

Big Radials Noorduyn Norseman full review

13–17 minutes

Je suis un peu fan des avions de brousse et encore plus s'il s'agit d'un avion de brousse canadien. C'est là qu'entrent en scène les Big Radial et leur Noorduyn Norseman, un avion de brousse des années 1930 qui a un long héritage de vols dans certaines des régions les plus reculées du monde. Leur avion vient de sortir il y a quelques semaines et il arrive imminent sur le Marketplace. Cet avion vaut-il son prix ? Quel type de fonctionnalités a-t-il ? Je regarde cela et certaines approches vraiment uniques que Big Radials a adoptées pour s'assurer que nous pouvons `#flythedamnplane`. Tu vas voir!

Démenti

Big Radials m'a fourni le Noorduyn Norseman en échange d'un contenu de pré-sortie et d'une critique complète. J'ai également fourni à Big Radials quelques premiers

commentaires pendant la phase de prévisualisation afin qu'ils soient au courant des quelques défis que j'avais. Ils n'ont exercé aucun contrôle éditorial sur cette critique et la lisent en même temps que vous.

Un peu d'histoire

Le Noorduyn Norseman est un avion de brousse de construction canadienne conçu pour être exploité principalement dans le Nord canadien à partir de pistes d'atterrissage accidentées et non préparées ainsi que des nombreux lacs. À l'instar du DHC-2 Beaver qui lui a succédé, il s'est montré très efficace dans son rôle. Il recoupe également une histoire intéressante.

L'avion a été conçu par Robert B. C. Noorduyn, un ingénieur et homme d'affaires d'origine néerlandaise qui a travaillé dans diverses entreprises au cours de sa carrière, notamment Fokker, Sopwith, la Pitcairn-Cierva Autogyro Company of America, avant de décider en 1934 de créer son propre design. Utilisant un processus de conception similaire à celui de l'avion de ligne Fokker F.8 auquel il a participé, le Norseman qu'il a conçu était un type construit à cet effet.

En commençant par l'hydravion, mais conçu en pensant aux skis, aux flotteurs et aux roues, le Norseman est devenu

un monoplane robuste et à haut renfort doté d'un fuselage en tube d'acier soudé. Un premier vol a eu lieu en novembre 1935 et les ventes étaient stables mais lentes et seulement 17 avions avaient été livrés en 1940. Puis, la Seconde Guerre mondiale a éclaté et l'ARC a passé une commande de 38 avions. L'USAAF a suivi avec des 749 C-64A.

Après la guerre, la Canadian Car and Foundry Company a vendu une version civile du contrat militaire, le nombre total d'avions Norseman s'élevant à 904, le dernier ayant été construit en 1959. Le type vole toujours, avec 42 exemplaires inscrits au registre actif au Canada et 9 aux États-Unis.

J'ai aussi eu le plaisir d'aller à l'intérieur de l'un d'entre eux au Canadian Bush Plane Museum à Sault Ste. Marie, en Ontario. J'ai un article sur cette expérience que je publierai bientôt !

Fonctionnalités

Big Radials présente sa simulation Norseman comme un avion présentant une recreation très détaillée du type, à l'intérieur comme à l'extérieur. Performances de vol réalistes, trois variantes (standard, brousse et flotteur), six livrées, deux excursions dans la brousse et documentation en ligne. Entrons dans les détails.





Les gens de Big Radials aiment garder les choses simples à la fois avec leur liste de fonctionnalités et avec leur marketing, mais ils ont vraiment quelques détails intéressants intégrés dans le projet aussi. Permettez-moi de souligner quelques-uns de ceux qui m'ont marqué.

Ils ont intelligemment décidé de donner au Norseman quelques options en ce qui concerne la façon dont vous interagissez avec lui, ce qui devrait s'avérer un large attrait.

Par défaut, l'avion n'a pas de pilote automatique ni d'équipement de navigation sophistiqué. Si vous voulez piloter l'avion comme ça, dans sa configuration des années 1930, vous pouvez absolument le piloter de cette façon.

Mais nous sommes aussi des simulateurs de vol avec des problèmes de simulateur de vol, ce qui signifie que des choses comme les pilotes automatiques ne sont pas toujours agréables à avoir, mais parfois plus ou moins essentielles - et donc la façon dont Big Radials en a construit un mérite une explication. C'est aussi vraiment cool !

Cliquez sur une case sous le tableau de bord du copilote et un moniteur CRT s'éteint et devient actif. Oui! Un CRT ! Il est livré complet avec une dominante verte et un taux de

rafraîchissement visible. C'est rétro, amusant et original et j'adore ce qu'il fait parce que c'est essentiellement un EFB pour l'avion mais avec une touche très artistique ! Il est toujours absolument fonctionnel avec un écran d'état qui vous permet de régler la configuration arrière (passager, caisses ou tonneaux) et de régler les portes, les cales et les couvercles (pitot et moteur). Il contient des listes de contrôle pour toutes les étapes du vol. Et il dispose d'un pilote automatique dans DEUX formats.

Le premier format vous permet d'interagir avec un pilote automatique de base avec maintien de l'altitude et maintien du cap via le CRT. Il semble raisonnablement immersif et utile grâce à la présentation. Vous en voulez plus ? Appuyez sur le bouton GPS et un panneau de verre Garmin honnête tombe du plafond au-dessus du pilote (vous pouvez également cliquer directement sur la case). Un panneau de verre n'est pas à sa place ici, mais il est incroyablement utile et donc si vous voulez cette expérience, vous l'avez ! Et si vous ne le faites pas ? Cliquez sur le bouton et le panneau de verre se replie dans la boîte. J'adore cette appréciation des différents types de pilotes virtuels. L'utilité et l'intelligence de sa mise en œuvre m'ont apporté une tonne de joie rien que de le voir en action.





Cet avion dispose d'un certain niveau de modélisation du système électrique. Sortez le disjoncteur sur le système approprié et il cesse de fonctionner (c'est-à-dire les phares d'atterrissage). Gentil!

Bien que le CRT lui-même ait une liste de contrôle, je m'ennuie d'avoir le système de liste de contrôle MSFS

intégré que l'avion n'a pas. Ce n'est pas un gros problème ici car il y a une sauvegarde viable, mais cela vaut la peine d'être noté.

Si vous voulez démarrer rapidement l'avion, vous pouvez absolument appuyer sur le bouton Control E et le faire.

Deux excursions dans la brousse sont également incluses dans le forfait. Le premier vous fait voler pour Gibbes Sepik Airways dans la région de la Nouvelle-Guinée, tandis que le second vous place avec BR Air Services sur un itinéraire de 1 000 km de Villa O'Higgins jusqu'à Puerto Williams en Amérique du Sud.

Enfin, Big Radials fait quelque chose que beaucoup d'autres manquent. Un très bon manuel ! Vous pouvez [le télécharger sur leur site web](#) ou [y accéder directement ici](#)!

Visuels et sons

Big Radials a également fait un très bon travail avec les visuels. Je pensais que leur P-40B avait l'air bien quand je l'ai examiné il y a quelques années, le travail ici est encore meilleur que cela. Leur équipe a clairement mûri leur produit.

À l'extérieur, le modèle est absolument solide. Aucun problème avec cela dans n'importe quel endroit que j'ai pu

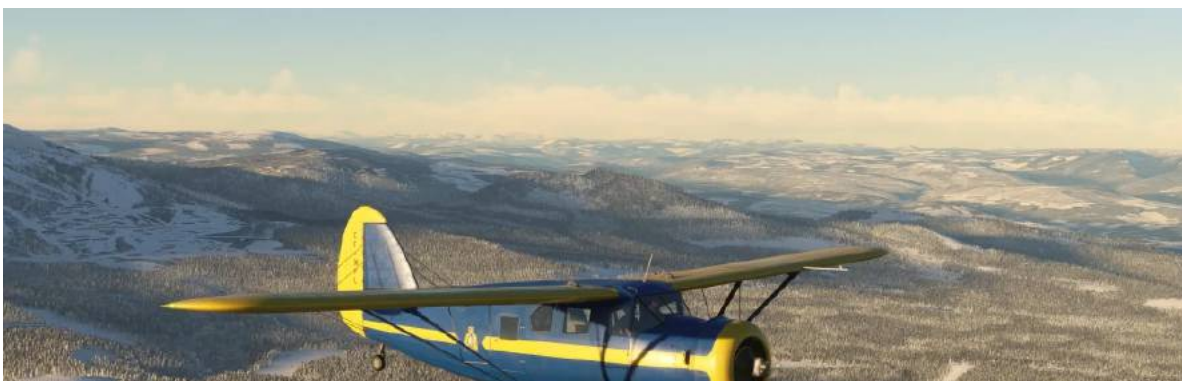
trouver. La modélisation est de premier ordre et le travail de texture est également excellent. Il y a une quantité appropriée d'usure partout et les matériaux rugueux donnent à l'avion un aspect plus usé/mat par rapport à certains des avions GA brillants qui existent. Il semble approprié pour ce vieux type d'avion de brousse rugueux et tumultueux. Il a des couvercles pour le moteur et divers tubes. Il a même des poids qui maintiennent l'avion en place.

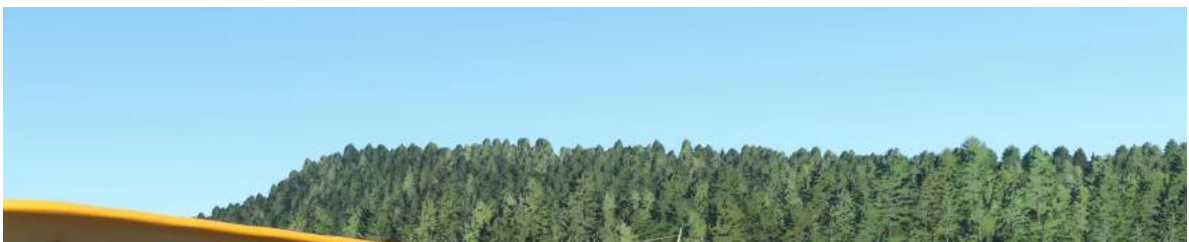






Sept livrées, comme mentionné précédemment, couvrent une variété d'utilisateurs. Nous avons une version de la GRC (Gendarmerie royale du Canada), une version de l'USAAF, une version de l'armée de l'air suédoise et quelques opérateurs civils aussi. Chaque version, flotteur, bush et standard, a les mêmes sept livrées, vous n'êtes donc pas obligé de choisir.







Le modelage intérieur est également généralement très

bon. Les animations sont superbes (en particulier l'écran CRT pliable), les boutons et les interrupteurs sont superbes, et pour la plupart, les textures sont de premier ordre. Il y a quelques textures rugueuses, en particulier celles qui se rapprochent de la tête du pilote lorsque vous regardez à gauche (ou à droite depuis le siège du copilote), mais elles se démarquent à peine et c'est surtout moi qui pinaille.







La zone cargo / passager arrière a l'air bien et est très représentative du design spartiate de l'avion. Il y a trois configurations différentes que vous pouvez configurer via l'écran CRT.





L'offre initiale de la version 1.0 avait un cockpit très sombre dans de nombreuses situations différentes. L'équipe a tenté de corriger cela et, au moment de la publication, la version 1.0.2 est sortie avec deux solutions proposées pour corriger le problème. Tout d'abord, ils ont un peu augmenté la luminosité du panneau, mais je pense qu'il est toujours du côté sombre et cela rend la lecture des jauges un peu difficile parfois dans certaines conditions d'éclairage. Deuxièmement, ils ont proposé des versions supplémentaires de l'avion avec une texture de cockpit légère. Cela améliore la situation.





Versions sombre et claire du cockpit dans la version 1.0.2.

Le disque de l'hélice a également l'habitude de devenir presque invisible par moments. Les arcs d'hélice sont, en général, un peu problématiques sur de nombreux avions MSFS et celui-ci contourne certains des problèmes que j'ai vus, mais a ses propres problèmes.

Je veux aussi appeler les sons du Norseman. Ils sont, tout simplement, géniaux ! Cela vaut pour les sons intérieurs et extérieurs. Le moteur a un rugissement approprié lorsqu'il est à pleine puissance et il gronde et gargouille comme un radial devrait le faire à des réglages de puissance inférieurs ou pendant le roulage. Il y a aussi d'excellents sons de

cockpit qui incluent un grondement approprié pendant que l'avion est sur la course au décollage. Vous pouvez dire le moment où les roues décollent par le changement de pas... superbe!

Voler

Le marketing de Big Radial comprend les mots #flythedamnplane et c'est une incarnation de leur philosophie qui semble se concentrer sur des types d'avions très pratiques. Le Norseman s'inscrit parfaitement dans ce cadre.

Il a la réputation d'avoir de longs décollages et donc, une fois que vous avez le moteur radial à fond, grondant comme il le fait avec l'excellent son, le roulage n'est pas trop difficile malgré la configuration du traîneur de queue. Puis le décollage arrive et bien que le Norseman soit un avion de brousse, il n'est pas aussi rapide à sauter dans les airs que certains des types les plus modernes. Doublement si vous effectuez un décollage d'eau. J'ai l'impression que cela prend une éternité... Et cela semble être exact au type. En fait, la blague est que le Norseman ne décolle qu'en raison de la courbure de la terre !







D'une manière générale, il s'agit d'un avion facile à manœuvrer. Il ne fait rien de particulièrement rapide, ce qui signifie que vous devez planifier à l'avance. À condition que vous le fassiez, il vous traitera bien et vous causera peu de problèmes en dehors de cette longue course de décollage susmentionnée.

La version hydravion dispose également d'un gouvernail déployable, ce qui signifie que vous pouvez plus facilement manœuvrer l'avion dans l'eau. La physique de l'eau MSFS reste un peu funky, mais je pense que le Norseman se sent mieux que la moyenne ici. Peut-être est-ce simplement à cause de la longue course au décollage et du léger rebond sur l'eau.

Les systèmes de l'avion sont très simples, ce qui rend l'apprentissage et l'entrée dans le Norseman vraiment

faciles dans l'ensemble. Leur documentation couvre le reste que vous pourriez avoir besoin de savoir, mais je soupçonne que votre fan moyen de GA dans MSFS s'y adaptera facilement. Le défi réside plus dans le pilotage de l'avion et dans son emport dans des endroits plus éloignés qu'autre chose, ce qui est génial - c'est un avion à manche et à gouvernail, c'est sûr.





Il y avait aussi quelques bizarreries que je n'arrivais pas à comprendre. Une lumière rouge du côté du copilote du cockpit est parfois allumée lorsque vous apparaissez dans l'avion en plein vol et rien dans le manuel ou dans le cockpit ne semble le contrôler. De même, il y a une sorte de lumière sur les flotteurs que je n'ai pas encore été en mesure de comprendre. Une bizarrerie étrange qui pourrait être un bug

(ou une erreur de l'utilisateur) dans un avion par ailleurs superbe.

Réflexions finales

Big Radials a un excellent avion ici. En choisissant le Norseman, un avion de brousse, je le mets tout à fait dans mes cordes quand il s'agit de voler MSFS. J'adore faire voler ces avions au-dessus des montagnes, dans les vallées et dans toutes les zones accidentées pour lesquelles il a été conçu.

Riche en fonctionnalités, avec des implémentations vraiment remarquables et intelligentes de fonctionnalités typiques comme un GPS ou un EFB, il n'y a pas grand-chose que vous puissiez demander à cet avion au-delà de ce qu'il offre déjà. Il y a quelque chose à aimer ici aussi dans la simplicité qu'offre ce design des années 1930. C'est grand, c'est dur, et on a l'impression qu'il a traversé beaucoup de choses, mais il vole toujours et cela semble bien convenir à toute l'expérience.

Avec trois variantes de base, quelques options de chargement et de belles livrées incluses, je ne peux vraiment pas me plaindre.

Quelques bizarreries avec des lumières dans le cockpit

mises à part et peut-être la lisibilité de certains instruments dans la version plus sombre du cockpit sont les seules marques négatives contre cela.

Des visuels solides, une bonne modélisation de vol, des sons superbes, un large éventail de fonctionnalités et des intégrations de systèmes vraiment intelligentes en font une recommandation facile pour les amateurs d'avions de brousse. [Big Radials le vend via son site Web pour 30,00 \\$ AUD](#) et il devrait arriver sur le marché MSFS d'un jour à l'autre.

Captures d'écran











