



# C337 Skymaster

## Un bimoteur hors du commun HD Series

**Le C337 Skymaster est le premier avion de la série Carenado qui bénéficie des avancées de X-Plane 10. Une bonne nouvelle en entraînant une autre, il fait aussi partie de ceux modélisés en haute définition. Voilà qui aiguise notre curiosité !**

par Annick Peyremorte



Un C337 argentin commence à rouler.

**D**aniel Klaue continue l'adaptation pour X-Plane des avions de Carenado pour Flight Simulator. Même si ceux-ci sont proposés aux simmers à un rythme soutenu, il n'y a pas encore de production simultanée pour les deux logiciels tant que toute la flotte déjà existante pour FS n'est pas adaptée. Cette transformation demande du temps, en témoignent les différents tutoriaux en vidéo que l'auteur a fait pour les créateurs en herbe ! Alors, malgré notre désir de vouloir profiter des derniers avions parus, il nous faudra encore patienter.

Les avions qui sortent actuellement pour X-Plane existent donc déjà pour FS, et le C337 Skymaster qui nous occupe aujourd'hui a été testé pour ce simulateur dans le numéro 217 de *Micro Sim*. La version V2 pour X-Plane vient tout juste de sortir, en version 32 et 64 bits et compatible pour les trois OS. Une fois téléchargé moyennant la somme de 29,95 dollars américains, le dossier de l'avion dézippé occupe 317 Mo sur le disque dur.

Il comprend, outre les fichiers de la modélisation et du plug-in, une documentation avec les procédures normales et d'urgence et les chiffres de référence. Quelques conseils propres au simulateur (utilisation du plug-in SASL, réglages du joystick et des options de rendu, configuration des manettes et boutons, fenêtres pop-up et éclairage) complètent l'ensemble. Un fichier *clist.txt*, qui affiche la check-list sur l'écran avec le plug-in Checklist (en 32 bits uniquement), est disponible gratuitement sur <http://x-plane.org>, mais nettement moins complet que le document d'origine, c'est donc vers ce dernier que nous nous tournerons pour les tests.

Cette extension ne nécessite aucune installation particulière dans X-Plane, uniquement d'être décompressé, puis déplacé dans le dossier *Aircraft* (ou un autre de votre choix !). Vous le retrouverez à l'ouverture du simulateur pour charger l'appareil. La seule particularité pour le Skymaster est qu'il existe pour deux versions du simulateur. Il faut sélectionner le fichier



Ci-dessus : De près, on peut admirer la qualité de la réalisation extérieure...

En haut à droite : ... et intérieure, ici de jour...

En bas à droite : ... et là de nuit.



*Car\_C337.acf* pour la V9.7 et *Car\_C337\_v10.acf* pour la V10.21 minimum.

### Drôle de silhouette !

Cet avion un peu particulier du fait de ses deux moteurs montés l'un derrière l'autre en « push-pull » succéda au C336, et le modèle qui nous est proposé est le C337H, mais sans turbopropulseur ni pressurisation. Il a été produit en 136 exemplaires. La première impression au parking est assez surpre-

nante : sur un fuselage plutôt classique équipé de deux moteurs montés en opposition se greffent des ailes hautes, un train rentrant et un empennage bipoutre très fin. Cet ensemble, réalisé en textures de haute définition (2 048 x 2 048), donne envie de prolonger la visite prévol rien que pour les yeux ! Tout est détaillé, depuis les rainures sur le caoutchouc des pneus, les salissures, rivets, antennes, jusqu'à la suspension du train d'atterrissage. Deux cales jaunes bloquent les pneus et un cache-moteur rouge

est placé devant les ouïes.

La livrée par défaut est toute blanche, permettant de créer ses propres décorations. Cinq autres sont proposées : bleu rayé, gris, rouge, Coast Guards au logo d'un de ses sponsors (la banque australienne Westpac) et un modèle paramilitaire de l'ancienne force armée rhodésienne. Deux autres livrées gratuites, pour les forces aériennes d'Argentine et du Portugal, se téléchargent sur <http://x-plane.org>. Deux pilotes sont visibles de l'extérieur et leur tête bouge suivant plusieurs séquences liées à la direction de leur regard. Deux places sont disponibles à l'arrière sur ce modèle.

Deux fenêtres pop-up, accessibles par les lettres C et O au bord de l'écran, permettent de changer le champ de vision (pilote, copilote, sélecteur de carburant, caméra sur les ailes et l'empennage, radios), utiliser les portes des passagers et du coffre et modifier la teinte des vitres. Ces fonctions sont incompatibles avec l'usage d'un trackIR.

### Un tableau de bord d'époque

Une fois sur le siège du pilote, la vue avant fait volontiers oublier qu'il s'agit d'un bimoteur, puisque l'on ne voit qu'un seul propulseur ! Mais



Décollage de Tocumen (Panama).

les manettes et différents affichages en double nous rappellent à l'ordre. Une planche de bord légendée aurait été appréciable. La touche Q permet de faire le tour du propriétaire. On peut admirer la réalisation en 3D de tous les objets et les différentes textures. Celles des quatre sièges en similicuir gris froissé et des ceintures de sécurité contribuent à l'immersion. La poignée de porte droite et la fenêtre d'aération gauche, dont le fonctionnement est assorti d'un bruit sec, sont animées et leur ouverture se commande de l'intérieur. Elles se ferment automatiquement au-delà d'une certaine vitesse. Les documents sont rangés dans une pochette du côté du copilote. Deux pare-soleil orientables à la souris protègent la vue en cas de trop forte luminosité.

La planche de bord, très encombrée, est de couleur noire comme le fond des instruments. Malgré cela, les différents affichages sont bien lisibles car de couleur contrastée jaune ou blanche. Bimoteur oblige, beaucoup sont en double, mais ici en position avant et arrière ! Les instruments moteurs et jauge à niveau de carburant occupent l'espace de droite. La radionavigation, de marque Collins ou Bendix King, et le GPS Garmin GNS 430 par défaut sont placés au centre. Quel dommage que ce dernier ne soit pas d'un modèle plus récent ! Devant le pilote, on retrouve l'avionique en T, le pilote automatique authentique, l'EDM 760 et les nombreux interrupteurs auxquels on peut accéder en faisant disparaître le yoke d'un clic de souris à sa base, tout comme celui du copilote. C'est la technique du cliquer-glisser qui permet de tout manipuler. Bien évidemment, les manettes de la console centrale sont au nombre de six. Elles se manipulent soit



Rentrée des trains.



Vue arrière avec les salissures et le reflet de la casserole.

à la souris à l'aide d'une croix pour sélectionner l'une ou l'autre et les mouvoir, soit à l'aide d'un périphérique. Pour les possesseurs d'une double manette des gaz, c'est le moment d'en profiter ! Les fusibles à gauche du pilote ne sont pas opérationnels. Au plafond, se

trouve le sélecteur de réservoir de carburant, très coloré. De nuit, l'intérieur s'éclaire d'une douce lueur orangée et le tableau de bord une fois allumé est bien lisible.

### Un bimoteur original

Tout pilote virtuel qui se respecte démarre son avion lui-même et à la main. Le Skymaster requiert la compétence « multimoteur » avec moteurs centraux. Après démarrage de la batterie qui émet un petit son strident, il s'agit juste de répéter les opérations deux fois en suivant la procédure ! Au moteur avant correspondent les indications de gauche et pour celui de l'arrière, tout est à droite. L'avion se pilote comme n'importe quel bimoteur, excepté la différence de position des moteurs en question. Le son est enregistré à partir d'un appareil



La vue en place pilote et les deux fenêtres pop-up.



La silhouette de l'avion est très particulière !



Atterrissage en vue extérieure... et en vue cockpit.

réel, plus grave et régulier que celui d'un monomoteur. Le réservoir gauche alimente le moteur avant et celui de droite le moteur arrière.

Le roulage s'effectue à l'aide des palonniers comme à l'accoutumée. Après les différents contrôles au point d'arrêt, le décollage à 75-80 kt ne nécessite aucune correction au palonnier, la disposition des moteurs annulant l'effet de couple. L'avion grimpe vite à 1 100 ft/mn et a tendance à cabrer comme un oiseau impatient dès qu'il franchit la barre des 100 kt, ce qui n'empêche pas d'admirer le disque d'hélice qui change avec la vitesse de façon très réaliste et la vibration des antennes sous le flux d'air. La rentrée des trains en vue extérieure à elle seule mérite d'être observée et se déroule en trois étapes : ouverture des trappes, rentrée des roues et fermeture. On ne s'en lasse pas ! L'appareil atteint les 6 000 pieds en un peu plus de cinq minutes si l'on règle correctement le pas d'hélice et la mixture. Après un traditionnel tour de piste, un peu de mania et quelques navigations à l'aide des instruments, l'impression

générale est celle d'un avion stable, ne nécessitant que très peu de compensation. Son comportement est sans surprise malgré son originalité. En tendant l'oreille, on peut même distinguer les sons de chaque moteur qui ronronnent de concert et qui se modifient avec le changement de pas d'hélice. La descente, en automatique ou en manuel, est facile si l'on respecte les chiffres et si l'on anticipe : 160, 140, puis 125 kt pour chaque cran de volet et en dessous de 160 kt pour sortir le train. Un peu de trim est nécessaire pour garder la pente à chaque étape. Profitons-en pour l'admirer de face pendant cette opération. On reconnaît sa silhouette entre mille, les longues ailes hautes, les deux empennages et les trois roues sur de longues pattes. L'atterrissage se fait en douceur sur les deux roues arrière en premier, puis la roue avant. Après un freinage prudent, on rejoint le parking. L'extinction des moteurs selon la procédure ne présente ensuite aucune difficulté.

### Panne moteur : pas de panique !

Dans X-Plane comme dans la réalité, la panne de l'un des moteurs n'est pas assimilée à un « moteur mort » et n'entraîne aucun changement dans la position des palonniers pour effectuer une correction. Une fois le moteur en panne identifié, il suffit de contrer le couple qui apparaît ; la puissance, bien que moindre, est suffisante pour rallier le premier aérodrome disponible sans déficit de contrôle.

Si l'on respecte les conseils en matière d'options de rendu, en particulier en allégeant les objets environnants, le framerate tourne autour de 28 dans la version 64 bits du simulateur, ce qui est très honorable compte tenu de la qualité graphique. Comme cet avion fréquente plutôt les aéroports de taille moyenne, cela ne nuit pas à notre plaisir de voler ! Cet avion original ne laisse pas indifférent et les pilotes virtuels déjà habitués aux bimoteurs à hélices à pas variable et à train rentrant pourront se frotter à lui pour explorer de nouvelles sensations !



Ouverture de la porte des passagers.

### L'avis d'expert



#### Apprécié

- La compatibilité avec X-Plane 10 64 bits.
- La qualité graphique.

#### Souhaité

- Un GPS plus récent.

### Machine de test

- Processeur Intel i7 3960X 3,3 GHz
- Carte mère Asus P9X79 PRO
- 16 Go Ram DDR3-2133
- Disque SSD 128 Go + 2 x HD 1 To
- Carte graphique GTX580 3 Go + 6200LE, 2 écrans 26"
- Logitech G940 + G510, Track IR Pro4
- Windows 7 64 bits