



Cessna T206H



Un classique modernisé

Si le Cessna 206 n'est pas une nouveauté en aviation – qu'elle soit réelle ou virtuelle –, son évolution avec moteur turbocompressé et console électronique complète rompt avec la tradition. De quoi satisfaire les voyageurs amateurs de VFR autant que d'IFR !

par Emmanuel Blanchard

Le C206 Stationair fait partie des appareils les plus classiques en aviation générale : monomoteur à six places, il a été construit de 1964 à 1986, puis à nouveau à partir de 1998. L'avionneur profita des avancées techniques pour faire évoluer son modèle à succès (plus de 6 000 exemplaires construits jusqu'alors), ce qui aboutit à la version 206H, modernisée, et la T206H qui nous intéresse ici et dont le moteur dispose d'un turbocompresseur (d'où le T). L'avantage n'est pas seulement le gain de puissance permis par cet équipement (310 ch contre 300 pour le 206H « normal »), mais plutôt pour la capacité à voler plus haut et avec une charge plus importante. Toujours en production, la série 206H est à l'aviation ce que les grosses berlines familiales sont à l'automobile : pas des foudres de vitesse ni des véhicules disposant

d'un luxe outrageusement ostentatoire, mais des appareils solides, fiables, confortables. Il faut noter que ce n'est pas la première fois que Carenado s'attaque au Stationair, sa première réalisation pour FS X date d'octobre 2008

(cinq ans déjà !) et avait été évoquée dans *Micro Simulateur* n°178. Mais il s'agissait de la version U206G construite à la fin des années 70 ; si l'avion avait le charme de cette époque, son équipement paraît aujourd'hui désuet.



En cold and dark, les larges portes de cabine ouvertes.



Comparaison entre le cockpit du U206G « classique » du même éditeur (en haut) et le T206H modernisé (en bas).

Voilà ce qui a probablement poussé l'éditeur à faire évoluer son produit, de la même manière que l'avionneur a donné une seconde jeunesse à son Stationair ! Le précédent add-on nous avait séduits et fait désormais partie de notre flotte de prédilection, nous étions impatients de découvrir si son successeur allait tenir ses promesses...

Pack complet

L'add-on ne pèse que 159 Mo et s'achète en ligne au tarif de 34,99 US \$, soit moins d'une trentaine d'euros. La procédure d'acquisition en ligne fournit un lien de téléchargement de l'archive ZIP et le numéro de série propre à chaque utilisateur. L'installation s'effectue sans souci particulier, on pensera juste à vérifier le contenu du fichier *Readme* qui peut préciser les dernières mises à jour. Une fois le T206H dans la bibliothèque d'appareils de FS X (ou P3D, non testé ici), on profite de cinq livrées originales plus une blanche immaculée pour les repaints. La documen-

tation est comme souvent chez Carenado très fournie, mais rangée dans un répertoire dédié de FS X. On y trouve, au format PDF et en anglais, les check-lists pour l'utilisation normale et les situations d'urgence, les tables des vitesses

de référence et des réglages moteur optimisés. Les modes d'emploi du GPS (Garmin GNS530) et du pilote automatique (KFC225) sont également inclus. Enfin l'éditeur indique la marche à suivre pour intégrer manuellement des jauges complémentaires comme le GPS GNS530 de Reality XP (non testé ici).

Au lancement d'un vol, le Cessna est paré au décollage comme le veut la tradition FS X. Mais Carenado a intégré un petit utilitaire en pop-up pour déclencher en un clic de souris un état de départ différent, cold and dark ou prêt pour le roulage. Si le cockpit est entièrement virtuel, des fenêtres 2D affichent le GPS et les instruments radio/pilote auto. Enfin un dernier écran de configuration toujours en pop-up active les animations de l'ouverture des portes et commande même l'affichage des chaussettes de train.

Au repos

La visite prévol s'effectuera donc sur un modèle en cold and dark, ce qui a pour effet d'ajouter au modèle 3D de l'avion les cales sous les roues, les caches sur les prises d'admission du moteur et une flamme sur le Pitot. Extérieurement, le T206H est proche du U206G, à deux différences majeures près : tout d'abord l'accès à la cabine arrière s'effectue par une double porte cargo bien plus importante que sur le modèle ancien, témoi-



Un petit air de vacances...



La place de droite ne dispose pas d'instrument.

gnage de la vocation de transport polyvalent que Cessna souhaitait pour son nouveau modèle. Ensuite le capot moteur a connu une importante inflation pour loger le gros Lycoming de 310 ch. De face, la différence est flagrante, l'ancien 206 était très fin et profilé, le moderne est plus carré et dégage une impression de puissance. Le reste de la réalisation 3D est au-dessus de la moyenne puisque les détails fourmillent, depuis les antennes du toit jusqu'aux ressorts de train en passant par les crochets de remorquage sur la voilure.

Les cinq textures fournies sont aussi parfaitement traitées. Les décorations sont plutôt sobres (qui a dit « austères » ?) mais présentent des effets de reflets très appuyés qui rendent impeccablement sur des teintes métallisées. Les lignes de structure et de rive-



Vue depuis la place passager.

tage sont peut-être un peu trop soulignées mais sans que cela ne porte préjudice à la qualité générale. On note au passage que les propriétaires de ces appareils (même virtuels) sont très soigneux puisque les cinq exemplaires texturés sont dépourvus de toute trace de salissure ou d'usure, comme sortis d'usine.

La qualité graphique est aussi au rendez-vous dans la cabine, que l'on peut admirer depuis le siège du pilote (classique) mais aussi du copilote ou des places arrière. Les points de vue intègrent des zooms sur certaines parties du tableau de bord, une option inutile à notre goût car l'ensemble de la planche demeure lisible. Le yoke est amovible (visuellement) d'un simple clic pour accéder à certains des contacteurs inférieurs. Et comme souvent pour les réalisations de

Carenado, les vitres de la cabine reproduisent des effets de reflets, désactivables si le framerate est soumis à trop rude épreuve.

Équipement moderne

L'ensemble des instruments est déporté devant la place du pilote, le siège de droite dispose bien d'un yoke et d'un palonnier mais aucun cadran ne vient agrémenter son panneau. Si l'équipement de la planche pilote est tout ce qu'il y a de classique pour un monomoteur à pistons, la console centrale a connu une modernisation importante. Le GPS est désormais intégré à la planche et gère tout ce qui a trait à la navigation et aux communications. Ce qui explique que le T206H ne dispose pas d'un HSI comme son prédécesseur mais, plus traditionnellement (le comble pour un avion modernisé diront certains !) de deux récepteurs VOR et un ADF.

Le GPS sera évidemment d'une aide précieuse pour la navigation, d'autant que le T206H est avant tout un grand voyageur. Dans ce



Livrée bordeaux pour survoler les vignes !

L'avis d'expert



Apprécié

- La qualité graphique.
- Les performances de l'appareil.
- Les tables de réglage en PDF.

Souhaité

- Des versions cargo et hydravion.



Détail du train et des textures très fines.

contexte, on regrette même que Carenado ne nous ait pas fourni une version fret et/ou un modèle sur flotteurs. Peut-être pour une future évolution ? On se contentera pour le moment des roues classiques pour survoler des pays entiers. L'autonomie de 730 nautique peut sembler faible, mais la version turbocompressée du 206 possède un avantage sur les autres appareils à pistons : elle peut voler haut ! Nous avons poussé nos exemplaires jusqu'à 24 000 ft en croisière, à 130 kt, sans problème particulier. Seule condition, il faut bien régler le mélange dans une plage d'utilisation très étroite ; mais à l'aide des valeurs indiquées dans la documentation sur les performances en vol, notre T206H survolait les nuages. Et les passagers alors ? L'avion n'étant pas pressu-

risé, on pourrait imaginer que les personnes à bord souffrent du mal de l'altitude. Cessna y a pensé et a intégré une réserve d'oxygène à son Stationair. En simulation, cette fonction a été reproduite, même si elle n'est pas d'une grande utilité dans notre cas particulier, mais cela participe à l'ambiance. Il aurait peut-être seulement fallu ajouter des masques respiratoires à l'équipage en vue extérieure lorsque la commande d'oxygène est activée !

Performant et confortable

Le Stationair fait partie de ces appareils éminemment sympathiques pour tous les pilotes. Son seul véritable vice survient au décollage (ou au régime maximal) alors que le couple tend à le tirer



Touche impeccable après une approche en automatique.

dur la gauche. C'est facile à compenser et on maîtrise assez vite la bête quel que soit son propre niveau de pilotage. Outre le GPS qui permet de suivre un plan de vol établi à l'avance, l'avion est doté d'un pilote automatique complet avec les modes de conservation de cap, d'altitude (voire de montée/descente auto) et suivi de VOR. Même l'approche finale sur une piste disposant d'un ILS est possible dans ces conditions. En cas de décrochage, pas de sensation de flottement annonciatrice dans le manche mais une alarme audio se déclenche. L'avion part alors dans un virage à gauche en descente, mais à chaque tentative nous avons récupéré l'appareil en moins de 400 ft de chute. Voilà un comportement rassurant !

Dans des conditions de vol moins extrêmes, le 206 est d'un calme olympien. Trim réglé, on n'a guère besoin du pilote auto pour conserver une altitude donnée. Le GPS est parfaitement lisible même en mode cockpit 3D, il faudra juste s'habituer à y régler les fréquences Com1/Nav1 absentes des autres équipements radio.

Ses performances et son comportement font du T206H un des appareils au plus large spectre d'utilisateurs. Les débutants peuvent l'exploiter comme avion-école, certes plus gros et plus lourd que les modestes 172 mais avec un équipement complet qui pourra par la suite servir en formation IFR (virtuelle). Les plus chevronnés profiteront quant à eux de ce Cessna pour des trajets sous toutes les latitudes (et toutes les altitudes !). Reste le problème de l'appareil précédent : ceux qui possèdent déjà un modèle de la gamme 206 (à plus forte raison le U206 du même éditeur) peuvent faire l'impasse sur cette évolution modernisée. En revanche, si l'on ne dispose pas encore dans sa flotte d'un tel monomoteur à six places, c'est une lacune à combler d'urgence ! ■

Machine de test

- Intel Core i7-2600 3,4 GHz
- Carte mère Alienware 046MHW
- 8 Go RAM DDR3
- Carte graphique nVidia GTX 460 1 024 Mo
- Windows 7 64 Ultimate