

Review of the Spitfire IX from Flying Iron Simulations for MSFS

19–24 minutes

Le premier des warbirds arrive dans Microsoft Flight Simulator et le Spitfire IX de Flying Iron Simulations est le premier warbird payant à être publié pour la simulation. Être le premier ne signifie pas toujours être le meilleur, mais d'après les apparences extérieures, il semble que Flying Iron Simulations ait mis son expertise antérieure des warbirds dans d'autres simulations dans cet avion légendaire pour MSFS. À quoi ressemble ce Spitfire, comment se compare-t-il aux autres Spitfire dans d'autres sims et que pouvez-vous en faire dans MSFS ? Jetons un coup d'œil dans mon examen détaillé !

Un peu d'histoire





L'aile de type C, le gouvernail à large corde et le moteur Merlin 66 font de ce Spitfire un modèle récent de Mark IX.

Le Spitfire LF de Flying Iron Simulation. IXc est un Merlin 66 de modèle récent Mark IX avec un gouvernail à large corde. C'était l'une des dernières versions du Spitfire IX à sortir de la chaîne de production et était typique d'un Spitfire au milieu et à la fin de 1944. Le gouvernail à large corde est l'une des différences les plus notables par rapport aux versions précédentes de l'IX et a été mis en œuvre pour aider à résoudre certains problèmes de stabilité latérale.

Conçu au milieu des années 1930, le Spitfire a effectué son premier vol le 5 mars 1936, il y a un peu plus de 85 ans ! Le Spitfire était destiné dès le départ à être une nouvelle génération de chasseur d'interception rapide et performant, remplaçant les biplans des années 1920 et 1930 et capable de défendre la Grande-Bretagne contre les attaques de bombardiers. Avec le spectre de la guerre qui se profilait,

son apparition et son succès une fois que la guerre a éclaté étaient extrêmement opportuns et il est rapidement devenu un symbole de résistance pour l'Empire britannique pendant les jours les plus sombres de la guerre.

Les premiers modèles de Spitfire ont combattu dans la bataille d'Angleterre au cours de l'été 1940 et ont poursuivi le combat pendant la période de la guerre de la Manche de 1941 à 1944. En 1942, le Spitfire a été mis au défi par l'apparition du Focke-Wulf Fw190 qui semblait avoir une suprématie de performance sur le Mark V utilisé à l'époque. Le Spitfire IX était la réponse à la menace et a d'abord été conçu comme une mesure provisoire en prenant la cellule Mark V en production et en y ajoutant le moteur Merlin 60. Le résultat était plus de vitesse et plus de performances en altitude à des niveaux qui défiaient le nouveau chasseur Focke-Wulf.

Un Fw190 a été capturé à peu près au moment où le Spitfire IX a commencé à entrer en service et a été testé de manière approfondie. Ce développement a permis à l'équipe de Rolls Royce d'adapter une nouvelle variante de moteur Merlin, le Merlin 66, pour permettre au Spitfire IX d'être plus rapide à toutes les altitudes. Le réglage du moteur a permis à l'avion de fonctionner plus rapidement à une altitude critique légèrement inférieure (bien que seulement de

quelques milliers de pieds), ce qui a conduit à la désignation F.IX pour les versions de moteur Merlin 61 et 63 et L.F. IX pour la version motorisée par Merlin 66.

Le Spitfire IX était la version la plus produite du Spitfire et est à bien des égards la variante définitive du chasseur. Il est tout à fait logique que Flying Iron Simulations ait choisi de simuler cette version.

Le Spitfire est un rêve dans les airs



Connu pour être un excellent avion de pilotage dans l'année, d'autres descriptions lui ont souvent été adressées pour sa maniabilité au sol.

Pour cette section, je vais utiliser beaucoup de comparaisons avec d'autres Spitfire IX dans d'autres

simulations. Pour la base de ma comparaison, j'utiliserai l'IL-2 : Great Battles Spitfire LF. IXe équipé d'un Merlin 66, d'une aile de type E, d'un gouvernail à large corde ainsi que du DCS World Spitfire LF. IXc avec gouvernail à corde étroite. REMARQUE : Les impressions suivantes ont été faites avec la mise à jour 1.0.1 de Flying Iron Simulations installée.

La maniabilité au sol du Spitfire IX de Flying Iron Simulation est la plus simple des trois dans cette comparaison. Je pense que cela a plus à voir avec Microsoft Flight Simulator et son modèle de manutention au sol qu'autre chose, mais cela vaut la peine d'être noté. Ici, la roulette de queue n'est pas à roulettes libres comme elle devrait l'être, mais semble plutôt être connectée et contrôlée par le gouvernail. Cela semble aider à garder l'avion bien comporté et à suivre droit pendant le roulage, ce qui est un peu différent des deux autres Spitfire IX qui sont tous deux difficiles à rouler et nécessitent beaucoup de danse prudente de la gouverne de direction pour rester droit. Cependant, comparé à tout ce que j'ai vécu à MSFS à ce jour, c'est toujours l'un des plus difficiles à rouler avec succès et les accidents de taxi sont encore tout à fait possibles s'ils ne sont pas gérés avec soin.

La course au décollage, avec l'assiette réglée, est plus

similaire que différente sur les trois Spitfire. Une fois que la queue se lève, vous sentez vraiment le facteur P entrer en jeu et les personnes qui ne sont pas familières avec le vol des warbirds vont avoir du mal ici jusqu'à ce qu'elles apprennent à anticiper le coup de pied. Un travail minutieux de la gouverne de direction est nécessaire pour garder le Spitfire droit et mon premier décollage a été à peu près aussi laid ici qu'il l'était avec mes premiers décollages avec les deux autres. J'ai l'impression que j'aurais peut-être eu besoin de plus de compensation de nez ici que dans les deux autres pour faire avancer les choses, mais cela semble également être courant dans MSFS.



Il y a de formidables possibilités de visites touristiques dans le Spitfire grâce à la mise à jour mondiale 3 qui se concentre

sur le Royaume-Uni et l'Irlande.

Une fois nettoyé dès le décollage, je peux dire presque immédiatement que cet avion me semble très familier. C'est un type avec lequel je me sens très à l'aise dans d'autres sims et j'ai eu le même sentiment ici aussi.

Avec plusieurs centaines d'heures sur l'IL-2 : Great Battles Series Spitfire IX dans des batailles multijoueurs et solo et au moins plusieurs heures de plus sur le DCS : Spitfire IX, je peux dire que les trois se sentent à peu près les mêmes en croisière et en utilisant les commandes en croisière. Le Spitfire est réputé pour être léger sur l'ascenseur et plus lourd sur les ailerons et vous pouvez le sentir ici. Ce Spitfire a un retard intéressant lorsqu'il roule rapidement à gauche puis à droite (ou vice versa) que les deux autres n'ont pas.

Tirer le Spitfire dans un virage serré est également agréable ici. Une traction soigneusement modulée sur le manche initiera un virage serré qui s'approfondira rapidement à mesure que la vitesse diminuera. Continuez comme ça et l'avion a tendance à s'emporter lorsque les extrémités des ailes commencent à décrocher. Tirez trop fort et le Spitfire s'effondrera maladroitement dans le virage, de manière très similaire à la version DCS. La version IL-2 calera un peu plus facilement dans ce scénario extrême avant de se rétablir rapidement, tandis que les deux autres tiendront

plus longtemps et mettront un peu plus de temps à se rétablir.



Une photo de reconnaissance Spitfire bleu volant près de Douvres et des célèbres falaises blanches.

Mon seul vrai reproche ici concerne le gouvernail. Comme dans la plupart des avions MSFS, il se sent maladroitement au centre à tout moment. À fond sur la gouverne de direction, vous avez un peu de roulis, mais l'avion semble relativement stable en vol. Le nez revient également au centre sans tambour ni trompette. L'IL-2 Spitfire revient plus naturellement au centre avec un peu d'oscillation de lacet à gauche et à droite, tandis que la version DCS a le plus de roulis lors d'une utilisation brutale de la gouverne de direction et prend le plus de temps pour revenir au centre.

Atterrir ici est généralement très agréable aussi. Le Spitfire dans toutes les simulations reste contrôlable jusqu'à des vitesses proches du décrochage et mon utilisation presque instinctive de la compensation en cabré a été utilisée ici lorsque la vitesse a diminué. Il y a aussi un mouvement de piqué immédiat lorsque les volets d'atterrissage sont déployés et l'expérience ressemblait le plus à celle du DCS Spitfire IX. L'atterrissage ressemble à celui des deux autres Spitfire et est généralement prévisible à moins qu'une puissance trop importante ne soit appliquée.

Le roulis après l'atterrissage est très similaire au roulage, car c'est le plus facile des trois, car ce Spitfire semble continuer à suivre une trajectoire relativement droite sur la piste. Le seul vrai danger ici est de trop appliquer les freins, ce qui peut faire piquer le Spitfire ou si vous exagérez la gouverne de direction, ce qui peut provoquer un renversement et un frottement de l'aile et une fin de vol.

Flying Iron Simulations a également inclus une version à aile coupée. Celui-ci se comporte comme dans les autres sims avec un taux de roulis plus rapide, un virage légèrement réduit et un caractère de décrochage légèrement pire que la version elliptique standard.





L'aile coupée Spitfire IX est également disponible.

Gestion des systèmes

La modélisation du système ici n'est pas si complexe que ça parce que le Spitfire n'est pas un avion si complexe. Il n'y a pas de cockpit en verre, pas de GPS, pas de waypoint sophistiqué ou de système de navigation ici. Le Spitfire est un avion à manche et à gouvernail. Ce que vous recherchez dans un oiseau de guerre comme celui-ci, c'est le moteur et les systèmes de refroidissement et ici, j'ai des pensées mitigées.

Tout d'abord, la modélisation dans l'ensemble est assez bonne pour un fonctionnement normal de base.

Augmentez l'accélérateur et le tangage et la pression et le régime de la cabine grimpent de manière prévisible et similaire aux autres Spitfire que je connais bien. Tous les

réglages de puissance habituels pour le Spitfire s'appliquent ici et une belle croisière à 4-7 livres de boost à 2500 tr/min fournit plus que suffisamment de puissance pour profiter de l'avion.



Une vue magnifique et des niveaux de glaçage légèrement inquiétants sur les ailes. Heureusement, le chauffage du pare-brise fonctionne parfaitement.

Cependant, je n'ai pas vu la pression de suralimentation diminuer lorsque l'altitude change ou lorsque le compresseur du deuxième étage s'allume. Actionner l'interrupteur de l'option automatique sur la vitesse inférieure F.S. ne semble pas non plus faire quoi que ce soit, bien que le voyant s'allume lorsque vous êtes à l'altitude critique pour la deuxième étape.

MSFS n'a pas eu beaucoup de modélisation des défaillances d'autres avions. Ici, je sais par expérience que les versions IL-2 et DCS Spitfire ont des pannes intégrées et que si vous poussez le moteur trop fort pendant trop longtemps, il s'arrêtera. Ici, j'ai couru au boost et au RPM maximum pendant au moins une demi-heure sans effets néfastes. Les températures ont augmenté puis sont restées stables, même lors d'une montée prolongée. Ainsi, vous pouvez certainement voler selon les chiffres recommandés ici, mais si vous poussez les choses au maximum, il ne semble pas y avoir d'effets néfastes. Du moins pour l'instant.

Détails visuels à l'intérieur et à l'extérieur











Commençons par examiner les détails visuels de cet avion. Flying Iron Simulations a vanté avoir utilisé des fichiers CAD (Computer Assisted Design) détaillés pour construire leur modèle du Spitfire et cela semble avoir porté ses fruits car cela semble aussi réel que n'importe quel Spitfire simulé que j'ai vu dans n'importe quelle simulation.

Le cockpit est bien fait avec des textures détaillées partout. La disposition, après avoir piloté le Spitfire Mark IX dans un certain nombre de simulations différentes, est immédiatement familière et je ne vois rien d'anormal sur cette version. L'apparence est bonne, la sensation est bonne, les instruments sont nets et faciles à préparer et les détails de texture sont généralement bien faits partout où j'ai regardé. Il y a quelques petits détails ici et là, comme les intempéries sur certaines surfaces qui pourraient être meilleures sur d'autres modèles de Spitfire IX que j'ai vus, mais c'est du pinaillage. Presque tout à l'intérieur du cockpit est cliquable et les animations pour des choses comme la pompe d'oscillation, l'indicateur de volet d'atterrissage, la porte et la verrière coulissante sont fluides et précises.

•









Sept livrées sont incluses avec cet avion

En ce qui concerne l'extérieur, c'est encore une fois un extérieur extrêmement bien fait avec mes compliments à l'équipe de modélisme. Tout, de la forme de la verrière aux carénages sur les ailes des canons Hispano du type, est bien modélisé et les reflets PBR sur cet avion sont également extrêmement bons. Il y a quelques livrées en aluminium transparent qui sont très réfléchissantes tandis que les versions de camouflage européennes traditionnelles sont plus mates dans leur apparence.

En parlant de livrées, il y en a sept qui viennent avec l'avion, y compris quelques options traditionnelles ainsi qu'une version inspirée du Spitfire argenté (G-IRTY) qui a fait un tour du monde en 2019. Il y a aussi une livrée israélienne Spitfire IX qui a servi dans cette armée de l'air de 1948 à 1956.

Le seul problème que j'ai remarqué était un scintillement sur la vitre de la verrière. Cela ressemble au même genre de problème que nous avons vu avec quelques autres modèles tiers et j'espère qu'ils seront en mesure de le réparer rapidement car c'est le seul élément vraiment ennuyeux de l'expérience visuelle.

Symphonie de sons



Le grondement rauque du moteur Rolls Royce Merlin est ici entièrement représenté.

Flying Iron Simulations comprend la nécessité d'avoir de bons sons et avec un avion comme le Spitfire où le son est presque aussi emblématique que son visuel, il est important d'obtenir les bons sons. Heureusement, leur Spitfire IX est livré avec des sons Spitfire authentiques pour tout, du démarrage du moteur au mouvement des surfaces de contrôle (entendu lorsque le moteur est éteint). Le moteur a ce drone symphonique Merlin familier qui est si distinctif du type et il sonne presque aussi bien que l'étalon-or des sons Spitfire sur le DCS : Spitfire IX.

Les bruits de démarrage du moteur vont du bruit subtil de la pompe à pompon au démarrage et au rugissement du système de démarrage du moteur du Merlin en fonctionnement avant qu'il ne tousse à la vie. C'est un très bon ensemble sonore. Il y a aussi des grincements et des gémissements appropriés lorsque l'avion est mis à rude manœuvre.

Quelques bugs





Un petit problème visuel est les feux de navigation sur l'aile tribord qui sont bleus pour une raison quelconque.

Il y a quelques bugs que j'ai rencontrés en pilotant ce Spitfire. Il y a quelques problèmes visuels à commencer par la verrière arrière. Sous certains angles, il affichera un artefact visuel clignotant ou stroboscopique. Nous avons également vu cela sur quelques autres avions, et ils ont presque toujours été résolus, donc je suis sûr que cela peut être résolu ici aussi. Un autre artefact visuel est le feu de navigation tribord qui est bleu au lieu de vert.

Lorsque vous apparaissez dans un Spitfire qui a démarré et qui est prêt sur la voie de circulation, vous devez appuyer sur « Prêt à voler » aussi rapidement que possible. Si vous laissez l'avion rouler tout seul, il se retournera vers l'avant sur son nez et mettra fin à votre vol. Le script de l'IA ici ne semble pas être en mesure de gérer le freinage doux requis.



Si vous n'appuyez pas assez vite sur « Prêt à voler », le Spitfire roulera jusqu'à la piste et se renversera.

Lorsqu'il apparaît dans l'avion, il commence avec les ailes à l'horizontale et la queue tombe ensuite au sol. Ce n'est pas un problème, mais il a un aspect un peu bizarre. Le biplan WYMF-5 de Carenado est également un traîneur de queue et n'a pas ce problème, donc je suppose qu'il s'agit d'un oubli qui peut être corrigé dans un paramètre quelque part.

Cet avion dispose d'une liste de contrôle interactive. En fait, c'est le premier avion tiers qui n'est pas d'Asobo Studios qui en a un d'après mon expérience. Cela dit, la liste de contrôle présente quelques problèmes car la caméra ne se concentre pas sur l'élément du cockpit sur lequel il faut cliquer lorsque vous appuyez sur l'icône « œil ». Il a

également l'habitude de pointer vers le nez de l'avion et de clignoter en bleu sur l'objet sur lequel vous devez cliquer. C'était déroutant au début, mais j'ai fini par m'en remettre.

Que pouvez-vous faire avec cet avion ?



Buzz Buckingham Palace dans un Spitfire argenté est l'une des nombreuses expériences que vous pouvez vivre.

Pour certains d'entre vous, ce ne sera pas une question, mais pour d'autres, il y a beaucoup de choses à essayer de comprendre ici. Que pouvez-vous faire avec cet avion ? La raison pour laquelle cela apparaît ici et non dans une critique de quelque chose comme le PA-44 Seminole est que le Spitfire est ostensiblement un avion de combat destiné à abattre les avions ennemis. Dans d'autres sims

que j'ai, il peut faire exactement cela avec l'arsenal complet d'armes à feu, de bombes (et parfois de roquettes) dont le Spitfire Mark IX était équipé. Ici, ce n'est pas le cas. Ce n'est pas ce genre de simulateur.

Vous pouvez toujours faire des choses amusantes avec. Un vol que j'ai effectué a commencé et s'est terminé à la RAF Coningsby, où s'est déroulé l'escadrille commémorative de la bataille d'Angleterre. J'ai fait un court vol à travers le pays jusqu'à Londres et j'ai fait le tour de la ville dans un Spitfire. Une expérience incontournable si vous récupérez cet avion ! Une autre fois, j'ai volé le long de la côte près de Douvres et j'ai admiré les falaises blanches. J'ai piloté le Spitfire de la RAAF en Nouvelle-Zélande depuis Wanaka, la célèbre Mecque des oiseaux de guerre de la Seconde Guerre mondiale. Enfin, j'ai également pris l'avion de la base aérienne de Ramat David au-dessus de Haïfa et de la pointe nord d'Israël pour mettre en valeur cette peau.

L'avantage ici est que vous pouvez profiter pleinement des emplacements et des paysages de Microsoft Flight Simulator et profiter de la puissance et des performances d'un Spitfire de la fin de la guerre. Et pour certains, c'est plus que suffisant. De plus, si vous souhaitez intercepter des avions de ligne à l'approche d'un aéroport comme Heathrow, vous pourriez...



« Et si vous regardez au loin sur votre gauche, vous verrez un Supermarine Spitfire ! »

Conclusion

Mis à part quelques problèmes et concessions aux points faibles de Microsoft Flight Simulator, Flying Iron Simulations Spitfire IX est un excellent avion qui offre encore un autre module Spitfire impressionnant à piloter dans une simulation de vol.

D'excellents visuels, des effets sonores puissants et un bon modèle de vol dans l'ensemble en font un excellent avion à piloter et un warbird difficile pour les pilotes de simulation qui ne sont peut-être pas habitués aux bizarreries de manipulation qui viennent du pilotage d'un avion à pistons

haute performance des années 1940. L'avion n'est pas impeccable et présente quelques problèmes de maniabilité, quelques problèmes visuels et quelques bugs, mais rien de critique. Je m'attends à ce que ces problèmes soient bientôt corrigés et ne devraient pas nuire à une excellente expérience Spitfire. Flying Iron Simulations a déjà publié un correctif depuis sa sortie et je suis sûr que les problèmes restants sont à la portée de cette équipe.

Si vous voulez mettre le Spitfire en situation de combat, il existe d'autres sims et d'autres Spitfire à apprécier.

Cependant, si vous êtes une personne de l'aviation civile uniquement et que vous souhaitez faire l'expérience des bizarreries et des sensations fortes du pilotage d'un warbird depuis n'importe quel aéroport ou base aérienne dans le monde, je peux facilement vous recommander ce Spitfire en tant qu'avion qui vous donnera avec précision et authenticité cette expérience dans Microsoft Flight Simulator.

Captures d'écran

-









•



•













•



•































