

Flight Journal: Humbled by the mighty MU-2

7-8 minutes

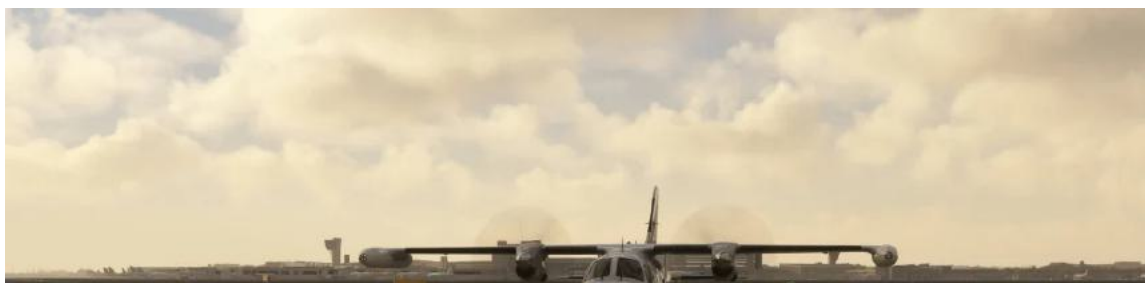
Au cours de la dernière année, j'ai eu trois accidents (pas du genre ordinateur) et une sortie de piste en bout de piste dans MSFS. Pour un pilote de simulation, j'ai l'impression de bien me débrouiller compte tenu de l'autonomie de vol que je fais. Pourtant, je dois dire que le MU-2, le plus récent Local Legend, a été à l'origine de deux de ces accidents et qu'ils se sont tous deux produits au cours des dernières 48 heures. Voici trois vols où j'explore mes erreurs et mon processus d'apprentissage au fur et à mesure que je gagne du temps sur le Mitsubishi MU-2 !

Le premier vol est un désastre

En sautant dans le cockpit du MU-2, j'avais déjà regardé quelques vidéos et je m'étais familiarisé avec l'avion, donc je savais surtout dans quoi je m'embarquais. Pourtant, regarder ne remplace pas l'expérience et mon premier a été un peu un désastre.

Après avoir suivi un processus de démarrage assez simple et m'être préparé à partir, je me suis retrouvé au bout de la piste 27R de l'aéroport international de Philadelphie (KPHL). J'ai accéléré et... Un coup de frein de stationnement a été accidentellement atteint. À mi-chemin de la piste, alors que l'avion n'accélérait pas, j'ai compris mon erreur. C'est l'heure de refaire !

Après quelques gains de vitesse, j'ai réussi à faire décoller le MU-2. L'avion est un peu comme certains avions de ligne en ce sens qu'il a vraiment besoin de la bonne procédure d'assiette et de manche, sinon il se comportera mal lors de la course au décollage. Ma technique avait besoin d'être travaillée... Sans parler de mon incident accidentel avec le frein de stationnement.





Puis j'ai senti que les choses s'amélioreraient. Mais ce n'était pas le cas...

En appuyant sur le pilote automatique, j'ai commencé à apprendre rapidement que le système du MU-2 est une technologie beaucoup plus ancienne. IniBuilds semble avoir fait un excellent travail de simulation de ce pilote automatique plus basique. Avec le système activé, j'ai enclenché le mode de maintien du cap et ajusté mon taux de montée. Mais j'ai vite constaté que ma vitesse diminuait, un avertissement de décrochage s'est déclenché et l'avion est tombé du ciel.





Ici, je ne sais pas si un bug ou quelque chose comme ça m'a affecté, mais mon MU-2, même avec l'AP maintenant automatiquement désengagé, me combattait. J'ai tâtonné pour engager et désengager le système AP pour voir s'il se réinitialiserait, mais sans succès. L'avion a décroché davantage et s'est écrasé au sol. Ouf.

Deuxième vol, une calamité

Plus tard dans la journée, j'ai récupéré le MU-2. Cette fois-ci, j'ai traversé un océan et un continent jusqu'au Japon. Faire un saut de quarante minutes de l'aéroport de l'île de Hachijojima (RJTH) à l'aéroport de Tokyo Haneda (RJTT).

Le décollage s'est déroulé en douceur, la montée s'est bien mieux déroulée qu'avant, et j'avais appris ma leçon sur la gestion de l'avion et de son système de pilotage automatique. Surtout.

J'ai navigué au-dessus du Pacifique en repérant les îles de Mikurajima et Miyake sur ma gauche. Au loin, l'imposante vue sur le mont Fuji se dessine à l'horizon. Puis d'autres terres sont apparues et bientôt j'étais au-dessus de Tateyama, au sud de la baie de Tokyo, en direction de mon atterrissage.





Je pensais que tout était réglé à ce stade, mais j'ai été distrait en me préparant pour l'atterrissage et c'est à ce moment-là que les choses ont mal tourné. J'avais accéléré pour la descente, mais ma vitesse diminuait beaucoup plus rapidement à mesure que je me stabilisais.





Le klaxon de décrochage s'est déclenché et le point d'accès s'est déconnecté. Le MU-2 a calé brusquement et brusquement.

Bien entamé ma descente approuvée par l'ATC, je n'étais qu'à 3 000 pieds au-dessus du sol et il n'y avait pas de place pour la récupération. L'avion s'est écrasé dans l'eau.

Des erreurs ont été commises et j'étais déterminé à bien faire les choses.

Troisième fois un charme ?

Ne voulant pas reculer devant un défi, j'étais très motivé pour réussir le troisième coup. Mon vol suivant m'a emmené à l'aéroport de Santa Barbara (KSBA), puis à l'aéroport international de San Jose Mineta (KSJC). Démarrant le MU-2 beaucoup plus rapidement que lors de mes deux premières tentatives, cette fois-ci, j'étais préparé à certaines des bizarreries de cet avion.

Je me suis aligné sur la piste et j'ai fait mon meilleur décollage à ce jour. Lisse et en l'air sans trop de problèmes. Un virage incliné, une montée à pleine puissance, et j'étais rapidement à plus de 10 000 pieds et je me dirigeais vers le nord avec l'aéroport de Santa Barbara sur ma gauche.

Je suis monté jusqu'à une altitude approuvée par l'ATC de 18 000 pieds et je me suis installé dans une position d'altitude confortable avec l'avion qui suivait les points de cheminement. J'ai branché quelques stations VOR/DME en cours de route, les utilisant pour tester les systèmes de navigation de l'avion et tout fonctionnait parfaitement. Le paysage californien défila rapidement alors que l'avion maintenait facilement plus de 230 nœuds.

