



DESORMAIS ON APPREND

J'AI volé sur le vieux, j'ai volé sur le nouveau ; croyez-moi, le nouveau est meilleur.

L'ancien Link Trainer, qui a empoisonné l'existence de tous les pilotes de la deuxième guerre mondiale, était peut-être un brave oiseau de son temps, mais je n'ai jamais rencontré personne qui puisse le maîtriser ; en tous cas pas moi.

Ses commandes répondaient mal ; il fallait forcer comme un bœuf pour le manœuvrer, on forçait trop, et quand il se décidait à répondre, il allait trop loin. Pendant ce temps, le crabe à trois roues (l'enregistreur mécanique qui se promenait sur une carte) ne manquait pas une seule de vos fautes.

Le nouvel appareil est beaucoup plus doux à manœuvrer, et cette fois les fautes ont bien des chances de venir de vous.

Le nouveau GAT-1 (initiales de general aviation trainer) donne beaucoup mieux

l'impression de la réalité. Le premier était surtout un appareil d'entraînement pour le vol de nuit ; celui-ci est un appareil universel qui permet d'apprendre toutes les phases du pilotage sans avoir à quitter le sol.

Son tableau de bord est complet ; on y trouve tous les instruments classiques d'un monomoteur ; leurs indications sont exactes. Si vous levez le nez, l'altimètre et le variomètre se dirigent vers le haut. Et si vous tenez le nez assez haut et assez longtemps, le GAT se cabre et se met à frissonner.

Une deuxième série de cadrans, à côté de la porte du cockpit, permet à l'instructeur de supprimer certains effets normaux ou d'ajouter des effets anormaux. Par exemple, lorsque vous apprenez à faire un virage, il peut neutraliser la commande d'altitude, si bien que le pilote novice peut faire ses virages corrects sans avoir à se soucier de perdre ou de gagner de l'altitude.



L'AUTEUR EST AUX COMMANDES DU GAT-1 (à droite). Le tableau de bord est une copie fidèle de celui d'un monomoteur. Le bruit de l'hélice et du moteur augmentent le réalisme. Les cadrans à gauche de la porte servent à l'instructeur à régler les caractéristiques normales du vol ou des instruments, ou à introduire des effets anormaux pour voir comment l'élève réagit dans les circonstances spéciales. L'enregistreur vertical (à gauche) trace la ligne de vol sur une véritable carte.

RA A PILOTER A L'ECOLE

Un rédacteur de S.M. essaie un nouvel appareil d'entraînement qui permet d'apprendre à piloter, même aux instruments, sans quitter le sol.

Ou bien, quand l'étudiant est plus avancé, l'instructeur peut introduire des turbulences qui secouent l'appareil et forcent le novice à faire des corrections pour garder sa ligne de vol.

Pour augmenter le réalisme on a prévu le bruit du moteur et celui de l'hélice, le sifflement de l'air et même le crissement des pneus quand on touche la piste ; tout ceci est reproduit électroniquement. Finalement, bien que tout marche quand la porte est ouverte, l'instructeur peut communiquer avec l'élève par un système de duplex de radio, exactement comme sur les aérodromes.

Mais le plus gros progrès, c'est bien le prix : 7 880 dollars (39 500 F) pour l'appareil de base, soit la moitié de tous les appareils d'entraînement existant à l'heure actuelle ; et l'entretien est facile. Il suffit de brancher l'appareil dans une prise ordinaire d'électricité et il n'en consomme pas plus qu'une lampe de 300 watts.

Le fabricant, la Compagnie Link Group of General Precision, Inc. explique que ce prix très bas est dû entièrement à la miniaturisation de l'équipement électronique, que les techniques spatiales nous ont apporté. Les programmes sont sur des cartes à circuits imprimés ; quand une panne se produit, on peut recevoir par la poste la carte de remplacement : il suffit de l'enficher.

Link, après avoir équipé les écoles de pilotage des aérodromes, a bien l'intention de s'attaquer au marché des écoles, surtout les écoles supérieures, où le prix réduit et l'entretien minime du GAT-1 le rendent intéressant.

Comme le disait un représentant de la société : « Nous pensons que nous allons toucher l'amateur occasionnel, celui qui, n'ayant pas spécialement l'intention de voler, serait tout de même content de manipuler ce qui ressemble le plus à un avion. »