



PA23 Aztec F 250

Petit bimoteur classique

Presque 7 000 exemplaires ! C'est un classique de la gamme des bimoteurs du constructeur Piper que présente Alabeo en ce printemps 2016. Réalisation soignée et superbes graphismes au programme.

par *Véronique Reynier*

Le PA23 Aztec a connu une belle longévité, traversant les années cinquante jusqu'aux années quarante chez Piper Aircraft. Ce bimoteur léger à quatre ou six places issu d'un projet de Stinson ne disposait, pour ses premiers vols en 1952, que de deux Lycoming de 125 ch, et les performances étaient loin d'être au rendez-vous. De nombreuses améliorations aérodynamiques et des moteurs plus puissants donnèrent naissance au PA23 Apache. Le modèle Aztec lui

succéda en 1958, équipé de deux propulseurs de 250 ch et offrant six places. Il devint le standard du constructeur pendant trois décennies de production, jusqu'en 1982, avec une variante à moteurs turbo-compressés permettant d'avoir un plafond plus élevé. Une version pressurisée ne fut construite qu'en un seul exemplaire, la structure de l'appareil ne se prêtait pas à cette modification. Le modèle F reproduit ici est la dernière variante principale en date, à l'intérieur modernisé et à la voilure modifiée pour de



Les phares éclairent parfaitement sans être intrusifs.



Très beaux éclairages intérieurs pour le vol de nuit.



Bien équipé au sol.



Des exercices de mania faciles.



En haut : Des textures parfaites qui portent la patte Alabeo.

Au centre : Petit bug sur cette vue des interrupteurs sur la portière gauche.

En bas : L'overhead à la nuit tombante.

nage traditionnel. Les détails sont parfaitement soignés et mis en valeur par des textures comme toujours d'une qualité exceptionnelle, c'est la patte Alabeo. Les marques d'utilisation, notamment, donnent une vie et une profondeur inégalées à l'extérieur comme à l'intérieur de l'avion. Effets de transparence des verrières et des cadrans, reflets des chromes, légères salissures d'un cuir qu'on pourrait

meilleures performances. Bimoteur emblématique de l'aviation générale, très prisé des propriétaires privés, l'Aztec n'a eu comme concurrent sérieux que le Beechcraft Baron sur un marché très dynamique à son époque. En ce qui concerne sa version simulée, elle a déjà un concurrent de poids avec l'Aztec d'Aeroplane Heaven sorti en décembre 2015 sur Steam à 19,99 euros. Alabeo propose son add-on au prix plus élevé de 34,99 \$ – la parité étant presque de mise entre dollar et euro – ce qui peut se justifier par la qualité graphique, les systèmes qui équipent l'avion et la possibilité de l'installer dans toutes les éditions du monde FS/P3D, mais reste un peu cher pour un appareil d'aviation générale. Question de goût ?

Classique jusqu'au bout des ailes

L'installation nécessite une activation en ligne et s'adapte à FS X, FS X Steam, P3D 2 et 3. L'Aztec atterrit sans souci dans vos hangars où il se présente en six livrées plus une blanche pour les repaints. Notez que la seule immatriculation non états-unienne est française, le F-BALY, en robe à deux tons de bleu. Le plaisir des yeux est au rendez-vous, avec un beau modèle 3D qui restitue parfaitement l'élégance de l'Aztec avec son long nez et ses nacelles bien profilées sur une aile Piper des plus classiques. Du reste, si vous masquez l'avant, vous retrouvez exactement la silhouette des célèbres monomoteurs du constructeur en version empen-

presque toucher, tout concourt au plaisir du regard.

L'équipement type des appareils Alabeo

Une fois installé à bord, le cockpit semble familier, avec son mélange d'instruments datant un peu – pour COM2 et NAV2 par exemple – et d'outils récents pour la navigation. Cela fait un moment maintenant qu'Alabeo a standardisé les instruments de navigation de ses appareils pour permettre l'intégration des instruments de Reality XP et de Flight1, qui proposent respectivement le GNS 530 et le GTN 750. L'éditeur en propose des versions moins complètes, mais tout à fait opérationnelles et suffisantes pour qui veut bien profiter de son Aztec. L'installation des versions améliorées par les partenaires est très simple, puisque prévue à l'avance et disposant de leur programme d'intégration automatique. Attention, la gauge Reality XP n'est intégrable que dans FSX.

Tous les interrupteurs, toutes les commandes, tous les cadrans sont d'une précision extrême et supportent un niveau de zoom très important. La gestion des reflets du soleil sur les cadrans est d'un réalisme incroyable et incite à se lancer dans des virages pour voir l'évolution de l'affichage. Tout est fonctionnel, y compris les pare-soleil et l'ouverture de la petite fenêtre d'aération à gauche du pilote. Pour accéder plus facilement à certains interrupteurs, cacher le yoke en cliquant sur sa colonne est utile. Les paires de manettes – gaz, pas d'hélice et mixture – sont bien couplées mais peuvent être manœuvrées individuellement. Les instruments de pilotage ne sont pas



Rentrée du train après décollage.



Simulation de panne sur le moteur critique.

doublés en place droite, laissant la place aux cadrans de conduite moteur largement dimensionnés et à doubles aiguilles pour que la comparaison des deux moteurs soit instantanée.

Deux gauges originales méritent qu'on s'y attarde d'un peu plus près. Tout d'abord, le pilote automatique est très vintage. Il se situe en bas à gauche du tableau de bord et permet de commander le roulis, le cap, l'altitude et l'assiette. Il est aussi possible de passer en mode NAV ou OMNI, les deux étant identiques dans l'appareil simulé, pour être guidé par les instruments de navigation. Pas de gestion automatique de l'approche donc, ce qui est tout à fait conforme à ce que peut proposer un Aztec aujourd'hui et fait travailler le pilotage ! L'autre équipement est un « stormscope », un radar météo aidant essentiellement à la détection des cellules orageuses, particulièrement dangereuses pour les avions légers.

Pour le voyage dans de bonnes conditions

Car l'Aztec est bien un avion léger, qui n'est pas équipé pour les hautes altitudes, n'étant pas pressurisé, et mal armé pour l'IFR de mauvais temps, puisqu'il ne peut pas gérer les conditions givrantes. Il n'est pas beaucoup plus rapide qu'un monomoteur de voyage, avec ses 150 kt en croisière à 10 000 ft – entre 130 et 140 kt dans les basses couches. À mi-chemin entre le voyage pépère et la promenade, c'est aussi un bon avion d'école pour une qualif bimoteur ou la formation de base en IFR.

Comme la plupart des réalisations d'Alabeo, son modèle de vol, s'il est conforme aux abaques de l'appareil réel, manque de personnalité, mais est parmi les plus réussis des derniers opus de l'éditeur. L'Aztec n'est pas difficile à piloter, c'est un bimoteur léger plutôt typique et sans grands défauts, les



Stable en croisière vers 10 000 ft, son altitude de prédilection.



Avec les volets à fond, conserver du moteur à l'atterrissage.

habités de l'aérodynamique Piper connaissent déjà le côté un peu « veau » mais stable et fiable des avions du constructeur. L'add-on n'est pas trop mou, bien équilibré, réactif aux commandes sans excès. Il rappelle les plus gros PA28 à faible charge dans son comportement général, ce qui est certainement conforme à la réalité. Il pourrait même avoir un peu plus d'inertie en mania. Les exercices habituels ne posent donc aucun

problème, ce qui fait de l'avion un bon maître d'école pour débiter en bimoteur. Attention toutefois, tout ce qui concerne la panne moteur est délicat sur l'Aztec, surtout la panne du moteur critique, le gauche. Un crash s'est produit en 1998 à Toronto dans le circuit de piste sur une telle panne, les traînées complètement sorties ne permettant pas au Piper de rester en palier sur un seul moteur. Gérer ce type de problème est toujours intéressant en simulation et l'add-on le retranscrit plutôt efficacement, pensant même à déclencher l'alarme de train non sorti alors que la vitesse chute.

L'atterrissage se pratique de préférence avec moteur, la finesse de l'Aztec n'étant pas des meilleures, surtout volets sortis – il est aussi possible et plus facile de se poser avec deux crans de volets seulement, mais il faut de la piste pour freiner ensuite, les freins n'étant pas d'une grande efficacité.

Plutôt réussi

L'Aztec est un add-on qui se situe parmi les meilleurs d'Alabeo. Des caméras extérieures bien choisies, des vues intérieures adaptées le mettent en valeur, tandis que l'environnement sonore, personnalisé avec talent, ajoute à l'ambiance du vol même en l'absence de périphériques audio sophistiqués. Le modèle de vol est réussi et évoque ce qu'en disent les pilotes réels du PA23. Côté points faibles, on soulignera comme toujours la documentation, qui présente certes les check-lists normales et d'urgence, mais reste très succincte sur l'équipement de bord et ne comporte toujours pas de manuel d'utilisation digne de ce nom. Un problème récurrent et agaçant !

Conserver les mêmes instruments de navigation d'un modèle à un autre a quelques avantages – outre une meilleure rentabilité pour l'éditeur : pouvoir exploiter ses gauges tierces et avoir un cockpit matériel pour avions légers pour ceux qui le souhaitent. Mais cela rend le prix du bimoteur à pistons très élevé par rapport à un liner ou un jet d'affaires beaucoup plus sophistiqués et avec des systèmes complexes. Ne boudons toutefois pas ce beau classique très réussi, les sorties de nouveaux avions se faisant de plus en plus rares au fil du temps. ■



Les vues passagers ne sont pas oubliées.

L'avis d'expert

Apprécié

- Le graphisme.
- La qualité d'ensemble.

Souhaité

- Une vraie documentation.
- Un prix mieux positionné.

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



En place droite, face aux instruments moteurs.