

Appendice

Les achats d'armes français aux Etats-Unis

Le rapport Pierre Cot du 29 juin 1940 (extraits)

Armée de Terre

Le Gouvernement des Etats-Unis a donné son accord pour la vente de certains matériels équipant actuellement ses propres forces armées. Des chars légers seront bientôt livrés en Afrique du Nord. Nous allons officiellement acquérir (et payer) 300 chars légers supplémentaires (M2A4) début juillet. Ces blindés seront construits par Baldwin Locomotive, afin de ne pas perturber la fabrication de ceux commandés par l'Armée américaine auprès de la société American Car & Foundry. Toutefois, pour accélérer les livraisons, nous pourrions demander au Gouvernement des Etats-Unis de nous fournir quelques-uns de ses chars M2A4 actuellement en service, chars qui seraient ensuite remplacés par des unités fabriquées pour notre compte par Baldwin.

Une première équipe de 112 ingénieurs et techniciens est arrivée à Savannah où Schneider et SOMUA vont construire une usine pour fabriquer une version améliorée de notre char S-35 (officiellement dénommé AMC : automitrailleuse de cavalerie). C'est le meilleur moyen possible de contourner les problèmes posés par le fait que l'industrie nord-américaine ne travaille pas aux cotes métriques. Grâce à l'assistance de l'arsenal de Rock Island et de diverses usines américaines, nous attendons la sortie d'usine des premiers de ces chars l'été prochain. Jusqu'à cette date, nous serons extrêmement dépendants de l'industrie américaine et nous ne pourrions nous appuyer que sur des matériels qu'elle fabrique actuellement ou dont la conception est suffisamment avancée pour une production à bref délai. (...)

Dans le même esprit, la société Mathis est en train d'installer sur le territoire américain une usine de munitions de petits calibres (20 et 40 mm), pour lesquelles l'US Navy a déjà montré son intérêt – elle utilise en effet des *Örlikon* et des *Bofors* qui, eux, sont en cotes métriques ! (...)

Concernant l'armement léger, sachant que la quasi-totalité de nos troupes hors métropole sont équipées de fusils en 8 mm, il convient de rappeler que la munition Lebel est toujours fabriquée en Grèce par Greek Powder and Cartridges Co. (l'armée grecque est en effet une habituée du matériel d'origine française) et aux Etats-Unis par Remington, ce qui nous garantit un approvisionnement sûr et régulier. (...)

Armée de l'Air (et Aéronavale)

Je voudrais maintenant faire le point pour vous de la situation des différentes commandes d'avions actuellement en cours ou à passer rapidement, car la maîtrise de l'air sera le facteur décisif durant les mois à venir.

I. Avions d'occasion prélevés sur les effectifs de l'USAAC ou de l'US Navy

Des 50 bombardiers en piqué biplans **Curtiss SBC-4** cédés par la Marine américaine et destinés à l'Armée de l'Air (contrat n° 132 du 08/06/40), 44 ont été livrés par le *Béarn*, un a été perdu lors de son vol de transfert vers Halifax, et les cinq derniers seront livrés par le *Commandant-Teste*. La France a acquis 90 **Curtiss CW-77** neufs (version export du SBC-4) ;

50 d'entre eux iront à la Marine américaine, pour remplacer ceux qu'elle nous a fournis, les 40 derniers devant nous être livrés à la fin de cet automne ou au début de l'hiver 1940/41.

Les 93 bombardiers légers **Northrop A-17A** (ou **Douglas DB-8A** depuis la reprise de l'usine Northrop par Douglas) cédés par l'Armée américaine et transférés au Canada seront également être livrés rapidement pour équiper les escadrilles d'assaut légères de l'Armée de l'Air (contrat n° 143 du 15/06/40). Note : ils sont dépourvus de blindage.

38 avions d'entraînement et de liaison **Stinson 105 Sentinel** ont également été cédés par les Etats-Unis (dont 33 ont été livrés par le *Béarn* et la *Jeanne d'Arc* et 5 sont encore au Canada).

II. Appareils déjà payés et en cours de livraison à nos forces armées

Le nombre d'avions restant à livrer étant très important, il a été d'ores et déjà convenu d'attribuer de nouvelles « primes de montée en cadence » aux entreprises américaines si elles pouvaient améliorer significativement leurs délais de livraison. Je tiens à vous rappeler que 5 millions de dollars ont déjà été dépensés à cet effet depuis septembre 1939 et que nous aurons probablement à engager le double de ce montant d'ici le printemps prochain pour accélérer les contrats qui dépassent à ce jour 100 millions de dollars. C'est le prix à payer pour être livrés rapidement.

A fin juin, la situation est la suivante (en comptant comme livrés des avions encore sur le territoire américain, en attente de transport) :

Chasseurs

* **Curtiss Hawk 75A-4 ou H-751** (moteur Wright)

– Contrats n° 37 du 05/10/39 et 53 du 15/11/39) : 285 commandés, reste à livrer 149.

– Contrat du 26/06/40 : 160 commandés, reste à livrer 160. Ces avions viennent s'ajouter aux 150 H-75 A-1/2/3, pour un total de 554 avions.

* **Curtiss Hawk 81A-1**

– Contrat n° 37 du 05/10/39 et avenant de février 1940) : 230 commandés, reste à livrer 225. Sur ces 230 H-81, les 140 premiers sont des H-810 [P-40A] sans réservoirs auto-obturants, dont 90 avec des équipements français (parachute Lemercier, collimateur Baille-Lemaire, masque à oxygène Munerelle, poste de radio Radio-Industrie 537) et 50 avec des équipements américains (poste de radio SCR-283 et autres). Les 90 autres (H-811 [P-40B]), dotés d'équipements américains, recevront des réservoirs auto-obturants.

– Contrat du 26/06/40 (signé en même temps qu'un contrat pour la RAF) : 600 H-811 (et 500 pour la RAF). 200 à livrer d'ici fin décembre et 400 d'ici fin mars 1941.

* **Grumman G-36A** (contrat n° 113 du 01/05/40) : 100 commandés, destinés à l'Aéronavale, reste à livrer 100 (dont 81 assemblés et 19 pour pièces).

La livraison des chasseurs Curtiss est d'une urgence absolue. L'aviation italienne va bientôt mettre en service un chasseur dont les performances seront comparables à celles du Hawk 75A-3, et l'on peut s'attendre à ce que la Luftwaffe mette en ligne des Bf 109E en Sicile à la fin de l'été. Il est également possible que l'Allemagne vende à l'Italie quelques Bf 109E.

Le rééquipement des escadrilles de l'Aéronautique Navale est moins urgent, puisque nous disposons maintenant de suffisamment de Brewster B-339, initialement destinés à la Belgique, même si certains de ces appareils ont été dé-navalisés et ne peuvent être utilisés que depuis des bases situées à terre ou pour l'entraînement.

Bombardiers

* **Douglas DB-7 (ou DB-70) à moteur Pratt & Whitney SC3G** (avant même le contrat de l'USAAC) : 100 commandés le 15 février 1939 et déjà livrés.

* **Douglas DB-7 (ou DB-71) à moteurs S3C4-G** avec compresseur à deux vitesses (contrat n° 41 du 14/10/39) : 170 commandés, dont la majeure partie reste à livrer.

* **Douglas DB-7A (ou DB-72) à moteur Wright R-2600** (contrat n° 42 du 20/10/39) : 100 commandés, reste à livrer 100.

* **Douglas DB-73** à moteur Wright également (contrat n° AF-1 du 08/05/40 et AF-2 du 18/05/40) : 480 commandés, reste à livrer 480, dont la moitié à construire par Boeing.

Nous attendons beaucoup des 680 Douglas DB-7A et 73, tous équipés de moteurs Wright, comme bombardiers tactiques légers.

* **Glenn-Martin 167** (contrats de janvier et mars 1939, puis contrats n° 35 du 04/10/39 et 35 Amd.3 du 07/06/40) : 345 appareils, dont la majeure partie reste à livrer.

Cet appareil paraît moins efficace comme bombardier que le Douglas DB-7, mais il est mieux adapté aux missions de reconnaissance lointaines et peut également être transformé en chasseur à grand rayon d'action pour remplacer nos derniers Potez 631.

Nous avons demandé la conversion en C2 (Glenn 167.2) de 49 des appareils déjà commandés, à l'intention de l'Aéronavale.

Nous avons passé le 28 juin une commande pour 250 Glenn 167.1 (Maryland II) destinés à la mission B3.

* Nous avons commandé 200 **Glenn Martin model-187 (Baltimore)** au mois de mai, dans le cadre d'une commande de 400 appareils partagée avec la RAF.

* **Consolidated 32 [LB-30MF ou B-24]** (contrats n° AF-7 du 04/06/40 et 141 du 15/06/40) : 60 de ces quadrimoteurs ont été commandés, avec une option sur 105 autres, reste à livrer 165.

Ce nouveau bombardier lourd est absolument nécessaire pour nos propres groupes de bombardiers lourds et nocturnes, en remplacement des Farman. Nous avons confirmé le 28 juin cette commande, en la portant à 165 appareils, dont 30 spécialement adaptés à la reconnaissance maritime.

Hydravions et autres appareils destinés à la Marine

* **Consolidated 28-5MF Catalina** (contrats n° 62 du 12/12/39 et 62 Amd.1 du 10/05/40) : 40 commandés, reste à livrer 40.

Nous avons un besoin urgent des Consolidated 28-5MF pour accroître notre potentiel de reconnaissance en haute mer ainsi que pour la lutte contre les sous-marins dans le cadre de l'escorte des convois. Il conviendra de passer d'autres commandes dans les mois qui viennent. En attendant leur livraison, qui devrait intervenir au début de l'année prochaine, nous recommandons l'acquisition de quelques Consolidated P2Y d'occasion auprès de l'US Navy.

* **Vought 156F** (contrats n° 184/9 du 02/02/39, 184/9 Amd.1 du 16/05/39 et 89 du 01/03/40) : 90 commandés, reste à livrer 50.

Le Vought 156F a déjà été mis en œuvre lors de la Campagne de France. Il a subi de très lourdes pertes. Il n'a pu être équipé de lance-bombes prévus pour décoller du *Béarn* à pleine charge. La Marine Nationale est prête à échanger ses Vought survivants et ceux en commande contre des SBC-4 de l'Armée de l'Air, qui peuvent être utilisés sans restriction sur le *Béarn*.

Avions d'entraînement

* **North American NA-57 (BT-9B)** : 230 commandés, tous livrés en juin 1940

* **North American NA-64 (BT-14)** (contrats n° 38 du 10/10/39 et 85 du 28/03/40) : 230 commandés, reste à livrer 106, dont 30 pour l'Aéronautique Navale

* **North American NA-76** (contrat n° 127 du 28/05/40) : 450 commandés, reste à livrer 450.

La livraison rapide de nouveaux appareils d'entraînement a autant d'importance que celle des avions de combat. Un grand nombre d'élèves de l'Armée de l'Air ont été évacués en Afrique du Nord ou sont en train de l'être. Il en est de même pour ceux de l'Aéronautique Militaire belge. Le redémarrage de l'ensemble du cycle de formation des pilotes et autres navigants est désormais d'une importance cruciale. Nous recommandons l'acquisition rapide d'avions d'entraînement North American supplémentaires.

III. Confirmation de lettres d'intention déjà signées et acquisitions supplémentaires possibles

Un grand nombre d'appareils américains ont déjà fait l'objet de Lettres d'Intention officielles. Leur confirmation en commandes fermes doit maintenant être décidée rapidement pour maintenir le flot d'équipements neufs. Il est évident que, même si nous avons évacué en Afrique du Nord un nombre considérable d'avions de combat modernes, et même si nous avons acheté un grand nombre d'avions destinés à être livrés dans les douze prochains mois, cette étape est indispensable pour maintenir le potentiel militaire de nos forces en 1941.

Avant d'engager la discussion sur ce sujet extrêmement important, il est nécessaire de faire le point sur différents projets et prototypes de l'industrie aéronautique française.

Les essais du prototype du Dewoitine D-551, qui a fait son premier vol à Bagnères de Bigorre le 26 juin, seront poursuivis jusqu'au 10 juillet, date à laquelle il sera démonté et envoyé en Afrique du Nord. Le deuxième prototype, qui a lui aussi volé, ainsi que trois autres cellules quasiment achevées et treize autres plus ou moins complètes, ont déjà été envoyés à Casablanca où leur arrivée est prévue le 4 juillet. Il en est de même des prototypes de l'hydravion de chasse D-780 et du chasseur embarqué D-790.

Le prototype n° 1 du bombardier moyen/lourd Breguet 482 a été transféré en Afrique du Nord et le n° 2 le sera à bref délai. Nous espérons pouvoir procéder au premier vol d'au moins l'un d'entre eux d'ici mi-juillet. Le prototype du bombardier lourd CAO-700 a fait son premier vol à Istres le 26 juin. Il sera bientôt démonté pour être transféré en Afrique du Nord.

Je sais que beaucoup d'espairs sont mis dans la construction de ces avions extrêmement modernes en Afrique du Nord, mais je dois immédiatement vous faire part de son impossibilité. Il n'est en aucun cas possible de rebâtir le réseau de sous-traitants indispensables pour la réalisation d'appareils aussi évolués. Il est important d'empêcher l'ennemi de capturer ces avions, qui font partie de nos projets les plus avancés, et il est tout aussi important de pouvoir mener tous les essais possibles afin d'acquérir le maximum d'informations et de connaissances techniques. Mais la production en Afrique du Nord est et restera un rêve.

Le général Pujos a été envoyé à Washington ce printemps pour étudier la possibilité de construire aux Etats-Unis la variante D-522 à moteur Allison de notre chasseur standard Dewoitine D-520. Cependant, sans l'assistance technique du bureau des méthodes et d'industrialisation de la SNCAM, ce projet devra être abandonné. Il serait en effet impossible de lancer une nouvelle ligne de production tout en adaptant la fabrication du D-520 aux modes opératoires américains actuels sans mettre en cause sérieusement des programmes de

fabrication en cours. Aucun constructeur aéronautique américain n'a accepté de s'engager dans ce projet et nous aurions à embaucher et former une bonne partie des cadres nécessaires et l'ensemble du personnel de production. Ce qui est vrai pour le D-522 s'applique également aux autres projets de production d'avions de conception française aux Etats-Unis.

La situation de l'industrie aéronautique est très différente de celle des véhicules blindés, où il existe un certain nombre de chaînes de fabrication inactives chez les constructeurs automobiles, de locomotives, ou de matériel ferroviaire roulant.

Toutefois, l'assistance de nos ingénieurs, techniciens et dessinateurs sera extrêmement bénéfique à l'industrie aéronautique américaine aussi bien que britannique. En plus du très précieux savoir-faire qu'ils apporteront à nos Alliés dans le domaine de la conception de nouveaux appareils comme dans celui de leur industrialisation, ils resteront au fait de toutes les évolutions des technologies aéronautiques, ce qui leur permettra, une fois la victoire obtenue, de reconstruire rapidement notre propre industrie.

Le cas du chasseur Arsenal VG-33 est particulier. Plusieurs exemplaires de cet avion construit essentiellement en bois ont été transférés en Afrique du Nord. La construction de la variante VG-32 à moteur Allison est une possibilité qui mérite d'être étudiée. Cependant, aucune entreprise américaine ne semble avoir la compétence requise pour ce type de construction, et le fabricant britannique De Havilland, qui aurait les capacités nécessaires, semble être fortement engagé dans un projet extrêmement avancé de bombardier léger et d'avion de reconnaissance rapide, lui aussi en bois.

Je voulais clarifier ces différents points avant de décrire les différents programmes que je vais soumettre à votre attention.

Chasseurs

Des lettres d'intention ont été signées pour :

* **Curtiss Hawk 87A-1 (P-40D *[et suivants]*)** : 500 appareils

* **Curtiss Hawk 86** : 140 appareils

* **Bell Model-14 (P-39)** : 170 appareils

* **Lockheed 322-F (P-38)** : 417 appareils (les 143 premiers avec moteurs V-1710-C15, les autres avec V-1710-F5)

Le projet de nouveau chasseur Curtiss (Hawk 86/XP-46) semble sérieusement compromis.

La Société Curtiss donne l'impression de ne pas pouvoir à la fois accélérer la production de ses avions actuels (H-75, H-81, ainsi que son dérivé immédiat H-87) et développer un modèle entièrement nouveau. L'aviation de l'Armée Américaine s'est d'ores et déjà retirée du projet XP-46, l'estimant très en retard et handicapé par des alourdissements incessants de la masse de l'avion, aussi bien à vide qu'opérationnel. Le premier vol du prototype n'est pas prévu avant janvier 1941 au mieux.

Pour toutes ces raisons, nous recommandons la transformation de la lettre d'intention pour 140 Curtiss Hawk 86 en commande de 140 Hawk 87 supplémentaires, portant l'acquisition de ces appareils à 640 unités.

Compte tenu des délais de livraison des H-87, nous recommandons également l'acquisition immédiate de 100 Hawk 81 supplémentaires, portant la commande totale à 930 appareils.

Le nouveau chasseur de Bell (modèle 14) a démontré un grand potentiel durant ses essais initiaux. Il a été retenu par l'Armée Américaine pour devenir un des principaux modèles dans le cadre de son rééquipement (P-39).

Les premiers exemplaires de présérie du P-39 doivent être livrés à l'Armée Américaine en septembre prochain et beaucoup d'espoirs sont fondés sur les premiers essais opérationnels de cet avion de conception résolument nouvelle.

Les livraisons pour l'Armée de l'Air ne pourront donc pas être attendues avant le printemps 1941 (c'est toutefois bien plus tôt que celles de l'hypothétique Curtiss Hawk 86, même si la date du premier vol de son prototype était respectée). C'est pourquoi nous avons signé une lettre d'intention pour 170 appareils.

Le chasseur bimoteur Lockheed 322 (P-38) est très prometteur.

Cependant, à ce jour, il est capital de l'équiper des turbocompresseurs nécessaires à l'obtention de bonnes performances à haute altitude, même s'il est nécessaire pour cela de faire une entorse à la règle de standardisation des moteurs. Les leçons tactiques apprises depuis le début de la guerre montrent qu'un chasseur lourd ne présente toute sa valeur que s'il peut opérer à une altitude supérieure à celle des chasseurs monomoteurs ennemis et éviter de s'engager dans des combats tournoyants. Les Bf 110 allemands ont été extrêmement dangereux quand ils ont pu être utilisés de cette manière, mais, à chaque fois qu'ils ont été pris à partie par nos propres chasseurs ou qu'ils ont cherché à les engager, cela a été à leur désavantage immédiat. Le Lockheed-322 ne sera efficace que si et seulement si ses performances peuvent être conservées au-dessus de 7 500 mètres (25 000 pieds).

J'ai le devoir de vous informer que cette position va à l'encontre de ce que nous avons affirmé précédemment. En effet, quand le Lockheed-322 a été étudié pour la première fois par les spécialistes de l'Armée de l'Air et de la Royal Air Force, des moteurs optimisés pour une altitude de 5 000 mètres avaient été jugés adéquats, d'autant plus qu'ils permettaient une standardisation avec les moteurs des Curtiss H-81 et H-87.

Cependant, aujourd'hui, les services techniques de l'Armée de l'Air estiment que le plafond opérationnel de cet avion doit être impérativement relevé pour que ses capacités puissent être réellement mises en œuvre.

Comme l'Aviation de l'Armée américaine est également très engagée dans ce programme, il pourrait être extrêmement utile d'informer le Gouvernement des Etats-Unis que nous serions prêts à payer d'avance et rapidement les avions prévus dans la lettre d'intention, à la condition expresse qu'ils soient équipés des turbocompresseurs prévus lors de leur conception. Le paiement d'avance d'un nombre significatif d'appareils contribuerait de façon très significative aux besoins d'expansion des installations industrielles de Lockheed, expansion indispensable pour que les contrats passés avec l'Armée Américaine puissent être honorés en temps et heure.

Quoi qu'il en soit, nous avons signé le 26 juin un avenant stipulant :

- que les turbo-compresseurs sont à installer (ou réinstaller) ;
- que l'équipement des avions sera américain (circuit d'oxygène, radio, etc.) ;
- qu'un blindage pour le pilote et des réservoirs auto-obturants doivent être installés ;
- que l'armement sera de 1 x 20 mm et de 4 x 12,7 mm.

Le premier vol d'un Lockheed 322-F [*similaire au P-38E*] doit intervenir début août 1941 et les livraisons des 417 appareils commandés commenceront mi-septembre 1941, 150 devant être livrés avant la fin de 1941.

La Commission d'Achat britannique est en train de procéder à l'acquisition du NA-73, un appareil de conception entièrement nouvelle développé par North American.

Cet avion, dont le premier vol est attendu pour fin octobre 1940, devrait avoir des performances égales ou supérieures à celles annoncées (mais non réalisées) par Curtiss pour son Hawk 86. North American envisage de vendre cet avion au prix de 50 000 dollars l'unité, soit nettement moins que les 56 000 dollars réclamés par Curtiss pour le Hawk 75 (armement

et équipements fournis par l'Etat non compris), qui lui est antérieur de deux générations. Cet avantage financier est encore plus net par rapport aux productions les plus récentes de Curtiss. Nous recommandons de prendre très rapidement contact avec la Commission d'Achat britannique et North American pour voir à quel point nous pourrions prendre pied dans ce programme qui s'annonce extrêmement prometteur.

Le gouvernement français pourrait proposer à North American d'acquérir, en guise d'incitation, quelques NA-68 qui pourraient être utilisés comme avions d'entraînement avancé à la chasse. Très proches des appareils d'entraînement de North American, ces avions (voisins du NA-50 acquis par le Pérou) risquent d'être achetés rapidement par le Siam. Connaissant l'attitude hostile de ce pays à notre égard et les disputes territoriales en Indochine, l'acquisition immédiate d'une vingtaine de NA-68 empêcherait le rééquipement du Siam et contribuerait au financement par North American du projet NA-73. En plus de leur utilisation comme avions d'entraînement avancé, ces NA-68 pourraient servir de chasseurs en opération sur des fronts où l'opposition ennemie est relativement faible. North American pourrait livrer ces appareils pour la fin de cette année 1940.

Bombardiers

Nous avons commandé 200 **Glenn-Martin 187 (Baltimore)**. Il est cependant probable, à la lumière de l'expérience acquise avec le modèle 167, que ce nouvel avion, qui utilisera les mêmes moteurs que les Douglas DB-7A et 73, ne soit pas à la hauteur de son concurrent de chez Douglas, du moins pour les missions de bombardement, mais qu'il se révélera extrêmement intéressant pour la reconnaissance lointaine.

Nous recommandons donc de transformer rapidement la lettre d'intention correspondante en commande ferme, mais sans augmenter le nombre d'avions prévus, et de s'en tenir à cette position jusqu'à ce que nous en sachions davantage sur l'utilisation opérationnelle du DB-73, ainsi que sur les projets que Bristol est en train de développer avec l'assistance des équipes de la SNCASE/Lioré et Olivier.

Toutefois, il pourrait être utile de disposer rapidement d'une lettre d'intention pour 300 **DB-73** supplémentaires.

North-American et Glenn-Martin sont en train de concevoir de nouveaux modèles de bombardiers moyens modernes.

Le **North-American NA-62**, projet à ce jour le plus avancé, et a été retenu par l'Aviation de l'Armée Américaine sous le nom de **Mitchell**. Le premier vol du prototype est prévu pour le tout début de l'automne. Nous recommandons la signature d'une lettre d'intention pour au moins 200 appareils destinés à remplacer nos LeO-451, dont la disponibilité chute rapidement pour des raisons évidentes.

Le **Glenn-Martin modèle 179**, encore plus prometteur, a été retenu sur plans dès fin septembre 1939 par l'Aviation de l'Armée Américaine et baptisé **Marauder**. Nous recommandons que cet avion soit évalué par le Comité Technique Français aux Etats-Unis dès que le premier vol (prévu avant la fin de cette année) aura eu lieu.

Nous recommandons également l'acquisition de bombardiers en piqué spécialisés destinés à l'Armée de l'Air pour remplacer en temps voulu les Northrop 8A et les Vought 156 cédés par l'Aéronavale.

La société américaine Vultee Aircraft est en train de promouvoir un projet intéressant : le **Vultee V-72 Vengeance**, qui utilise le même moteur Wright que les bombardiers Douglas et

Glenn-Martin. La Commission d'Achat britannique est déjà intéressée par cet avion. Un contrat pour 200 appareils de ce type, coordonné avec une commande britannique, pourrait nous assurer des livraisons relativement rapides. Même si cet avion en est encore au stade de la conception, l'expérience acquise par Vultee avec ses avions d'attaque V-11 et V-12 est la garantie d'un développement réussi.

Aéronautique Navale

Nous recommandons de passer une nouvelle commande de chasseurs Grumman G-36 à l'automne pour une livraison de ce deuxième lot fin 1941.

Une lettre d'intention a d'ores et déjà été signée à l'intention de Brewster pour 200 à 230 bombardiers en piqué modèle 340F (SB2A ou Bermuda). Cependant, je tiens particulièrement à attirer votre attention sur les problèmes extrêmement sérieux que rencontre Brewster en matière d'organisation d'une façon générale et en matière de qualité avec ses chasseurs B-239/339 (F2A), au point que la Marine Américaine s'est retirée de ce programme au profit du chasseur Grumman, identique à celui que nous avons commandé pour l'Aéronavale. Cet avion ne sera pas livré en série avant 1942 au mieux.

La commande du nouveau bombardier en piqué Douglas SBD (Dauntless), également en cours d'acquisition par la Marine Américaine, semble donc obligatoire pour remplacer les Curtiss SBC-4 à la mi-1941.

La RAF fait un bon usage du Lockheed 414 Hudson comme patrouilleur maritime à moyen rayon d'action. Cet avion sera bientôt évalué par un équipage de l'Aéronautique Navale et, si les résultats sont bons, un lot d'une cinquantaine d'appareils pourrait être commandé. Ceci est à rapprocher de l'acquisition de plusieurs avions de transport Lockheed 14 et 18, comme décrit plus loin.

Nous recommandons également qu'une décision rapide soit prise sur plusieurs projets d'achat d'hydravions.

Une lettre d'intention pour 50 hydravions Northrop N-3PB va être signée dans les prochains jours. Cet hydravion, construit à l'initiative du gouvernement norvégien, est dérivé du Northrop A-17A ; il est le seul qui soit capable de remplacer nos Laté-298. Le premier vol du prototype doit avoir lieu au mois de décembre.

L'hydravion lourd Sikorsky S-43 pourrait être utilisé comme hydravion de transport et de reconnaissance lointaine. Cinq S-43, appartenant à la compagnie Aéromaritime (filiale des Chargeurs Réunis) sont déjà disponibles en Afrique, d'autres pourraient être achetés à l'US Navy. Les hydravions légers tels que ceux produits par Grumman permettraient d'alléger la pression mise sur notre parc de Loire-130 pour les missions de liaison et de reconnaissance côtière. Les Loire-130 étant également utilisés à partir de catapultes sur nos navires de guerre, leur remplacement dans ce rôle ne pourra être assuré que par un hydravion spécialisé tel que le Supermarine Walrus.

Avions de transport

Nos forces auront à combattre sur de vastes territoires, et les communications aussi bien à l'intérieur de l'Empire qu'avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis auront une importance stratégique. Enfin, et ce n'est pas le moins important, les événements militaires récents ont démontré la nécessité de constituer rapidement un noyau fort de troupes aéroportées ou,

comme on le disait encore il y a peu, d'infanterie de l'air. Tout cela rend l'acquisition immédiate d'avions de transport absolument nécessaire.

Sur la base de contacts déjà pris aux Etats-Unis, le tableau de la situation est le suivant :

- **Boeing Modèle 310** : nous escomptons acheter un, et peut-être deux de ces grands quadrimoteurs de transport. Nous sommes en train de discuter avec Boeing de la possibilité de réutiliser des options abandonnées par la compagnie aérienne américaine TWA, qui a annulé sa commande de 17 B-310-Stratoliner. Il est possible que Boeing construise 5, et peut-être 8 de ces appareils, si leur production ne perturbe pas celle des bombardiers B-17 commandés par l'Aviation de l'Armée Américaine, car ces deux types d'avions présentent beaucoup de points communs.

- **Lockheed Modèle 10 Electra** : nous sommes en train d'essayer d'acquérir au moins 20 de ces appareils en seconde main, y compris des avions tchécoslovaques actuellement sous séquestre en Grande-Bretagne.

- **Lockheed Modèle 12 Electra Junior** : cet appareil plus petit pourra s'avérer des plus utiles comme avion de liaison et d'entraînement pour les équipages des multimoteurs. Nous sommes en train de négocier avec Lockheed la fourniture d'un lot de 90 avions, dont 60 dans une version d'entraînement voisine de celle commandée par la Hollande (modèle 212).

- **Lockheed Modèle 14 Super Electra** : là aussi, nous nous intéressons au marché de seconde main pour acquérir entre 10 et 14 de ces avions.

- **Lockheed Modèle 18 Lodestar** : nous sommes en train de négocier une commande éventuelle de 40 de ces appareils, dont 20 équipés pour le transport de troupes aéroportées.

- **Douglas DC-3** : cet avion est sans doute le mieux adapté au transport militaire en général et aux troupes aéroportées en particulier. Nous sommes en cours de discussion pour 60 de ces appareils, dont 40 seront équipés pour les troupes aéroportées. (...)

Marine Nationale (navires)

Au vu des premières pertes navales (trois contre-torpilleurs et autant de torpilleurs) et anticipant celle des chantiers navals du nord de la France, l'amiral Darlan avait recommandé dès le mois de mai au Ministre de la Guerre l'achat aux Etats-Unis de torpilleurs de classe Gleaves (environ 1 600 t, équivalents à la classe Le Hardy), à l'image de la douzaine de torpilleurs commandés au Japon et entrés en service à la fin de la Grande Guerre (classe Arabe). Il avait également envisagé de modifier le programme de construction approuvé le 1^{er} avril, en remplaçant un croiseur de 1^{ère} classe type Saint Louis (sur les trois initialement prévus) par six torpilleurs supplémentaires, qui seraient venus s'ajouter aux six contre-torpilleurs type Bayard (classe dérivée des Mogador/Marceau, pour laquelle aucun projet définitif n'avait été retenu) du même programme.

Une lettre d'intention avait donc été envoyée au Ministère des Affaires Etrangères, qui devait la faire suivre à la Maison Blanche, suivant la recommandation de M. Bullitt, Ambassadeur américain en France.

À ce jour, onze torpilleurs et contre-torpilleurs ont été perdus (sans compter les unités en construction), confirmant la pertinence des vues de l'amiral Darlan sur le rôle crucial joué par ces navires, qui ne sont pourtant pas les plus emblématiques de la Flotte.

Malheureusement, nos efforts aux Etats-Unis se sont révélés infructueux. Il nous a été répondu que l'US Navy ne dispose pas de suffisamment de navires de ce gabarit. Un important programme de construction navale a d'ailleurs été lancé par le Président Roosevelt le 14 juin et il sera suivi par d'autres. En résumé, il ne sera pas possible de recevoir des navires modernes dans un avenir proche. Tout au plus l'US Navy serait-elle disposée à céder – avec beaucoup de réticence – de vieilles unités datant de la fin de la Grande Guerre. Mais M. Cordell Hull, Secrétaire du Département d'Etat, a assorti cette offre d'une contrepartie, à

savoir la cession de droits de bases dans plusieurs de nos colonies. Cette proposition a été naturellement rejetée. (...)

(Source et notes : Service Historique des Armées, fonds Défense Nationale – 1939-1940)