

« Des "Martiens" en soucoupe volante ? »

et pourquoi pas... ? »

nous déclare
M. Louis BRÉGUET,

le célèbre constructeur des "BRÉGUET" et "SUPER-BRÉGUET-DEUX-PONTS"
par Marc BOURNEYROL

Un aveu tout d'abord. Lorsque je sus qu'il m'allait être donné de rencontrer M. Louis Bréguet, je m'étais bien promis de demander au pionnier de l'Aéronautique ce qu'il pensait des Soucoupes Volantes. Mais aussitôt introduit dans le vaste bureau austère, en présence de cet homme grand — qui est aussi un grand homme — de ce regard brillant d'intelligence derrière les lunettes, de cette silhouette pleine de noblesse, gêné par la bienveillance même qu'il me témoignait... je n'ai plus osé. Tout simplement. Et ma foi, j'ai posé les questions que me suggérait une actualité plus terrestre : le tout récent voyage de M. Bréguet aux Etats-Unis.

Périple américain

On le sait, le constructeur vient d'être invité à Paris pour l'inauguration d'une galerie de bustes des « Gloires de l'Aéronautique ». Il y en a, jusqu'à présent, trois — dont le sien. Hommage mérité, mais qui n'est pas si commun de la part des Américains à l'endroit d'un étranger :

— Ah ! oui, dit M. Bréguet distraitemment, 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 bran-

che : l'aviation civile, l'aviation militaire, les hélicoptères. Savez-vous que la question de l'hélicoptère me passionne ? J'ai là dessus quelques idées et je crois pouvoir arriver, en quintuplant la puissance des « jets », sinon à réduire la consommation en vol immobile, du moins à faciliter et généraliser le décollage sur place. Vous voyez tout de suite les avantages de cette facilité...

A peu près... J'évoque (en moi-même) les anticipations avec leurs aérobuses urbains, ce qui me fait penser à ces sacrées soucoupes... Mais M. Bréguet poursuit son propos, et ce qu'il me confie est trop intéressant pour en rien laisser perdre. Il me raconte son voyage, le troisième aux Etats-Unis, ses visites intéressantes chez les constructeurs : Bell, spécialiste des fusées téléguidées; Curtiss-Read, qui construit les moteurs des super Constellation et projette de remplacer les jets « Saphir » par des « turbo ». Cette fois, il 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. Le plus important paraît être la commande de 25 « Britannia » passée par Bristol aux Usines Canader, où des turbines B25 marqueraient une évolution décisive du système « Proteus » de Bristol. J'ai peur de ne pas

très exactement suivre ces considérations techniques et de mal me retrouver dans les moteurs, les turbo-réacteurs, les jets, les rockets et autres noms barbares. Mais ce que je retiens — et ce que M. Bréguet omet de souligner — c'est qu'il a été accueilli et accueilli au 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, me dit-il. Et quand je vois ce qu'a 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 comparer à ce dont il dispose... 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'aventur de l'aviation est tel que rien ne devrait être épargné pour gagner du temps, donc de l'argent — ou réciproquement. Car les progrès vont à pas de géant. Aux usines Bell, j'ai contemplé, muni de lunettes noires, les « rockets » d'où jaillissent d'effrayantes flammes. Je me croyais en enfer. Mais on pense, avec de tels matériels, atteindre peut-être 6 à 7.000 kilomètres ; ce seraient les téléguidés qui feraient la guerre tout seul. Bien sûr, il y a beaucoup de « Jules Verne » dans ces aperçus — mais des choses inouïes se préparent, et vite.

Sans doute une certaine amertume, mais surtout une belle ambition, transparaisent de ces paroles. Si la France pouvait à son tour aller de l'avant ! Elle en a les moyens techniques. M. Bréguet les lui donne.

Le Bréguet - deux-ponts

Et nous revenons... sur la terre. « L'heure est venue de s'orienter, dans l'aviation de transport, vers le confort, les hautes altitudes, les vitesses de 7.500 kms-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 simple 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 28 Novembre 1952. Nous pourrions sortir très rapidement.

— Quelles seraient les performances d'un tel appareil ?

— Je ne vous les énumérerai pas. Sachez cependant qu'avec des turbos B-25 dont je parlerais tout à l'heure, on atteindrait 700 à 10.000 mètres. Mais on peut, pour commencer, l'équiper moins ambitieusement.

— Alors, qu'attend-on ?

— J'espère bien qu'on n'attendra pas trop. Cela serait coûteux, mais LA FRANCE N'A PLUS UNE MINUTE A PERDRE si elle veut regagner une place enviable dans le réseau aérien

Lire la suite en 1^{er} page