

Turboprop rocket! MSFS MU-2 full review

11–13 minutes

C'est un design qui a plus de 60 ans maintenant, conçu dans la période d'après-guerre de la Seconde Guerre mondiale, mais il a l'air à l'aise avec les avions modernes d'aujourd'hui. Le Mitsubishi MU-2 est une fusée à turbopropulseur étonnamment rapide d'un avion utilitaire avec un charme et un défi à l'ancienne. A-t-il suffisamment de fonctionnalités pour rivaliser avec certaines des autres options disponibles ? Jetons un coup d'œil à 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 entièrement nouvelle destinée à l'origine aux puissants turbopropulseurs. Les clients étaient à la recherche d'une petite option robuste à turbopropulseur 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 sur le bas de l'aile et les volets s'étendent presque sur 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 plus élevée que certains types similaires, avec une vitesse de 101 à 108 nœuds recommandée en approche.

La conception de l'avion a bien vieilli. Il a toujours l'air relativement moderne malgré les 67 ans qui se sont écoulés depuis sa conception initiale. Les exemplaires modernes ont été améliorés avec une avionique plus récente, y compris des cockpits en verre. Environ 400 d'entre eux voleraient encore sur les 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 un règlement aérien fédéral spécial (SFAR) pour le type de formation initiale et périodique spéciale. Depuis l'entrée en vigueur de cette exigence, la cote de sécurité du MU-2 a grimpé au-dessus de celle des autres turbopropulseurs, bien que son historique d'accidents ait certainement nui à sa réputation.

Visuels et sons

