

L'imbitable versatilité du maître

C'est tout de même plus rassurant, avouez, de pouvoir voyager en avion en sachant sa sécurité enfin prise en charge par un ordinateur et, de ce fait, désormais à l'abri des mille petites faiblesses humaines.

Tous ceux qui ont l'habitude de l'extraordinaire fiabilité de ces engins vous le diront. Moi même qui, après le ZX80, ai pu pratiquer le TO7, peux certifier que c'est sans la moindre hésitation que je leur confierai la vie, ne serait-ce que celle de ma belle-mère.

Quant aux pilotes, leur qualification sur les nouveaux types d'appareils est, elle aussi, entièrement assistée par ordinateur. N'empêche qu'ils se "*plaignent aujourd'hui de ne pas avoir reçu d'enseignement informatique*" ! C'est vrai ça : pourquoi se priver de la puissance de travail et des poten-

tialités créatives d'un personnel confiné pendant des heures dans la passivité nouvelle d'une cabine de pilotage ?

D'autant que l'équipage n'a même plus le morne dérivatif de la contemplation des écrans : avec les "bits carrés", tout d'un coup, sur Airbus comme sur Boeing, toutes les informations disparaissent de l'affichage. Phénomène que nul ne sait d'ailleurs expliquer !

— "*Laissez faire*, leur dit-on ; *au bout de trois secondes, normalement ça revient.*" *

Les ordinateurs qui les ont formés leur auront probablement appris à avoir confiance ; sans doute une manifestation avant-coureuse de cette "versatilité" qui est le dernier cri de la sophistication informatique. L'ordinateur "versatile" étant désormais capable de changer d'avis, enfin de programme, en fonction d'événements extérieurs.

N'empêche que pendant ce temps, et même à trois, on s'ennuie devant l'ordinateur de bord et on aimerait bien, entre deux "bits carrés" utiliser ses écrans pour faire autre chose. Et nous ne voulons pas parler ici de *Pacman*, *Space Invaders* ou autres *Strip Poker*.

Même à Kourou, ne croyez-vous pas que tous ces techniciens, rivés à leurs fauteuils tout au long d'interminables comptes à rebours, n'occuperaient pas mieux leur temps à bidouiller le programme d'Ariane, à le faire bénéficier de tout un tas d'améliorations issues d'imagination qui ne seraient désormais plus laissées en jachère ? Trop complexe, objectent certains ? Allons donc : simple comme bonjour au contraire. Exemple : le programme Paris/New-York et retour. Disons en langage Logo.

"*Pour New-York*
LP (lève plume ; sous
programme de décollage)

AV 7000 (avance de 7000 kms)
PP (pose plume ; sous
programme d'atterrissage)
Fin."

"*Pour Paris*
LP TD 180 (vire à 180 degrés
pour revenir)
AV 7000
PP
Fin."

Remarquez bien que je livre ici aux compagnies, et pour pas un rond, l'algorithme principal de vol (tout le reste n'étant que sophistications et fioritures) d'un système expert que beaucoup de sociétés de services leur aurait facturé la peau des fesses. Le seul inconvénient étant que pareille programmation, si elle peut être à la portée des pilotes, peut l'être aussi de personnes beaucoup moins bien intentionnées. La piraterie informatique pourrait très bien constituer le second souffle de la piraterie aérienne.

Que feriez vous par exemple si, entre deux "bits carrés", s'affichait sur vos écrans le message suivant : "*Ceci est un détournement. Votre route est désormais programmée pour une destination secrète où notre permanence d'accueil vous prendra en charge. Si quoi que ce soit est tenté pour la modifier, vos réservations seront automatiquement purgées en vol. A moins que vous ne passiez par nos conditions qui sont les suivantes :*

- tchador obligatoire dans le porno du jeudi soir sur Canal Plus.
- conversion de J.R. à l'Islam (ce type est décidément odieux).
- pèlerinage à la Mecque pour la Cicciolina qui sera ensuite conservée en otage." ?...

Jacquou Le Mutant

* Libération du 7 août 1988 : "*Pilotes en rogne : des accroc dans l'étoffe des héros.*"



Le numéro spécial de Terminal sur la formation est toujours en vente. Demandez-le à votre libraire préféré ou commandez-le à Terminal (voir bon de commande page 4).