



R o g e r M a y

NOTRE
E P O Q U E
est FOR
MIDABLE

G A L L I M A R D





*Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction
réservés pour tous les pays y compris la Russie.*

© 1958, Librairie Gallimard.

*A tous ceux qui ne croient plus au
Père Noël, mais qui ont conservé
malgré tout, le don de l'émerveille-
ment...*

L'auteur tient à remercier les Services d'Information américains, britanniques et soviétiques, les grandes firmes françaises et étrangères, les ingénieurs, savants et médecins qui lui ont facilité la tâche en vue de la réalisation de ce livre, tant pour le texte que pour l'image.

PRÉFACE

Vous vivez sans vous en rendre très bien compte, parce que, blasé, vous avez perdu depuis longtemps le don de l'émerveillement, dans un Monde Fantastique. Un monde où chaque semaine, chaque jour et même chaque heure apporte un progrès nouveau.

Jamais le génie humain n'a produit tant de miracles en séries. Et c'est sans doute parce que ce MERVEIL-LEUX est devenu quotidien, qu'il a cessé de vous étonner.

Aujourd'hui, « être de son époque », c'est être en retard, car nous vivons déjà dans le futur. Le Temps n'arrive plus à suivre le cerveau de l'Homme. L'An 2000 est déjà autour de nous à l'état de prototype.

Dans ce livre, tout est rigoureusement vrai et aucune anticipation n'y a trouvé place. Les auteurs de science-fiction sont pour la première fois en retard sur la REALITE : NOTRE EPOQUE EST FORMIDABLE!

Roger MAY.

PREMIÈRE PARTIE

L'HOMME ET LA VITESSE

CHAPITRE PREMIER

**LE TEMPS DES RECORDS
OU LES LIMITES DE L'HOMME**

Ce qui caractérise d'abord notre époque c'est la manie des records. Dans tous les domaines, on décide de faire mieux... la prochaine fois.

Mais les plus prestigieux des records restent ceux de vitesse... Records sur l'eau, records sur rails, records sur terre, records dans l'air... ne durent qu'un moment.

Record de vitesse dans l'air! Sur ce dernier les hommes s'acharnent. Pour en venir à bout, ils ont inventé des machines supplices pour avoir une idée de la limite des possibilités humaines. Pour voler plus vite, il faut aller toujours plus haut. Des scaphandres spéciaux leur permettent de tricher avec cette limite.

Et les petits avions blancs au nez pointu comme une aiguille les conduisent à une vitesse folle dans l'anti-chambre d'un monde nouveau, le monde interplanétaire.

Car si les hommes rêvent d'aller toujours plus vite c'est dans l'espoir secret de quitter un jour leur planète.

On se souvient qu'en 1939, Sir Malcolm Campbell sur son *Blue-Bird* — *Oiseau Bleu* — filait à 228 km-h sur le lac Coniston.

En 1952, treize ans plus tard, l'Américain Stanley Sayers portait le record de vitesse sur l'eau à 287 km-h.

Le major Campbell était entre temps mort dans son lit d'une crise cardiaque, le 31 décembre 1948.

Et pourtant le record allait revenir chez les Campbell.

Celui-ci avait en effet un fils, Donald, qui, comme le père, rêvait de vitesse. Ayant appris un jour que Kaiser, le constructeur des Liberty Ships, avait fait construire un canot de course de 3.000 CV pour ravir le record de son père, le jeune Donald Campbell comprit que l'honneur familial était en jeu. Il se rendit sur la tombe du Major et jura de tout faire pour ramener le record... à la maison.

Un ami, Léo Villa, l'aïda à réaliser cette brusque ambition.

Monté sur le vieux *Blue Bird*, Donald Campbell était grimpé jusqu'à 240 km-h, mais le canot avait dérapé et un des panneaux-moteurs avait été arraché. Campbell s'en était tiré par miracle.

Donald Campbell décida de construire un nouveau canot et pour cela vendit une partie de ses biens.

Le but n'était pas sans danger. L'Italien Mario Véga et l'Américain John Cobb y avaient laissé leur peau en essayant de dépasser le 300 à l'heure. Ils n'y étaient d'ailleurs pas arrivés. Le canot à réaction de John Cobb s'était désintégré contre le « mur de l'eau ».

Comme l'air, l'eau a son « mur ». C'est très différent, il est vrai, et on ne sait presque rien sur cet obstacle

invisible, sinon qu'il crée des oscillations pouvant atteindre 40 cm d'altitude à la fréquence de cinq par seconde.

Pas très rassuré, Donald Campbell étudia les causes de la mort de John Cobb d'après les films des essais.

A la suite de quoi, il fit construire une coque entièrement nouvelle, toute en métal, longue de huit mètres et large de trois.

La construction du canot demanda trois ans. Il est propulsé par un turboréacteur « Béryl » de 800 kg qui, à 8.000 t-mn, développe une poussée de 1.800 kg.

Cela n'alla pas sans déboires de toutes sortes, mécaniques ou financiers. Le devis s'élevait à 25 millions de francs et Donald Campbell dut vendre le reste de ses biens et même emprunter de l'argent.

Enfin les essais commencèrent sur le lac d'Ullswater. Le canot atteignit facilement 250 km-h. Mais Donald Campbell voulait une victoire très nette, c'est-à-dire dépasser largement le cap des 300 à l'heure, en un mot vaincre le « mur de l'eau ».

Trois mois de nouveaux calculs, des modifications apportées en certains points et notamment aux déflecteurs et les essais recommencèrent en grand secret.

Le 23 juillet 1955, ce fut le grand jour. Donald lui-même raconte son exploit dans son beau livre : *L'Oiseau Bleu, mon père et moi*. Laissons-le parler :

« Le *Blue Bird* est maintenant en ligne, gouvernail zéro. J'accélère, le pied à fond, et le canot, nez en l'air, attaque. Un fin nuage d'eau trouble le pare-brise, puis se dissipe... 6500... 7000... 7600. L'indicateur de vitesse gradué en segments colorés passe au blanc. Le noir, c'est au-dessous de 200 à l'heure, le jaune entre 200 et 240, le blanc entre 240 et 280, le bleu entre 280 et 320... Puis vient le bleu. Je dois approcher du 300. Comme une fusée rasant l'immense plan d'eau, je percute vers l'horizon. « Doucement! me dis-je. Reste au milieu... Pas trop vite. Vas-y! » Encore un coup d'œil sur l'indicateur. Dieu tout-puissant! Le secteur bleu du cadran vient de disparaître... A combien suis-je? 325...

330... 340... Je ne sais. Tout est possible. Pourvu que le canot tienne le coup jusqu'au bout! Un flash s'allume au moment où je coupe la ligne des chronométreurs. Je ralentis aussitôt après. Tout est parfait. J'aperçois sur le bord de l'eau des mains levées, un mouchoir qui s'agite.

— Combien? lance ma voix dans le micro, avec une impatience non dissimulée.

« Rien ne répond. Léo Villa n'entend pas ma question car l'antenne a été arrachée... »

« Le canot s'immobilise enfin devant la station de remplissage. Je me dégage avec peine du cockpit. Je bois un jus d'orange tandis qu'on refait le plein : cent litres de fuel.

« L'essai en sens inverse se déroule merveilleusement bien. Le *Blue Bird* se conduit en grand seigneur. Quand je descends pour la seconde fois du canot, je n'entends que des chiffres qu'on hurle à mes oreilles : 344 à l'aller, 304 au retour, 324... de moyenne. »

324 km-h sur l'eau.

Donald Campbell prit goût à la vitesse. Il n'eut plus qu'un désir : être le premier à franchir les 400 km-h sur l'eau...

Et l'année suivante, le 20 septembre 1956, Donald Campbell réalisa ce tour de force sur son *Blue Bird*.

Sur les eaux du lac Coniston, dans le nord-ouest de l'Angleterre, il atteignit la vitesse fantastique de 460 km à l'heure.

Le nouveau record du monde calculé sur l'aller-retour reste cependant très inférieur à ce chiffre.

Au cours du trajet aller, Donald Campbell frisa la mort et sur les rives du lac les nombreux spectateurs crurent bien que le frêle esquif allait se disloquer sur les petites vagues soulevées par une légère brise.

Aussi le pilote arriva au bout du lac à demi asphyxié par les gaz de combustion. En très mauvaise condition, Donald Campbell revint à son point de départ à une vitesse beaucoup plus faible : 265 km-h.

Le record étant donné par la moyenne, on arrivait à 362 km à l'heure. Ce n'était déjà pas si mal.

En novembre 1957, sur le même lac, nouveau progrès avec 382,4 km-h.

Et maintenant... il veut être le premier homme à franchir sur l'eau les 600 km-h...

Mais l'objectif final reste les 1.000 km-h.

RECORDS SUR RAILS

Le record de vitesse des locomotives, lui, n'a cessé de progresser depuis 1834, où il était de 24 km à l'heure pour la France.

En 1903 une automotrice électrique atteignit 211 km-h, ce qui était fantastique pour l'époque, entre Marienfeld et Zossen, près de Berlin.

Avant la dernière guerre déjà, des locomotives à vapeur avaient en Allemagne, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, dépassé 200 km-h et le maximum enregistré avait été de 208 km-h.

En France, entre Blois et Les Aubrais, une « 2D2 » électrique avait atteint 185 km-h au cours d'essais de décollement de pantographe.

Et une automotrice à deux essieux actionnée par un moteur de zeppelin et propulsée par une hélice, dès 1932, entre Berlin et Hambourg, avait atteint 235 km-h. Mais l'engin, propulsé par une hélice, ne faisait pas partie du matériel normal et ce record ne fut jamais enregistré.

Toutes les performances précédentes furent éclipsées ces derniers temps par les locomotives électriques françaises.

Le 20 février 1954, une locomotive électrique « CC 7121 » construite en 1949 par la Société Alsthom à Belfort, a atteint la vitesse de 243 km-h entre Beaune et Vougeot, en tirant un train de trois voitures à boggies d'un poids de 100 t.

L'équipe du record comprenait le chef conducteur Magnaudeix, l'inspecteur divisionnaire Chaix, le contrô-



Roger May

NOTRE ÉPOQUE EST FORMIDABLE

Le Présent n'existe pas. Il n'y a que du passé ou de l'avenir. Pendant des siècles l'homme a vécu en s'appuyant sur le passé. Et puis voilà qu'une guerre est venue pour tout effacer. Alors L'Avenir a pris sa revanche. L'homme ne s'y attendait pas et brutalement il a été submergé par des miracles de toutes sortes. Des miracles presque quotidiens... Allait-il pouvoir faire face à cet assaut? Rapidement il a pris ses mesures, ses limites et il s'est laissé emporter par de nouveaux dieux - la Vitesse, l'Atome, la Technique - au Paradis du Merveilleux. C'est là que ce livre vous emporte aussi. Vous y verrez des scènes fantastiques, des choses étonnantes. Vous ferez connaissance avec notre Époque.

"Notre Époque est formidable" montre le vrai visage de notre temps, un visage trop souvent ignoré par le grand public. Bousculé à longueur de journées par le sensationnel, celui-ci ne sait plus, bien souvent, ce qui est vrai ou ce qui ne l'est pas. La réalité ressemble beaucoup aujourd'hui à la Science-Fiction et bien souvent la dépasse. Il fallait la voir avec un œil et un esprit bien français. Mais c'est peut-être parce que cet esprit est français qu'il se demande avec inquiétude si l'homme triomphant sur toutes les lignes court vers sa libération ou sa perte.

La grande chance de Roger May fut de venir au monde avec un don, celui de l'émerveillement. Après avoir bourlingué un peu partout, ici et là, toujours s'émerveillant, il décida d'en faire profession.

Sa façon de s'émerveiller c'est de s'attaquer aux Mystères, aux Énigmes (comme dans "Énigmes des Mondes" paru récemment) c'est de s'intéresser aux projets les plus fous de gens un peu bizarres qu'on appelle des "savants" (comme dans "40 000 kilomètres à l'heure") ou bien encore de découvrir les choses les plus surprenantes de son époque comme dans ce livre.

- Préparez-vous, dit-il, à vous déplacer aussi vite que la lumière, à changer de cœur comme de chemise, à aller passer un week-end dans l'autre monde...

Lui-même a eu la chance d'être mort 16 minutes.