

POINT DE
VUE
IMAGES
DU MONDE

" ANARCHIE DANS LA MÉDECINE "

LE BLUFF DES VACCINATIONS

ZIZI JEANMAIRE
DE L'OPÉRA AUX
FOLIES-BERGÈRE



L'EXTRAORDINAIRE RÉCIT D'UN PILOTE D'ESSAIS
J'ai piloté une soucoupe volante!

24 mars 1956

12^e ANNÉE
Nlle SÉRIE
N° 406

BELGIQUE : 10 fr. belges
SUISSE : 0 fr. 90 suisses
CANADA : 20 cents
ITALIE : 150 lire

50 fr.

J'AI PILOTÉ UNE SOUCOUPE VOLANTE!

Nous ne nous rendons pas compte de ce que peuvent avoir d'extraordinaire les temps que nous vivons. Nous avons pris l'habitude de ce que nous appelons la « Science Fiction », dans le roman ou au cinéma, mais, de plus en plus, la réalité dépasse cette fiction à l'aide de laquelle on cherche à nous émerveiller.

Cependant que l'on est encore à douter de l'existence des soucoupes volantes, un pilote américain nous fait le récit d'un vol d'essai qu'il a effectué à bord de l'un de ces mystérieux engins. Nous avons traduit de l'allemand cet étonnant récit que l'on va lire.

On pourrait, certes, dire qu'il s'agit là d'un roman d'anticipation. Nous prouverons la semaine prochaine qu'il n'en est rien. Non seulement l'engin monté par Whiskers n'est pas imaginaire, mais il a été conçu en 1934 par un Français et construit depuis... nous verrons où, par qui et comment.

Bernard Mac Neill était assis dans un compartiment de 3^e classe et regardait par la fenêtre. Il était petit, élégant. Ses cheveux étaient blonds, son nez tranchant et sa bouche mince comme une lame de couteau sous sa moustache. C'est d'ailleurs à cause de cette moustache que ses camarades lui avaient donné, en Corée, ce surnom de « Whiskers » qui lui était resté.

Près de lui, un sac de marin et une petite valise que sa femme avait préparés la veille au soir.

— Seras-tu longtemps absent ? avait-elle demandé.

Whiskers avait grommelé je ne sais quoi dans sa moustache. Pose-t-on pareille question ?

— Dois-tu piloter une nouvelle machine ?

Il avait haussé les épaules.

— En tout cas, lui avait-il dit dans le train, nous devons être dans deux semaines en montagne, à l'hôtel Impérial. Conduis les enfants chez ta mère et rejoins-moi.

Whiskers regardait le paysage défiler par la fenêtre. Il connaissait tous les terrains d'entraînement de l'armée de l'air et de la marine de guerre. Tous les endroits d'où les nouveaux engins pouvaient s'envoler. Actuellement, c'était des fusées. L'une d'entre elles avait même atteint la hauteur de 50.000 mètres. Record mondial absolu détenu par le capitaine Lowell. Eh bien ! Whiskers ne lui enviait pas cette bonne fortune, au capitaine... La machine qui avait atteint ces hauteurs ne ressemblait pas à un avion, mais plutôt à une flèche avec des moignons d'ailes. Whiskers se demandait

parfois si l'armée de l'air ne faisait pas fausse route avec de pareils engins.

Pour que ces fusées puissent voler, il fallait les porter sur un bombardier jusqu'à 10 km. d'altitude avant de les larguer. En cas de guerre, elles ne sont pas utilisables. Il se souvenait de la guerre de Corée. Par tous les temps et en toutes circonstances, il fallait décoller sur des terrains de fortune et même utiliser des fusées supplémentaires. Les nouveaux engins compliqueraient terriblement cet état de chose.

Whiskers pensait depuis longtemps que cette aviation nouvelle faisait fausse route.

L'omnibus s'arrêta. Quel curieux paysage ! Pas de terrain d'aviation en vue. Des arbres, des montagnes et des lacs à perte de vue ; on se croirait en Finlande ou au Canada.

Il tira de sa poche l'ordre de route du ministère de l'Air : «...entre le 3 et le 4 décembre 1955 sur le terrain d'essais de Gondermann-III, la ligne For-Himston-Brownings... » Il était pourtant sur la bonne route : un panneau indiquait « Gondermann ». Whiskers se leva, baissa la fenêtre : une ordonnance faisait les cent pas sur le quai, un adjudant semblait attendre. Mac Neill prit son sac, sa valise et sauta sur le quai.

— Hé ! Charley ! lança-t-il à l'adjudant qu'il avait connu en Corée.

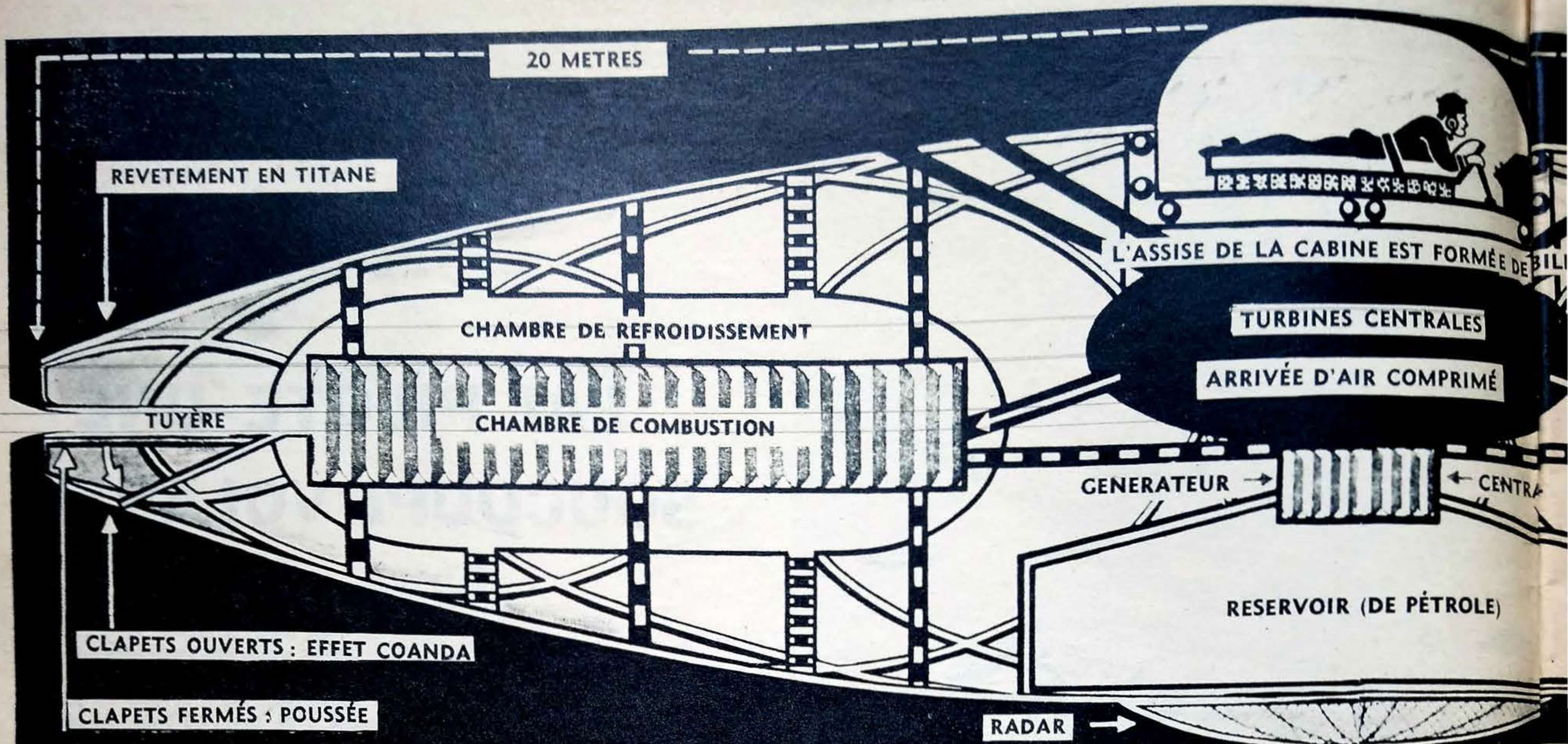
— Salut, Whiskers ! Le « vieux » t'attend déjà.

— De quoi s'agit-il ?

— Il te le dira lui-même.

— Grosse affaire ?

Voici comment vola Whiskers au cours d'un vol d'essais au-dessus de la côte. Le pilote de la première soucoupe volante aperçut une flottille de torpilleurs (1). Il poussa sa machine (2), plana au-dessus de l'eau, monta à l'allure de deux mach (deux fois la vitesse du son) (4). Après quelques manœuvres (5), il regagna son terrain d'atterrissage en changeant brusquement de direction.



Voici une coupe de la soucoupe volante avec la description des principaux organes. En haut, la cabine

— Peut-être...

— Tu n'es pas très bavard !

— Nous sommes tous comme ça, ici... Tu verras.

— Hum !

La jeep attaqua un sentier abrupt. Peu après, elle l'abandonna pour grimper à travers bois. Whiskers se pencha en arrière.

— Ecoute, Charley, je connais tous les terrains d'essais. Par ici, il n'y en a pas. Des terrains d'essais, il y en a dans les déserts, sur les lacs desséchés, à la rigueur sur les côtes, mais jamais en montagne. D'ailleurs, ce serait un suicide. Alors que fait-on ici ? Avec quel engin pensez-vous pouvoir décoller en pleine montagne ? Vous en avez rasé une ? Vous avez construit une rampe de lancement ?

— Tu verras toi-même...

Bientôt, la jeep s'arrêta sur une sorte de terrasse sur laquelle il y avait quelques baraquas. Des soldats montaient la garde : ils portaient l'uniforme de l'armée de l'air.

— C'est à gauche, dit l'adjudant.

Il dirigeait Whiskers vers une cabane qui semblait être la demeure d'une famille de bûcherons.

— Un vrai palais ! remarqua Mac Neill.

Et il entra dans la baraque de commandement.

Le « vieux » était un général de l'armée de l'air. Il attendait dans une pièce en bois dont les murs étaient tapissés d'épures. Il se leva brusquement :

— Vous avez bien volé sur l'AFX-9, capitaine Mac Neill, n'est-ce pas ?

— Yes, sir ! répondit Whiskers, en redressant la tête.

— Et vos réacteurs ont bien été mis hors d'usage ? Comment avez-vous tenu l'équilibre ?

Whiskers sourit :

— Pour dire vrai, sir, je me le demande.

Le général regarda l'adjudant.

— C'est bien la réponse que j'attendais, Charley, dit-il.

Il se pencha en avant :

— Ecoutez bien, Whiskers, je veux dire capitaine Mac Neill. Le ministère de l'Air a mis un drôle d'oiseau dans notre nid et nous devons le faire éclore. Je ne puis vous en dire plus. Secret confidentiel, mystère absolu. Il est dans une caisse que nous surveillons depuis plusieurs semaines. Tout paraît en ordre, mais nous ne savons pas encore très bien s'il est capable de tenir l'air avec la stabilité voulue...

— Comment cela ? demanda le pilote d'essais, n'y a-t-il pas des gouvernes.

— Cette machine n'a pas de gouvernes.

— Vous pensez que c'est une aile volante, mon général ?

— Non !

— Je ne comprends pas...

— Vous avez peut-être envie de voir l'oiseau ?

Ils escaladèrent un sentier forestier et, 50 mètres plus haut, débouchèrent sur une grande bâtisse en ciment. Whiskers la regarda. Elle mesurait 30 m. sur 30 et ressemblait à un cube. Son toit devait être plat. Quatre soldats armés de pistolets-mitrailleurs montaient la garde devant la porte, l'air décidé, le doigt sur la détente.

La porte du hangar s'ouvrit électriquement et se referma derrière les visiteurs. Le général fit manœuvrer un levier. Des rampes de néon clignotèrent et répandirent une vive lumière dans la salle. Whiskers écarquilla les yeux.

— Avez-vous, avez-vous reçu cette machine de la planète Mars, sir ? demanda-t-il.

— Du tout, répondit le général, elle a été construite en Amérique. Nous allons d'ailleurs avoir un entretien avec l'ingénieur en chef Morrison. Il vous donnera des explications.

— Dois-je voler là-dessus ? demanda Whiskers.

— Si vous en avez envie ! dit le général. C'est pour cela que nous vous avons convoqué.

Whiskers hocha lentement la tête. Devant lui se tenait une machine ronde qui ressemblait à deux soucoupes métalliques géantes posées l'une contre l'autre. Elle était debout sur quatre minces béquilles. Elle avait, au milieu, un cockpit en plexiglas. Le général avait raison, c'était une machine sans gouvernes. Une soucoupe volante !

☆

Il était tard dans la soirée quand Morrison fit son entrée. Il donna tous les détails. « Titane », dit-il, en frappant ses parois métalliques. « Deux fois plus solide que l'acier et deux fois moins lourd... » Puis il montra les clapets :

— C'est avec cela que l'on détourne la pression pour obtenir l'effet coanda, dit-il. Hé ! Bill, actionne le palonnier.

Dans la cabine quelqu'un manœuvra un levier. Les clapets, distants de 3 mètres sur les bords de la machine sous les triples tuyères, bougèrent comme des mâchoires géantes.

— Et l'effet coanda ? demanda Whiskers.

— C'est un professeur du nom de Coanda qui l'a découvert expliqua Morrison. Quand on oriente le jet d'une tuyère, il se produit un vide du côté libre. Un espace vide, un peu comme l'air raréfié au-dessus de l'aile d'un avion.

Il fit un croquis sur une feuille de papier.

— Comme ceci, dit-il, l'air s'en va. Il s'ensuit une pression sous la machine et elle s'envole.

— Elle décolle verticalement ?... chuchota Whiskers. C'est l'œuf de Christophe Colomb...

— C'est aussi l'avis du ministre de l'Air. Quand nous investissons 100 millions de dollars dans une machine qui peut s'envoler verticalement, nous économisons peut-être 3 milliards de dollars

pour les champs d'aviation. Car les prix des terrains n'augmentent pas géométriquement, mais progressivement : 4 kilomètres de piste coûtent aujourd'hui huit fois autant que 2 kilomètres. Peut-être même douze fois autant.

— D'accord ! dit Whiskers. Cela devient de plus en plus accablant. Mais à quelle vitesse monte cet engin ?

— Environ 4 Mach.

Whiskers siffla entre ses dents :

— 4 Mach ! Quatre fois la vitesse du son ! Environ 4.000 km.-h. !... Et le réservoir, combien contient-il ?

— Tiens-toi bien, Whiskers, dit Morrison : presque quatre heures de vol dans des conditions normales. C'est-à-dire avec deux groupes de réacteurs. On utilise les huit groupes seulement pour décoller ou atterrir.

— La machine de l'avenir ! dit l'aviateur.

— C'est aussi mon avis ! répliqua Morrison. Allons manger.

— Je ne me suis pas aperçu que j'avais faim ! observa Whiskers.

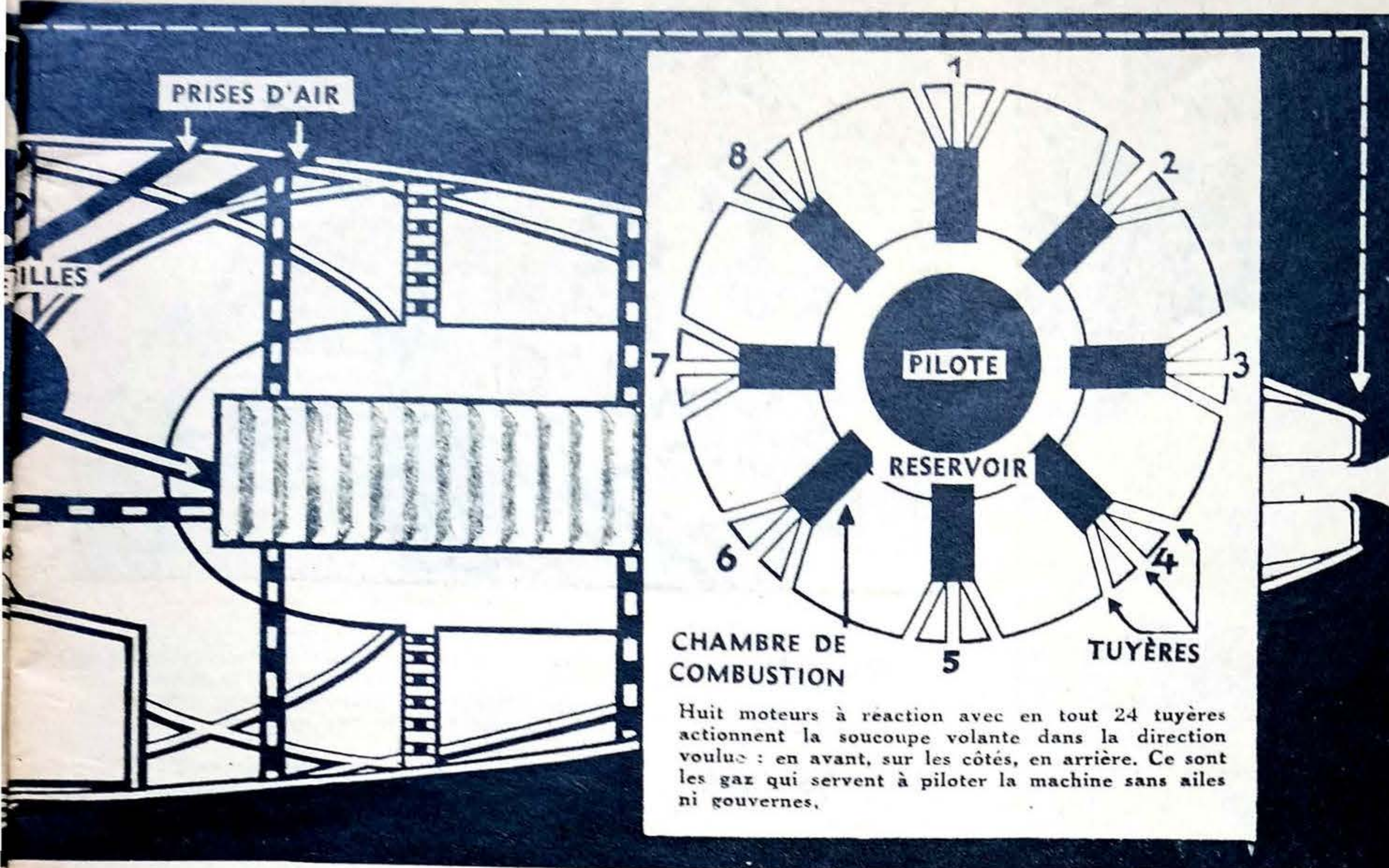
Et il suivit l'ingénieur à la cantine.

☆

Pour Whiskers, les dix journées suivantes passèrent comme un rêve. Au cours de sa carrière, il avait déjà eu l'occasion de piloter trois prototypes. Par deux fois, il avait dû sauter hors de sa machine en flammes. Il avait eu la chance de ne pas se rompre le cou. Cependant, il se faisait l'impression d'être une nouvelle recrue et d'en être à son premier vol.

— Cela ne tient pas debout, Morrison... Je vole donc normalement avec deux des huit tuyères ? Et si celle qui est devant abolit l'effet de celle qui est derrière ? Que se passe-t-il ? Je vole en marche arrière ?

— Pratiquement, c'est cela ! répondit l'ingénieur. Mais nous avons fait de telle



en plexiglas orientable avec le pilote en position de vol.

sorte que la cabine puisse pivoter sur elle-même. Elle s'oriente automatiquement dans le sens du vol.

Whiskers passait chaque jour huit heures dans le hangar de la machine. Il avait devant lui un tableau avec 132 possibilités de vol qu'il essaya systématiquement : montée, descente, manœuvres à droite et à gauche, atterrissage, décollage...

☆

Il s'agissait bien de la soucoupe volante dont les journaux avaient tant parlé. Les Allemands avaient déjà tenté quelque chose de semblable pendant la guerre, à Prague, mais ils n'avaient pas touché au but. Pourtant, ils avaient pensé à utiliser une couronne de propulseurs, mais ils n'avaient pas su se servir efficacement de l'effet coanda, bien qu'ils le connaissent déjà.

En 1947, l'aviateur Arnold vit à Washington, pour la première fois, quelque chose qui avait l'apparence d'une soucoupe volante. Là-dessus, chacun voulut avoir vu la même chose. Bernard Mac Neill n'avait jamais accordé foi à ces histoires. Quand on lui dit que son camarade Mantell avait été abattu par une soucoupe volante, il trouva cela incroyablement. Mantell avait bien vu quelque chose. Quoi ? Personne ne pouvait le dire : une boule de feu ou un ballon-sonde. Il avait continué à voler et l'un de ses turbo-réacteurs avait explosé. Il était peut-être surchauffé ? On ne pouvait rien affirmer. Abattu par des Martiens ? C'était une

autre affaire. On n'en retrouva pas trace.

Cela faisait quelque temps que le Canadien Roe, propriétaire de l'usine Avro, entreprenait la construction d'un tel avion. Il lui manquait 100 millions de dollars pour mener à bien son projet. Les Américains avaient pris le risque de construire la première soucoupe.

Whiskers était là depuis quinze jours. Aujourd'hui, ce serait sérieux, il était allongé sur le ventre dans la cabine de la nouvelle machine et bouclait sa ceinture.

— Si vous avez des ennuis, ne perdez pas la tête, Whiskers, dit l'ingénieur, j'ai encore tout vérifié cette nuit, ça doit marcher !

— Ça marchera ! répondit l'aviateur.

Il entendit Morrison verrouiller le cockpit. Il était seul. Sous lui, les pompes hydrauliques commençaient leur travail. Il regarda les arbres, au-dessus de lui, en attendant que les moteurs chauffent. Il alluma les turbines et les laissa tourner une demi-minute.

— C'est maintenant qu'on va voir si Morrison a raison ! dit le pilote d'essai. Il poussa le levier et mit les gaz.

Devant lui, l'aiguille de l'altimètre monta. L'engin penchait légèrement à gauche, il donna plus de gaz à gauche. Il poussa le palonnier : 400 m., 500, 800, 1.000 m. Il mit toute la puissance et alluma les réserves. Il y eut une violente secousse. Immédiatement, l'aiguille de l'altimètre oscilla entre 1.000 et 1.500 m. la machine montait à une vitesse, incroya-

ble. La terre était loin sous lui. Il décida de manœuvrer un peu avant d'atteindre les nuages. Fermant les clapets, il mit la pression aux tuyères et la soucoupe se mit à glisser horizontalement.

La première soucoupe volait. Elle volait bien comme on le lui avait expliqué théoriquement. Sans gouvernes, dirigée seulement par la pression des tuyères. Elle montait à plat, horizontalement. Elle changeait de direction, soudain, à angle droit. Elle avançait par secousses, à droite ou à gauche, suivant qu'il actionnait telle ou telle tuyère. La cabine s'orientait, en effet, automatiquement dans la nouvelle direction : il avait l'impression de suivre une lente courbe.

☆

Loin devant lui, il voyait la mer, à 16.000 m. plus bas. C'était l'océan Atlantique. Il pouvait reconnaître une flottille de torpilleurs à leur sillage. Il poussa la machine, descendit obliquement et fut tellement enthousiasmé par cette glissade qu'il perdit un moment le contrôle de sa machine.

Dans ses oreilles, les recommandations crépitaient sur les ondes.

— Attention ! Whiskers... Attention ! Whiskers... disait la voix du radio.

Le pilote jeta un coup d'œil sur l'aiguille de l'indicateur de vitesse.

— Quelle est votre allure ? demanda la voix.

— 2,9 Mach ! répondit-il rapidement.

— O K ! répondit le radio, aussi paisiblement que s'il avait dit que Noël était le 25 décembre...

Whiskers reprit la machine en main : la vitesse resta de 2,6 Mach, près de 3.000 km.-h. La soucoupe obéissant au pilote, vira à gauche, se remit à plat.

Mac Neill constata qu'elle était plus docile que tous les avions qu'il avait pilotés jusqu'alors. C'était vraisemblablement dû à ses formes particulièrement aérodynamiques. Les Grecs avaient déjà observé que le disque était la forme idéale pour un objet volant. Depuis, les hommes avaient rêvé de construire un avion qui aurait cette apparence.

Les machines qu'il avait eues jusqu'ici entre les mains étaient — soyons francs — devenues des engins assez curieux. Elles avaient des ailes, comme les oiseaux, des roues, comme les autos ; elles avaient l'aspect d'une flèche et les gouvernes devenaient de plus en plus délicates. Pour la première fois, l'homme avait créé une merveille technique.

— Attention ! Whiskers... Altitude, vitesse, direction ?

— Altitude 26.800 m., vitesse 3 Mach.

— Deux chasseurs à réaction balisent pour vous le terrain d'atterrissage avec de la fumée. Avez-vous compris ? Vous êtes à 138 km. de la piste. Tout va bien ? Réservoirs ?

— Moitié pleins. Bien compris !

Whiskers poussa un profond soupir. Il commençait à bien contrôler ses instruments de bord. Il remit les pleins gaz et chercha les fumées qui balisaient la piste. Il les aperçut, jaunâtres, sur la forêt bleue. Il se laissa planer, diminua l'allure jusqu'à 1.000 km.-h., survola les balises et prit une nouvelle position de vol.

Il fit marcher les huit groupes de tuyères, diminua leur pression, freina l'allure : il demeura un instant immobile au-dessus de la piste, puis descendit verticalement.

— Encore 350 m. Vous êtes à 300 m. trop à l'Ouest... Là, c'est bien... 250 m. Vous êtes dans la bonne position... N'accélérez pas... 80, 60... Bien... Un peu de gaz... Doucement... 3 mètres à l'Est... Oui... 50 m., 30, 20... Vous venez bien... Encore 7 m., 6... Doucement... Encore 5, 4, 3, 2 m. La machine atterrit...

Whiskers entendit un crissement. Il se posait dans la prairie que le général avait fait aménager dans ce but. Il poussa le levier sur zéro. Le microphone se tut. Quel calme ! Il entendit Morrison pousser le verrou et poser l'échelle...

— Alors, ça va ? demanda-t-il. Pas k. o. ?

— Pour moi, tout va bien... Mais j'ai rendez-vous ce soir avec ma femme, à l'Impérial.

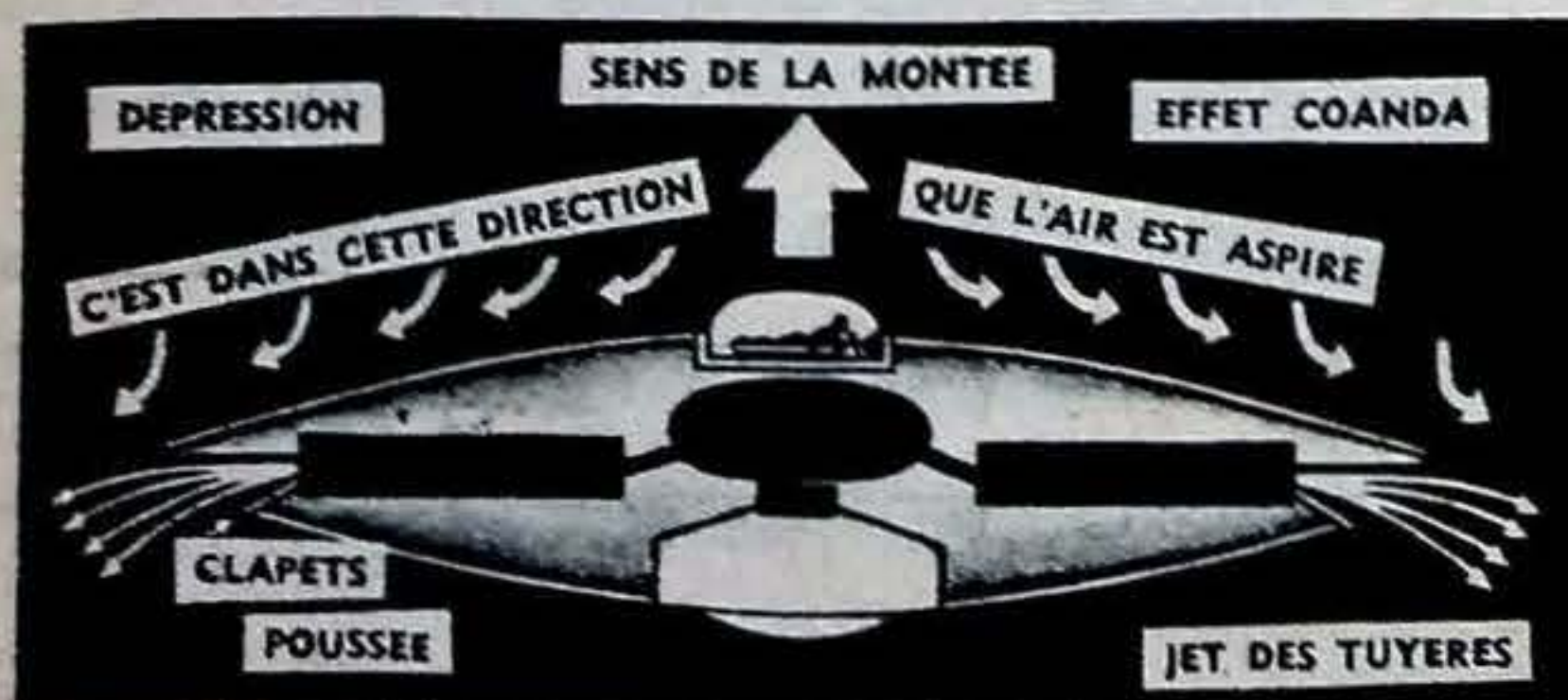
Il se mit à rire.

— Que t'arrive-t-il ? demanda l'ingénieur.

— Rends-toi compte, répondit le pilote d'essais en se frottant le bras, j'ai piloté une soucoupe volante !...

La semaine prochaine :

Une visite à l'inventeur français de la soucoupe volante



Dans la soucoupe volante de gauche, il y a « effet-coanda » lorsque les clapets des tuyères sont dans la position basse. Les gaz qui sortent ainsi déviés des tuyères aspirent l'air qui est sur la soucoupe : l'engin monte donc. C'est une sorte « d'effet-coanda » qui assure la portance des avions normaux. Dans les croquis de droite, l'air que rencontre l'avion crée une surpression sous les ailes et une dépression sur l'extrados des ailes.

