



500S Shrike Aero Commander

HD Series

36 ans de bons et loyaux services

Gamme de bimoteurs représentatifs de l'après-guerre, les Aero Commander ont eu une belle carrière tant civile que militaire de 1952 à 1986. Moins connus que leurs concurrents à aile basse, ils ont été très appréciés par leurs pilotes.

par *Véronique Reynier*

Lorsque des ingénieurs du constructeur Douglas Aircraft Company se lancèrent dans la création d'un bimoteur d'affaires, cela donna une nouvelle entreprise aéronautique, Aero Design and Engineering Company, et un appareil original à aile haute équipé du solide train d'atterrissage du Vultee Valiant, un avion d'entraînement de l'USAF. Le prototype s'inspirait du bombardier A-20 Havoc sur lequel l'équipe avait travaillé. Il était équipé de deux moteurs Lycoming O-435-A et emportait sept passagers. Il fit son premier vol en 1948 et Beechcraft comme Fairchild lui montrèrent de l'intérêt. Mais le nouvel acteur du marché préféra monter sa propre usine et la fabrication débuta en 1950. L'appareil, baptisé Commander 520, sortit en première version en août 1951. Également commercialisé en version militaire, un exemplaire fut choisi comme avion de transport présidentiel par Eisenhower entre 1956 et 1960, devenant ainsi le plus petit « Air Force One » de l'histoire. Près de 2 000 exemplaires, toutes versions confondues, ont été fabriqués entre 1952 et 1980.

La version choisie par Carenado est le 500S Shrike Commander,

équipé de moteurs Lycoming IO-540 de 290 ch. C'est celle qui a été la plus construite avec 316 exemplaires. L'extension est vendue 37,95 \$ sur le site de l'éditeur. Une fois le fichier récupéré, l'installation est automatique et concerne FS X, FS X Steam et P3D2 que nous avons effectué le test. L'activation s'effectue en ligne à l'installation.

Le plaisir des yeux est bien au rendez-vous

Carenado nous a habitués à une très grande qualité graphique et ce nouvel opus ne fait pas exception à la règle. Que ce soit au niveau de la fluidité d'affichage ou à celui des détails affichés, le Shrike Commander ne déçoit pas un instant. Les pièces animées ont un comportement réaliste, les textures servent le modèle 3D en utilisant avec efficacité tous les effets disponibles dans le simulateur. Un soin extrême a été apporté aux alignements. Il est possible de zoomer de manière importante sans perdre de définition. Six livrées sont proposées, plus une blanche pour les repaints.



Ci-contre : Prêt au décollage.

En bas (à gauche) : Une cabine qui a vécu mais reste confortable.

En bas (à droite) : Belle cinématique de rentrée du train.



La modélisation intérieure n'est pas en reste. Du moindre recoin de la cabine au tableau de bord, les textures sont soignées, ont du relief et mettent en valeur des instruments parfaitement présentés. Les effets liés aux différents éclairages, jour comme nuit, sont très bien restitués. Les places passagers donnent envie de s'installer avec un cuir extrêmement réaliste, marque

de fabrication de l'éditeur, qui sent cependant les années d'utilisation. Dans le cockpit, les marques d'usure et l'aspect vintage du tableau de bord rappellent l'âge de ces appareils aujourd'hui. Il est possible de zoomer sur une toute petite partie du cockpit sans perte de qualité d'affichage. L'environnement sonore ajoute à la qualité de l'immersion.

En cold and dark au parking avec ses équipements.



Un équipement classique

Le cockpit propose l'instrumentation habituelle des add-ons à moteur à pistons de Carenado, avec la possibilité d'intégrer des produits tiers comme le GTN750 de Flight1 et le GNS530 de Reality XP, ce dernier ne concernant que FS X. Mais pour respecter l'aspect historique du Shrike Commander, ces instruments modernes se présentent tels qu'ils seraient installés dans la réalité, intégrés au pedestal. Les choix effectués par l'éditeur sont tout à fait pertinents et sans doute basés sur l'observation d'un ou plusieurs appareils réels, avec un mélange de gauges d'époque, d'instruments classiques des années 1990-2000 et d'équipements récents.

Sur le tableau de bord face au pilote, on trouve ainsi les classiques anémomètre, horizon artificiel, altimètre, bille aiguille et variomètre, mais en lieu et place du conservateur de cap, un HSI assez



Ci-contre :
Pressurisation
indispensable
pour passer les
Alpes.

En bas (à gauche) :
Le GNS530
se trouve sous
le bloc des
commandes.

En bas (à droite) :
Un coup d'œil
sur les réservoirs,
les textures
montrent bien
l'âge de l'appareil.



Vue globale depuis la place de droite.

moderne. Les instruments moteurs au centre sont tout à fait représentatifs de la génération des appareils des années quatre-vingt-dix, tandis que sur la casquette le pilote automatique est plutôt sorti de 1970, donc sans doute d'origine. Seuls l'anémomètre, l'altimètre et l'horizon sont doublés en place droite. On trouve également la commande du mode de navigation du PA, tout aussi vintage que le pilote automatique, puis deux instruments originaux et des plus récents : le Digiflo-L de Shadin

L'avis d'expert



Apprécié

- L'excellence graphique.
- La restitution globale.
- L'originalité de l'appareil.

Souhaité

- Une vraie documentation.
- Un prix mieux adapté à un bimoteur à pistons.

Avionics et l'EDM 740 de J.P. Instruments. Le premier est un système de gestion du carburant interfacé avec le GPS, le second un outil de gestion des moteurs à pistons qui a moins de trois ans et suit en tâche de fond tout le fonctionnement des moteurs, envoyant une alerte lorsque les paramètres présentent une anomalie.

Le GNS 530 est installé sous le bloc des commandes. C'est une version classique de l'instrument, désormais bien connue des simmers, avec un affichage bien conçu

pour ne pas comporter de déformation bien que la vue pilote le présente forcément de travers. On trouve une VHF, un VOR et un ADF traditionnels en dessous. Ne cherchez pas les compensateurs d'assiette et de direction, dans cet appareil, ils sont placés sur l'overhead ! Vous y trouverez aussi les interrupteurs pour couper ou ouvrir le circuit carburant, les magnétos, le démarreur, l'éclairage intérieur et le réchauffage du Pitot.

Les vues classiques de Carenado mettent en valeur ces diffé-



Ci-dessus :
Les volets
braqués à
fond sont
quasiment
à angle droit,
ça traîne !

Ci-contre :
En descente
au crépuscule.

possible de le poser sans aller jusqu'au braquage maximal. Comme son modèle réel, le Shrike Commander peut sortir ses volets à la perpendiculaire de l'aile, ce qui génère une traînée importante qui nécessite de mener la finale avec une bonne dose de moteur. Mais si la piste le permet, il n'est pas indispensable d'aller jusqu'à ce braquage. Par ailleurs, la stabilité de l'appareil permet de bien mener sa finale, gage d'atterrissage réussi.

Lacunes dans la documentation

Il ne manque à cet excellent add-on que ce qui est reproché perpétuellement à Carenado : une documentation digne de ce nom. Comme toujours chez l'éditeur, seules les check-lists et les performances sont accessibles, avec une fiche pour le pilote automatique original qui équipe le Shrike Commander. Mais qui lit les manuels, peut-on penser en voyant une telle obstination. Il est vrai qu'un bimoteur à pistons est d'un pilotage assez classique pour être pris en main sans lire des pages et des pages de description, à la différence des biturboprops de l'éditeur. Reste que les débutants sont toujours intimidés par un appareil sans description des instruments de base ou des commandes disponibles...

Une autre critique presque aussi récurrente concerne le prix de vente. 38 \$, en l'absence de systèmes complexes, est un tarif selon nous trop élevé. Il est vrai que le tandem Carenado/Alabeo fait partie des trop rares éditeurs à proposer de nouveaux avions régulièrement et que la qualité est au rendez-vous. Mais les soldes sont rares de ce fait... Pour ces deux raisons et malgré l'excellence du Shrike Commander, pas de recommandation Microsim dans l'air ! ■

rents éléments, overhead inclus. Quelle que soit la vue, un clic sur le yoke permet de le masquer ou de le faire apparaître. Tous les instruments restent parfaitement lisibles même en vision oblique. Plusieurs peuvent être grossis en superposition à l'écran : le pilote automatique, le GPS 530 - très pratique vue sa position dans le cockpit et le bloc radio/radionav. S'y ajoutent deux petites fenêtres, l'une rappelant les raccourcis clavier de ces différents éléments et permettant d'afficher le mode de démarrage (*cold and dark* ou prêt à rouler), l'autre typiquement Carenado pour régler les paramètres d'affichage à bord et au sol.

Une grande stabilité en vol

Par défaut, le Shrike Commander est prêt à rouler, ce qui veut dire qu'il faut terminer la check-list si vous démarrez aligné sur la piste, notamment sortir un cran de volets. Malgré les 290 ch des moteurs, la mise en puissance et l'accélération

sur la piste ne posent aucune difficulté, il faut légèrement corriger le couple mais pas trop, ce qui est conforme pour un bimoteur. La rentrée du train s'impose rapidement pour trouver une pente de montée efficace, mais il ne faut pas rêver non plus, ce n'est pas un jet. Attention au second régime où l'avion se comporte de manière réaliste, donc difficile à piloter.

Avec une bonne vitesse et une fois les traînées rentrées, le Shrike Commander est plutôt stable, surtout si vous utilisez les compensateurs à bon escient. Il est possible d'atteindre de bonnes altitudes de croisière, l'avion est pressurisé. En mania, il est souple sans plus, ce qui va de pair avec sa stabilité. On peut donc aisément se passer du pilote automatique, même s'il est toujours pratique d'en avoir un. Malgré son apparence vintage, il fonctionne sans souci.

La seule phase délicate est l'approche, mais une fois le comportement de l'appareil maîtrisé, tout se passe très bien. Il ne faut pas sortir les volets à fond trop tôt, et il est

Machine de test

- Intel Core i5-660 3,34 GHz
- Carte mère Asus Xtreme P7P55DLE
- Carte graphique ATI Radeon HD 5850 1 Go
- 8 Go de RAM DDR3 Corsair
- Disques durs Hitachi 500 Go et Samsung SSL 256 Go
- Windows 7 64 bits
- DirectX 10