

# LES "SOUCOUPES VOLANTES" viennent d'un autre monde

Elles ne peuvent avoir une origine terrestre

affirme M. LOUIS BRÉGUET

le célèbre constructeur d'avions

**O**n sait que M. Louis Bréguet vient d'effectuer un voyage aux Etats-Unis, où il avait été invité à l'occasion de l'inauguration d'une galerie des bustes des « Rois de l'Aéronautique ». Il y a actuellement trois bustes dans cette galerie new-yorkaise et parmi eux, celui de M. Louis Bréguet. Homme mérité qui n'est pas tellement commun de la part des Américains. Ce sont ses impressions de voyage que nous sommes allés demander au célèbre constructeur.

— « Oui, dit M. Bréguet distraitement, ils m'ont placé dans la galerie des honneurs... Bah ! Je n'ai comme titres que d'avoir été réellement l'un des premiers à m'intéresser à l'aviation, et puis je me suis occupé un peu de tout dans cette branche : l'aviation civile, l'aviation militaire, les hélicoptères.

M. Bréguet poursuit son propos et ce qu'il confie est fort intéressant. Il raconte son voyage, le troisième aux Etats-Unis, ses visites passionnantes chez les constructeurs : Bell, spécialiste des fusées télé-guidées ; Curtiss-Read, qui construit les moteurs des super-Constellation et projette de remplacer les jets « Saphir » par des « turbo ».

Cette fois, M. Bréguet est allé jusqu'au Canada en survolant les chutes du Niagara. Il a été, là aussi, magnifiquement reçu et a constaté l'existence d'innombrables projets pour l'aviation commerciale. Ce que je retiens surtout des explications du grand constructeur, c'est qu'il a été appelé et accueilli aux Etats-Unis et au Canada comme un conseiller, comme un aîné dont on sollicite les avis.

## « Il est triste d'être pauvre »

— « On apprécie beaucoup le génie français en Amérique, poursuit M. Bréguet. Et quand je vois ce qu'à New-York, les techniciens et chefs de firmes prévoient pour une politique d'aide à l'aviation pendant les dix prochaines années, je vous assure qu'il est triste pour un Français de faire la comparaison... Peut-être devrions-nous travailler avec eux, en commun, de façon à supporter en commun des charges onéreuses, même pour eux. Leurs ouvriers, d'autre part, sont surtout qualifiés pour la série. L'avenir de l'aviation est tel que rien ne devrait être épargné pour gagner du temps, donc de l'argent. Car les progrès vont à pas de géant.

— « L'heure est venue, continue M. Bréguet, de s'orienter, dans l'aviation de transport, vers le confort, les hautes altitudes, les vitesses de 7-800 kilomètres-heure avec de grosses charges. C'est en ce sens que j'ai étudié notre « Super-Bréguet-Deux-Ponts ». Vous connaissez le « Bréguet-Deux-Ponts » qui n'a pu, hélas, être fabriqué comme il aurait fallu. Le « Super » recevrait toutes les améliorations de confort nécessaires, qui ne sont pas rien : pensez que dans le « Deux-Ponts » il y avait 24 kilomètres de fils électriques, détail qui vous laisse imaginer le reste ! Il n'est pas si facile non plus de calculer des couchettes et des toilettes en fonction du pratique et des données générales. Enfin tout est prêt, depuis le 26 novembre 1953. Nous pourrions sortir très rapidement. »

— Qu'attend-on pour sortir cet appareil ?

— « J'espère bien qu'on n'attendra pas trop. Cela serait coûteux, mais la France n'a plus une minute à perdre si elle veut regagner une place enviable dans le réseau aérien mondial. En tout cas l'appareil ne sera pas si rapidement « dépassé », et à quoi servirait de mettre moins d'une nuit pour traverser l'Atlantique ? Ce qui risquerait d'être dépassé en n'agissant pas, ce serait notre pays, démuné d'appareils de très grande classe internationale. »

Et M. Bréguet ajoute : « Je garde confiance ».

## « Elles » viennent d'un autre monde

L'entretien va se terminer. Une dernière question nous vient aux lèvres. Nous la formulons avec quelques embarras :

— Que pensez-vous des soucoupes volantes ?

M. Bréguet ne s'est pas fâché. Il a souri, doucement. Et il déclare en pesant ses mots :

— « Voilà bien la question que j'attendais. Et je vous répondrai « pourquoi pas » ? Et, avant tout, « pourquoi pas des hommes d'un autre monde » ? J'irai plus loin, voyez-vous. Je n'ai là-dessus aucune information spéciale. Je suis en train de lire un ouvrage intitulé : « Les soucoupes volantes viennent d'un autre monde ». Je ne connais pas l'auteur. Son livre me paraît une compilation rigoureuse et critique de tous les cas sérieux de soucoupes. Mais si ce que racontent les témoignages est exact, je puis vous affirmer qu'il ne saurait s'agir d'engins construits par des hommes. Les soucoupes, si elles sont ce qu'on dit, ne sont pas des engins terrestres. »

— Mais les Américains — ou les Russes ?

— « Impossible. Tous les témoins sont unanimes à insister sur le fait que les soucoupes s'élèvent silencieusement. Et qu'elles n'ont pas une forme aérodynamique pour vaincre la résistance de l'air. Cela me suffit.

« J'ai personnellement jeté les plans d'un « turbo-sustentateur » qui s'élèverait sur place et obliquerait en filant très vite. Avec un seul « rotor » je pourrais lui donner la forme d'une soucoupe. Mais ce que je ne supprimerai pas c'est le ronflement de la réaction ! Il faut que les soucoupes, par conséquent, empruntent à d'autres sources de puissances que les nôtres... peut-être un « champ de forces » créé à mesure, d'où la leur.

« C'est pourquoi je vous répète : ou elles n'existent pas, ou les témoignages sont inexacts — ce qui me surprendrait quand il s'agit d'un bruit — ou les soucoupes viennent d'un autre monde. »

Et l'homme de science me fixant gravement, a ajouté :

— « Avons-nous le droit de nier ? Que savons-nous, au juste. Nous sommes dans l'enfance de la science, un siècle et demi après Lavoisier. Moi, ingénieur électricien, j'ignore bien ce qu'est l'électricité. Je ne garde pas seulement de l'imagination, je raisonne selon la logique. Les soucoupes ne peuvent pas avoir une origine terrestre, si elles sont ce qu'on raconte. A vous de conclure... »