suis allé à la recherche de plus de livrées sur Flightsim.to mais il n'y en a pas beaucoup non plus, ce qui n'est pas la faute de l'avion en soi, mais cela me fait souhaiter que quelques autres soient inclus par défaut. Quelque chose avec un peu plus de couleur !







Le travail sonore sur le MU-2 est adéquat mais pas trop impressionnant. À l'intérieur, le son est généralement bon et les sons d'avertissement de décrochage et du système sont bien représentés. Les sons extérieurs sont très moyens et je pense qu'ils pourraient être un peu meilleurs compte tenu de la réputation du MU-2 en tant qu'avion au son particulièrement fort.

Piloter le MU-2

C'est tout un avion à piloter. Ses deux turbopropulseurs TPE331-6-251M d'une puissance de 776 ch fournissent une poussée suffisante à un avion petit, élégant et relativement léger. Il peut facilement atteindre sa vitesse maximale, navigue facilement à 230 nœuds et monte extrêmement rapidement. La gestion de cet avion est un travail à temps plein pour s'assurer qu'il ne se retrouve pas dans un mauvais endroit. Les décrochages sont ce qui [m'a tué \(j'ai tout écrit à ce sujet ici\)](#) avec un décrochage soudain qui peut être assez inattendu.

Le MU-2 a un système de pilote automatique plus rudimentaire que la plupart des avions que j'ai pilotés récemment. Le système est assez bon pour se concentrer

sur un VOR ou suivre un plan de vol guidé par GPS, mais le seul contrôle de l'altitude est un réglage de cabrage vers le haut ou vers le bas pour les pieds par minute. Gérable, c'est sûr, mais si vous êtes habitué à ce que l'avion monte ou descende à une certaine altitude, celui-ci passera juste à côté sans aucun avertissement.

Les grosses hélices donnent à l'avion un certain contrôle sur la vitesse. Un réglage à faible régime permet une réduction importante de la vitesse, même lors d'une plongée de 2000 à 3000 pi/min. Vous pouvez facilement maintenir l'avion, avec un peu de gestion soigneuse, à une vitesse spécifique lors d'une plongée. Faites simplement attention lorsque vous vous stabilisez.





Le plus gros problème que j'ai eu est que, lorsqu'il est complètement chargé, le MU-2 semble un peu collé au sol. iniBuilds a considérablement amélioré ce sentiment par rapport à la version initiale, mais il est toujours là dans une petite mesure. Un trim suffisant est nécessaire pour un décollage en douceur et, à l'occasion, j'ai vraiment eu besoin d'utiliser toute la piste pour démarrer.

Le deuxième problème que j'ai remarqué est que la déconnexion du pilote automatique, lorsqu'elle se produit

automatiquement à la suite d'un décrochage, ne semble pas fonctionner complètement. Je me suis retrouvé dans une situation irrécupérable parce que la déconnexion AP ne se déconnectait pas complètement et que les commandes ne répondaient pas à ma saisie. Cela ressemblait à un bug plutôt qu'à une erreur de pilotage – bien qu'une erreur de pilote y ait contribué.

La vitesse d'atterrissage est un peu plus élevée que celle des autres avions de cette catégorie, avec une vitesse de décrochage de 100 nœuds avec les volets sortis.

En résumé, il s'agit d'un avion avec beaucoup de performances et pas autant d'automatisation que les types modernes, ce qui signifie que vous devez vraiment le gérer. C'est bien, et même amusant, du point de vue des simulateurs de vol, mais cela peut vous prendre au dépourvu comme cela m'a fait. Une fois que j'ai surmonté cette courbe d'apprentissage initiale, cependant, j'ai appris à aimer l'avion. J'ai fait quelques vols VFR à basse altitude ainsi que des croisières IFR d'un point à un autre et voler est devenu très amusant.

Systèmes

Le MU-2 est assez simple en ce qui concerne les systèmes. Comparé au DHC-6, par exemple, cet avion a un cockpit

beaucoup plus propre et je trouve que le démarrage est plus simple. Vous devez tout mettre en place, mais une fois sur place, vous constaterez que les moteurs démarrent de manière fiable et vous permettent de poursuivre votre vol.

Une configuration GPS GNS430 est l'option la plus moderne sur cet avion. Un petit EFB de la taille d'un smartphone vous permet de décider si vous voulez cette option ou un style de contrôle plus original. Les MU-2 ont volé dans une grande variété de configurations, donc quelque chose avec une touche un peu plus moderne aurait été génial, et j'aurais aimé qu'ils aient trouvé le temps d'intégrer le support pour le PMS50, le GTN750 ou le TDS GTN750 comme une autre option plus moderne.

En l'état actuel des choses, tous les systèmes modélisés semblent fonctionner, y compris les systèmes de dégivrage, sans aucun problème. Il n'y a pas de simulation électrique profonde ici et pas d'interaction avec le disjoncteur, mais à ce niveau de prix, je ne m'attends normalement pas à ce genre de chose.

Réflexions finales

Je suis surtout impressionné par le MU-2. C'est un avion unique à bien des égards, avec un côté historique et un style qui correspond à la fois à l'aviation moderne. Il est

rapide et impressionnant, mais il peut aussi s'éloigner de vous et vous attirer des ennuis, ce qui le rend assez amusant à piloter. Une fois que j'ai compris ses bizarreries, j'ai vraiment apprécié le temps que j'ai passé à zoomer avec. Il fonctionne assez bien sur les vols IFR ainsi que sur les vols VFR pour que vous puissiez vraiment en tirer un bon kilométrage.

iniBuilds, ont presque dépassé les normes de la série Famous Flyer avec cet avion. Je dis presque, mais pas tout à fait comme il est clair qu'il s'agit toujours d'une option moins chère, la plupart du temps sans fioritures. Mais comme la plupart des projets partenaires d'Asobo, il reste un effort de bonne qualité et celui-ci contient une quantité raisonnable de contenu. Il est relativement exempt de bugs après quelques séries de corrections et il a l'air superbe. Les sons sont juste adéquats et il aurait vraiment besoin de quelques livrées supplémentaires pour pimenter les choses.

Bien qu'il ne soit pas exactement dans la même catégorie de prix, le MU-2 sort à un moment où FSS vient de sortir son Tecnam P2012 et SWS vient de sortir son PC-12. Les deux promettent un peu plus, mais à un prix plus élevé. C'est l'option économique des récentes sorties de turbopropulseurs et d'avions utilitaires, mais c'est quand

même assez bon.

Captures d'écran























