

ENAT

IV

République Française

COMMISSION de l'ATR

Président : M. Paul BENAZET

Vice-Présidents : MM. ~~de LA GRANGE~~

~~de P. RAMBAUD~~ Robert Bellanger.

Secrétaires : MM. Robert BELLANGER

MAROSELLI

~~Brassac~~

Membres :

MM. Robert BELMONT	Général HIRSCHAUER
BELUEL	de KERGARIOU
de BERNY	LANCIEN
René BESNARD	Henri LAUDIER
BRASSEAU	LEFEBVRE du PREY
CHASSAING	LISSAR
Pierre de COURTOIS	Albert MAIEU
IANIEL-VINCENT	MAULION
DELESALLE	Fernand MONSACRE
DEMUTH	MONSSERVIN
Marx DORMOY	Jean ODIN
Marquis de DION	Albert OUVRE
Laurent EYNAS	Emile ROUSSEL
Roger FARJON	SCHRAMECK
Louis GROS	VIELLARD
James HENNESSY	

22 février
1940
6 juillet 1940



COMMISSION de l'AIR

Séance du 22 Février 1940

=====

Présents : M. Paul BENAZET, Président,
MM. A. de La GRANGE, J.P. RAMBAUD, Vice-Présidents.
MM. BELMONT, BRASSEAU, CHASSAING, Pierre de COURTOIS,
LAURENT-EYNAC, DELTHIL, Louis GROS, James HENNESSY,
de KERGARIOU, LANCEN, LISSAR, MAULION, OUVRE;
Emile ROUSSEL, SCHRAMECK, VIELLARD.

=====

M. le PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre qu'il a adressée à M. Paul REYNAUD pour lui demander d'accorder des facilités de financement aux industriels travaillant pour l'aéronautique.

M. le Président donne lecture des observations présentées le jeudi 1er Février 1940, à la séance plénière de la Commission de l'Air, par les Présidents et Rapporteurs des diverses Sous-Commissions.

Ces observations sont adoptées et seront envoyées à M. le Président du Conseil, à M. le Ministre de l'Air ainsi qu'à M. le Président du Sénat et aux Présidents des sous-commissions.

M. le Président - Au cours de l'audition de M. DAUTRY, le 15 Février 1940, une question lui a été posée par un membre de la Commission au sujet de la fourniture des bois nécessaires aux fabrications en série de l'avion V.G.

M. DAUTRY nous a fait connaître que son Ministère n'était pas chargé de ce ravitaillement.

Des renseignements que j'ai pu me procurer, voici la situation en ce qui concerne ce ravitaillement bois ;

Le programme d'approvisionnement en bois est actuellement

9/1
basé sur les prévisions de sorties en vigueur à la date du 1er Janvier 1940,

à savoir 10 avions en Février 1940.
40 " " Mars
50 " " Avril
70 avions en Mai.

pour arriver à 200 au mois de Décembre 1940.

Les délais d'approvisionnement en bois ont été calculés en évaluant à 3 mois l'intervalle minimum entre l'arrivée des bois et la sortie des avions. Or, les quantités de bois nécessaires pour la fabrication du V.G.33 sont, par appareil :

spruce	1 mètre cube	500
frène	0 " "	190
noyer	0 " "	400
peuplier	0 " "	400
acacia	0 " "	150.

A part le spruce, tous les bois énumérés ci-dessus sont produits en France et la priorité aviation a été décidée par le Ministre de l'agriculture.

Pour ces bois français, il apparaît donc qu'il n'y a aucune difficulté en ce qui concerne le ravitaillement à venir. Pour le spruce, il faut l'importer du Canada ou des Etats-Unis et à cet effet, un accord a été réalisé avec l'Angleterre en vue d'effectuer ces achats en commun. La quantité prévue pour 1940 au titre de la France est de 16.000 mètres cubes. La quantité réservée au V.G. 33 est d'environ de l'ordre de 1.800 mètres cubes, le reste étant destiné à la fabrication des avions-école.

Pour l'année 1941, de nouvelles prévisions sont en voie d'établissement, compte tenu d'ailleurs des produits susceptibles éventuellement de remplacer le spruce.

NOTA. - Il y a lieu de signaler que pour permettre le démarrage des fabrications du V.G. 33 et avant que le ravitaillement du Canada ~~est~~ pu parvenir en France, les Anglais ont bien voulu

3

nous consentir une cession de 800 mètres cubes de spruce sur leur stock ce qui a permis de pouvoir assurer le ravitaillement de l'usine chargée de la fabrication du V.G. 33.

En outre les constructeurs avaient d'eux-mêmes, dès avant la guerre, constitué des stocks de plusieurs centaines de mètres cubes.

M. CHASSAING - Je désirerais savoir pour quelles raisons l'Estonie n'exporte-t-elle plus de bois spécial en France ?

M. le PRESIDENT - Je donne la parole à notre rapporteur général Monsieur LAURENT-EYNAC.

M. LAURENT-EYNAC - Je crois que nous avons assez de spruce pour la fabrication immédiate de l'appareil V.G. Mais un de nos collègues avait émis l'hypothèse d'un relâchement dans cette construction par suite du manque de ferrures.

Il semble résulter de l'audition de M. DAUTRY que l'Armement met des approvisionnements suffisants à la disposition du Ministère de l'Air, mais ~~le ministre~~ a montré un certain agacement lorsqu'on lui a rapporté la déclaration de son collègue de l'Air disant que la production était arrêtée par le manque de matières premières. - Par conséquent il y a peut-être au Boulevard Victor une mauvaise répartition des matières premières.

En ce qui concerne la lenteur des ravitaillements et qui avait été signalée par tous ceux de nos collègues qui avaient accompli une mission aux Armées, il était apparu que cette lenteur était provoquée par une organisation trop compliquée, l'existence d'un trop grand nombre de services qui nécessitaient de multiples transmissions. Le Ministre me répond en exposant qu'il existait 8 services superposés et qu'à cette première difficulté venait s'ajouter l'expérience de certains utilisateurs.

Aussi m'annonce-t-il qu'il a fait supprimer les aires régionales et créé des secteurs de ravitaillement.

Actuellement les indisponibilités sont de 23 à 25 % dans la chasse et de 30 % pour les appareils de bombardement. Cette situation doit être améliorée et il y aura lieu de prévoir un volant de pièces de rechange considérable.

En ce qui concerne les incidents Gnôme et Rhône, la Commission se souvient sans doute qu'elle avait été vivement émue à l'annonce que certains moteurs avaient flanchés par suite de mauvaises réparations, nous dirons même de réparations suspectes. 5 moteurs Gnôme et Rhône K 14 avaient eu leurs pistons grillés. Une commission d'enquête fut nommée.

Il nous semble qu'il y ait eu à proprement parler négligence. ^{gnôme} On a prélevé à Nanterre 6 moteurs Gnôme et Rhône réparés et ils eurent un fonctionnement normal. 4 moteurs furent réparés par Bordeaux et soumis ensuite au rodage : essais de 45 minutes à l'huile de ricin et à l'huile minérale. Depuis on a conseillé de proscrire l'emploi de certaines huiles minérales.

Je crois devoir signaler à la Commission que j'ai transmis au Ministre un questionnaire afin d'établir mon rapport général. On me dit que je recevrai bientôt des réponses, mais je voudrais qu'elles me parviennent rapidement car j'ai posé au Ministre de l'Air les questions sur les achats à l'étranger de moteurs, la situation de notre aviation à la mobilisation, la répartition des nouvelles forces aériennes, l'aide anglaise, les écoles, le recrutement et j'aurai besoin d'être en possession de ce rapport dans un délai très bref.

Je m'étonne en outre que les prévisions du Ministre se trouvent régulièrement controuvées.

En janvier et en février les chiffres de nos sorties sont très inférieurs aux chiffres qui avaient été annoncés.

Pour février on nous avait parlé d'abord de 413 puis de 360. Ces chiffres n'ont pas été tenus. Pour Mars et Avril, entre les prévisions du Ministre et les chiffres que nous annoncent les constructeurs il y a un décalage énorme.

5

La situation de notre aviation sera dramatique au printemps. En effet, ~~on~~ va procéder au montage de mitrailleuses d'ailes à bandes sur les Morane et il faudra donc qu'ils retournent en usine, de même pour les Potez dont on va compléter l'armement, de même encore pour les Bréguet 691 et les Léo. Il faudrait que toutes ces améliorations fussent faites avant le printemps 1940.

M. le PRESIDENT - Je crois devoir soumettre à la Commission de l'Air le texte de la motion suivante que je lui demande d'adopter!

" La Commission de l'Air constatant que les usines travaillant pour la Défense Nationale, et plus particulièrement pour l'aviation, sont encore très insuffisamment protégées contre le danger des bombardements aériens, invite le Gouvernement à envisager d'urgence toute solution pratique permettant de parer à ce péril.

(Cette motion est adoptée.)

M. Robert BELLANGER - Je vote cette motion, mais je demande qu'il n'en soit pas fait mention dans le communiqué à la presse.

M. le PRESIDENT - Partout, sauf en France, les usines sont protégées. La Commission doit dégager sa responsabilité, si demain nous devons subir des bombardements massifs de la part de l'Allemagne.

M. MAROSELLI - Au cas, où par suite de bombardements, certaines de nos usines seraient arrêtées, que pourra nous fournir alors l'Amérique.?

M. LAURENT-EYNAC - Dans sa communication adressée au Président de la Commission, M. de LA GRANGE avait signalé que la construction des Morane était arrêtée, que les Bloch étaient déficients et que par conséquent il ne nous resterait que des

6/

Curtiss, des V.G. et des Dewoitine. Les Curtiss ont donné toute satisfaction, mais dans quelle proportion arrivent-ils ?

Et à quelle date l'Amérique aura fini de livrer les commandes qu'elle a acceptées ?

M. de LA GRANGE - Je crois savoir qu'il y a 20 Curtiss actuellement en Afrique du Nord et qu'il y en aura 40 en mars. Leur arrivée se poursuit à une cadence d'un appareil par jour. Et si cette moyenne n'est pas augmentée, ce sera une simple politique de remplacement et non d'accroissement.

M. MAULION - J'ai appris avec stupéfaction qu'aux environs d'Auray et de Vannes on va entreprendre la construction de deux usines employant 1.500 et 2.000 ouvriers. Les terrains ont été choisis par M. Paul-Louis WEILLER, et ces usines doivent construire des moteurs Gnôme et Rhône. Ce sont des moteurs qui sont loin de nous avoir donné toute satisfaction. Aussi désirerais-je connaître la politique du Ministère pour la construction des usines futures. Quelles usines le Ministère envisage-t-il de construire ? Et quels moteurs construiront ces usines ?

M. DELTHIL - Il faudrait envisager une défense efficace de certains points sensibles de notre territoire.

M. J.P. RAMBAUD - C'est une vieille question et l'on s'étonne qu'une ville comme Marseille soit mal défendue alors que Toulon l'est de façon fort efficace. De même pour la production des usines : voici bien longtemps que nous avons demandé la construction des canons de 90. Lorsqu'on nous a annoncé qu'elle était lancée, la nouvelle était prématuée, car la construction ne fut commencée que plusieurs mois après.

M. le PRESIDENT - Il est certain qu'un point aussi sensible que les environs de Billancourt n'est en rien protégé.

4

M. LAURENT-EYNAC - Je suis de l'avis de M. DELTHIL, car il est évident que l'on ne peut pas protéger toutes les usines, mais il faut envisager la défense de certains points névralgiques. Nous disposons de 1605 pièces dont 1200 anciennes pour la protection aérienne du pays, front compris. 600 mitrailleuses doubles 13/2 sont dans la zone des armées. Nous avons commandé 300 canons Oerlikon, mais la Suisse a arrêté les envois. Enfin, nous possérons 250 canons de 25 C.A. français, mais l'approvisionnement en munitions est très mauvais. Quant aux canons de 90 dont on parle depuis 5 ans nous n'en avons que 5.

Nous pouvons espérer en avoir 8 en Avril, 10 en Juillet et 25 en Décembre.

M. CHASSAING - En outre, il faudrait que les canons de 90 sortis soient affectés à la défense aérienne de Paris.

M. de LA GRANGE - Si nous avions ces canons, il nous rendrait les plus grands services car le fait d'obliger les avions à voler haut enlève beaucoup de précisions à leur bombardement.

M. Louis GROS - Je désirerai poser deux questions:
1°- Pourquoi le Ministre s'est-il trompé sur les chiffres de sorties
2°- Ne pourrait-on pas envisager de faire sur place le renforcement de l'armement de nos avions, évitant ainsi le renvoi aux usines ?

M. de KERGARIOU - Je crois qu'il serait intéressant de connaître le texte des circulaires adressées par le Président du Conseil et le G.Q.G. interdisant aux Officiers de donner des renseignements aux parlementaires.

M. LAURENT-EYNAC - J'appuie la suggestion de M. de KERGARIOU, car aux termes de ces circulaires l'Officer doit répondre strictement sans donner aucun développement. Il leur est interdit de dénigrer le matériel utilisé et de communiquer des documents sans en référer aux supérieurs.

96
M. Le PRESIDENT - Je donne la parole à M. CHASSAING qui va faire devant la Commission un exposé sur le matériel photographique.

M. CHASSAING donne lecture d'un rapport dont voici les conclusions :

Nos conclusions viseront 1°) le matériel en service, 2°) le matériel futur, 3°) la production, 4°) les recherches et inventions.

1°) En ce qui concerne l'utilisation du matériel en service :

a) Perfectionner la tenue des appareils au froid. La Commission désirerait être fixée sur la valeur respective des procédés étudiés et retenus et sur le délai que comportera leur réalisation ;

b) amélioration des conditions d'entretien du matériel en mettant en place le personnel qualifié - mécaniciens d'équipement - dans les groupes et en commençant par les unités les plus engagées ;

c) doter les sections photographiques du complément de matériel demandé, en particulier les doter plus largement en loupes, stéréoscopes, agrandisseurs ;

d) résoudre la question "archivage" en considération de la meilleures utilisation des documents (dont il faut éviter la dispersion et la perte).

2°) En ce qui concerne le matériel futur, poursuivre les études visant le perfectionnement des appareils français en s'inspirant, le cas échéant, des progrès réalisés à l'étranger et en particulier chez l'ennemi.

Plusieurs points essentiels sont à retenir :

a) la plénéité de la pellicule difficile à assurer d'une façon parfaite et qui comporte plusieurs solutions. A quelles solutions s'est arrêté le service technique ?

b) la composition de cette pellicule.

La partie support doit-elle être en nitrocellulose

9

(non caesable mais inflammable) ou en acétocellulose (cassable mais non inflammable) ?

La partie émulsion est à surveiller de très près. Il semble que les émulsions dont nous disposons soient nettement supérieures à celles employées par l'ennemi. Eviter le plus possible que les formules soient connues de lui.

c) réalisation d'obturateurs plus rapides et au moins égaux aux obturateurs allemands.

d) adaptation des avions à leur mission photographique avec facilité d'accès et possibilité de fixer sur un avion deux appareils photographiques l'un à petite focale, l'autre à grande focale.

e) le réchauffage des organes délicats à bord des avions comporte plusieurs solutions soit d'ensemble, soit de détail qu'il importe, une fois le choix fait et il l'est sans doute à l'heure actuelle, de réaliser au plus tôt.

f) assurer l'approvisionnement des appareils à infra-rouge et en appareils de photographie de nuit.

3°) En ce qui concerne la production :

a) retenir les voeux des constructeurs qui avec des machines outils et des effectifs augmentés d'un quart pourraient doubler leur production ;

b) parer à l'insuffisance que révèleraient certaines éventualités en recherchant de nouveaux constructeurs et en procédant à des achats à l'étranger.

c) Il est également une tâche urgente qui s'impose : favoriser l'apprentissage pour les divers métiers s'y rattachant.

4°) Dans le domaine des recherches et inventions, il est regrettable que des savants attelés aux mêmes problèmes (ceux de la photographie aérienne sont particulièrement délicats) travaillent dans des conditions telles qu'ils s'ignorent souvent et que se cherchant ils ont toutes les peines du monde à se trouver. Rien ne doit être négligé pour réaliser entre savants français, entre interalliés, l'étroite coordination des activités créatrices.

Nous avons tous les éléments pour faire front à la science et à l'industrie allemandes qui, pendant la paix et servies par une publicité hors paix, avaient, en optique, réussi à occuper la place principale.

E

M. le PRESIDENT donne la parole à M. de LA GRANGE qui va faire un exposé sur sa dernière mission aux Armées.

M. de LA GRANGE - J'ai visité au cours de ma dernière mission deux secteurs : d'abord la zone aérienne du Nord, sous le Commandement du Général d'ASTIER, qui s'étend du Luxembourg à la mer - et la zone aérienne, commandée par le Général TETU, qui s'étend du Luxembourg à la Suisse.

L'impression première est qu'il y a un grand ralentissement des opérations en raison des conditions atmosphériques.. Nos aviateurs ont vu peu d'avions de grande reconnaissance ennemie et chose curieuse même la D.C.A. allemande était inactive. Certains attribuent ce ralentissement d'activité au fait qu'une partie de la D.C.A. allemande aurait été envoyée vers la Belgique. F

Vous vous souvenez sans doute, mes chers Collègues, que la Commission de l'Air avait estimé nécessaire l'accroissement de nos groupes de chasse et l'augmentation de l'armement de nos avions. Des suggestions avaient, à ce sujet, été adressées par la Commission et je dois dire que j'ai pu constater que certaines de nos observations avaient été retenues.

Abordons d'abord le problème de l'armement. Je rappelle à la Commission que le Curtiss n'avait que 4 mitrailleuses, le Morane un canon et 2 mitrailleuses alors que les nouveaux Messerschmidt ont 8 mitrailleuses.

D'autre part le Dewoitine 520 va avoir un canon et 4 mitrailleuses. A ce sujet, je signale que les aviateurs trouvent les mitrailleuses de 7,5 un peu légères et qu'ils ont avec elles la même impression qu'un chasseur s'attaquant au sanglier avec du 5

Nos pilotes de chasse sont contents d'avoir un canon car on commence à voir apparaître sur les appareils ennemis les

blindages. Mais il est évident que les blindages des avions soulèvera le problème du poids et c'est ainsi que l'on peut se demander si notre Potez 63 qui a déjà un moteur quelque peu tangent au point de vue puissance ne sera pas dans un certain sens diminué lorsque son armement en mitrailleuses sera complété car il est vraisemblable qu'il ne pourra atteindre alors ^{aussi rapidement} la même hauteur. Or il se défend maintenant surtout par l'altitude à laquelle il peut monter.

M. LAURENT-EYNAC - Je crois en effet que la surcharge envisagée sur le Potez 63 n'est pas possible.

M. de LA GRANGE - Au point de vue de notre aviation de chasse nous avons actuellement 23 groupes de chasse : 16 avec 26 appareils et 7 avec 35 appareils. Le Quartier Général voudrait tripler la Chasse et la porter à 60 groupes.

On étudie aussi la possibilité d'établir l'ordre ternaire La Commission sait que chaque groupe comporte en ce moment deux escadres. C'est un inconvénient car les pilotes ne sont jamais au repos complet. Or un chasseur devrait avoir un jour de repos sur trois.

Il serait donc utile d'avoir trois escadres ~~par~~ par groupe, ce qui aurait en plus l'avantage de ne pas alourdir les échelons de commandement, car la Commission a déjà signalé la pléthore des Officiers de l'Armée de l'Air. Cependant cette solution présente quand même un désavantage car si l'ordre ternaire est adopté il y aura alors plus d'appareils à dissimuler et la question des terrains se posera avec acuité.

Je rappelle à la Commission que la question industrielle est posée. En effet la construction des Morane est arrêtée, les Bloch 150 n'ont pas donné les résultats escomptés et nos groupes de chasse ne seront rénovés au cours de l'année qui s'ouvre que par des Dewoitine 520 et des V.G. 33 dont les cadences de sorties prévues, même si elles se réalisent, sont des plus modestes.

Aussi je demande au Ministre de nous communiquer l'opinion du Conseil Supérieur de l'Air.

La Commission se souvient que les pilotes se plaignaient que la détente pneumatique sur leurs mitrailleuses ne fonctionnait ~~correctement~~ pas. On utilise maintenant des détentes électro-pneumatiques de même pour les canons. C'est encore un point où nous avons obtenu satisfaction.

M. LAURENT-EYNAC - Au sujet de la remarque de notre Collègue, M. de LA GRANGE, je crois savoir que le Ministre a répondu qu'il n'avait pas réuni le Conseil Supérieur de l'Air car nous étions en temps de guerre et qu'il ~~ne~~ en référait au Haut Commandement.

Le Ministre a ajouté qu'il réduirait la construction des bombardiers lourds au bénéfice des bombardiers légers et de l'aviation de chasse. Cette dernière bénéficierait ainsi d'une augmentation de 30 % et la proportion serait également renversée au profit des bombardiers légers.

M. de LA GRANGE - Je m'étonne que le Ministre de l'Air ne nous ait pas prévenu, car il s'était engagé à consulter un Conseil Supérieur de l'Air et à nous communiquer ses décisions chaque fois qu'il serait question d'une modification du programme.

M. SCHRAMECK, - A quelle époque s'est réunie pour la dernière fois le Conseil Supérieur de l'Air.

M. de LA GRANGE - En mai 1938.

En ce qui concerne notre aviation de reconnaissance, celle-ci dispose de Potez 63. Les groupes engagés sont fatigués par les efforts fournis. Le groupe 222 qui est l'armée du Général CONDÉ a 8 Potez 63 et quelques Bloch. Le Commandement a demandé le renforcement des Potez 63/11. Néammoins, ils ont accompli 150 missions et pris 160.000 photos et n'ont perdu que 2 appareils.

(18)

La mort de deux officiers et d'un sergent est malheureusement à déplorer. Le chef de ces groupes est très entraîné et travaille d'accord avec l'aviation de chasse. Il change chaque jour de tactique. Une fois il sort avec 3 appareils de chasse, un jour seul. D'autre part ces groupes de reconnaissance travaillent avec l'artillerie et on envoie les pilotes faire un stage chez les artilleurs afin de créer un esprit de collaboration. C'est là une excellente méthode. En effet, au début il y eut des difficultés avec l'artillerie qui ne voulait pas entendre parler de correspondre par phonie et voulait correspondre avec des panneaux. Mais l'artillerie a reconnu que c'était une erreur.

Lors de son audition du 18 Janvier, le Ministre a reconnu que la situation de l'aviation d'observation n'était pas bonne. Cette armée ne disposait que de Mureaux et il fallait prévoir le remplacement de cet appareil par des Potez et aussi, naturellement une nouvelle éducation des pilotes, qui changent d'appareils.

Le 18 Janvier, on disait qu'en Mars nous aurions 105 équipages sur Potez. Cette prévision ne s'est malheureusement pas réalisée, car il n'y a pas un seul Potez 63/11 chez le Général TETU.

Le groupe d'armée Pretelat n'a que 3 groupes de reconnaissance, soit 21 appareils et 2 groupes de renseignements comprenant 13 appareils, soit 34 appareils de reconnaissance et de renseignements pour la moitié de l'armée française.

Pour l'éducation des pilotes 3 centres de transformation ont été ouverts, notamment à Toulon. Mais les doubles commandes Potez 63 manquent. Il n'en existe que 6 en France dont 3 utilisables.

En ce qui concerne l'armement du Potez 63/11, la Commission obtient satisfaction. On ajoute sur ces appareils deux mitrailleuses. La transformation se fait dans les parcs et malheureusement on manque de main-d'œuvre. Il faut prévoir 100 heures de travail par appareil et je me demande si l'on ne ferait pas

mieux d'utiliser à ce sujet, les grandes usines prévues pour la réparation des avions américains.

En ce qui concerne l'aviation de bombardement, j'ai vu un groupe de Farman à Reims. Ils ont été jetés des tracts sur l'Allemagne. A ce sujet, je crois intéressant de souligner à la Commission qu'un tract lancé à une altitude de 5.000 mètres met 5 heures avant de tomber à terre. L'efficacité de la D.C.A. allemande pose pour ces bombardiers des problèmes délicats de navigation. Ils doivent passer par des couloirs indiqués à l'avance et rentrer de même. Nous avons de bons navigateurs aussi ne devons-nous pas négliger notre aviation de bombardement de nuit.

D'une façon générale, notre armée de l'Air manque de mécaniciens d'avions, d'armement et d'électriciens. Ceux que nous avons sont dépourvus de toute instruction militaire et montrent fort peu de bonne volonté. Il y a lieu de prévoir leur instruction militaire. 900 mécaniciens d'armement vont sortir prochainement des écoles. On cherche à avoir un mécanicien par patrouille de chasse et deux mécaniciens non brevetés pour l'armement.

D'autre part, nos parcs manquent de spécialistes. En ce qui concerne la protection des appareils, des abris ~~à~~^{appelé} ~~à~~ "oreille", ~~qui en ont la forme~~, ~~que l'on appelle oreilles~~, ont été faits pour protéger nos avions contre les bombardements mais il faudrait encore couvrir nos avions afin de protéger leur installation électrique et leur armement. Le G.Q.G. qui n'avait pas cru au début la nécessité de ces abris semble adopter de plus en plus la solution de votre Commission.

Pour la protection des terrains, des progrès ont également été réalisés. Les vieilles Lewiss ont disparu. Chaque terrain est protégé ~~par~~ 8 jumelages. Des sections de tir sont arrivées et l'on prévoit leur instruction avec des mitrailleuses. Il y a une école de tir à ~~Wuppertal~~. Chaque terrain aura bientôt un canon de 25. 270 pièces de 25 sont sorties au début de Mars.

15

M. LAURENT-EYNAC - Mais l'approvisionnement en munitions de ces canons est catastrophique!

M. J.P. RAMBAUD - C'est ~~malheureusement~~ malheureusement général. On ne fabrique en ce moment que 50 % des obus employés chaque jour pour les 75 !

M. BELMONT - 250.000 obus de 75 devaient être faits en novembre, la réalisation est de 50.000 - 300.000 obus devaient être fabriqués en décembre, la réalisation est encore plus catastrophique 19.000

M. LAURENT-EYNAC - C'est très grave.

M. J.P. RAMBAUD - La mauvaise volonté dans les usines est générale : on ne veut pas travailler.

M. BELMONT - Un questionnaire a été adressé il y a un mois à M. le Président du Conseil. Il n'a pas encore répondu.

M. J.P. RAMBAUD - Les jeunes qui travaillent dans les usines craignent de repartir et freinent l'activité des vieux ouvriers.

M. LAURENT-EYNAC - Si cette solution continue nous avons une insuffisance des 3/4 pour les 75 contre avions.

M. J.P. RAMBAUD - En 15 jours de bataille, on aura épuisé notre stock en 75 !

M. SCHRAMECK - Il faut aller voir M. le Président du Conseil.

M. LAURENT-EYNAC - A la dernière séance de la Commission de l'Armée, il a été envisagé que le Sénat se constitue en comité secret au moment de la discussion des crédits militaires. Aussi je pense qu'il y aurait intérêt à ce que la Commission de l'Air n'agisse pas en ordre dispersé et se mette d'accord avec les autres commissions de Défense Nationale.

M. de LA GRANGE - Je suis, quant à moi, opposé à la procédure du comité secret, car vous n'empêcherez jamais qu'au cours de ces réunions la question de politique générale soit posée et

l'unanimité se fera forcément autour du Gouvernement.

M. le PRESIDENT - Je crois qu'il faut voir le Président du Conseil et qu'il y aura lieu de réunir les 3 commissions de Défense Nationale.

M. James HENNESSY - Tout comme M. de LA GRANGE, je ne suis pas partisan de la procédure du Comité secret.

M. J.P. RAMBAUD - Je crois que si le Sénat se réunit en comité secret il ne donnera pas forcément un vote unanime au Président du Conseil.

M. SCHRAMECK - Il faut prendre comme juge : M. le Président du Sénat. Que M. Paul BENAZET, accompagné de MM. LAURENT-EYNAC et de LA GRANGE se rendent auprès de M. JEANNENEY et lui demande ce qu'il pense des conséquences qu'aurait un comité secret ne se terminant pas par un vote d'unanimité.

M. le PRESIDENT - Je crois qu'il y a lieu de soumettre à la Commission la proposition de M. Schrameck.

M. LAURENT-EYNAC - Je prie notre collègue SCHRAMECK de renoncer à sa proposition qui paraîtrait désavouer la Commission de l'Armée.

M. BRASSEAU - En effet, il y a lieu de se mettre d'accord avec M. DANIEL-VINCENT.

Il est décidé que M. Paul BENAZET se mettra en rapport avec M. DANIEL-VINCENT.

La séance est levée.

17

Communiqué à la presse.

La Commission de l'Air réunie le 22 Février 1940 sous la présidence de M. Paul BENAZET, s'est occupée de l'utilisation de notre défense passive et a chargé son Président d'en entretenir M. le Président du Conseil.

Le Rapporteur Général M. LAURENT-EYNAC a donné à la Commission des renseignements sur les améliorations apportées aux services de ravitaillement et a donné des précisions sur la production. Il a également évoqué le problème de la répartition des matières premières et des fabrications.

M. CHASSAING a fait un exposé des plus documentés sur le matériel photographique de notre armée de l'Air.

Le contrôle parlementaire et les conditions dans lesquelles il s'exerce ont également retenu l'attention de la Commission.

M. de LA GRANGE, retour d'une mission aux armées, a rendu compte des améliorations qu'il a pu constater à la suite des suggestions présentées par la Commission et a examiné un certain nombre de problèmes que pose le développement de l'Armée de l'Air.

COMMISSION de l'AIR

Séance du Jeudi 6 Mars 1940.

=====

Présents : M. Paul BENAZET, Président.

MM. Robert BELLANGER, BELUEL, BRASSEAU, de COURTOIS,
DELTHIL, FARJON, ^{Au} LA GRANGE, James HENNESSY, de
KERGARIOU, LAURENT EYNAC, MAULION, MONSACRE, Jean
ODIN, OUVRÉ, Emile ROUSSEL, SCHRAMECK, VIEILLARD.

==

M. le PRESIDENT donne lecture des observations présentées le Jeudi 22 Février à la séance plénière de la Commission de l'Air par les Présidents et Rapporteurs des diverses Sous-Commissions.

Ces observations sont adoptées.

M. le PRESIDENT donne lecture à la Commission de la lettre et des documents ci-dessous adressés par M. le Ministre de l'Air.

" Monsieur le Président,

Il m'a toujours été agréable de constater combien de tout temps a été confiante la collaboration qui existe entre la Commission que vous présidez et mon Département. Aussi ai-je été très étonné d'apprendre par votre lettre du 29 Février que certains de vos collègues avaient eu l'impression d'éprouver au cours de leurs dernières enquêtes quelques difficultés dans l'accomplissement de leurs missions de contrôle.

Ces difficultés trouveraient, suivant la Commission, leur origine dans la mise en application des prescriptions d'une Circulaire émanant du Grand Quartier Général Aérien.

Je vous fais parvenir bien volontiers les documents demandés.

Vous les trouverez ci-joints.

" "

19

Le seul but que s'est proposé le Général Commandant en Chef est indiqué dès les premières lignes de sa circulaire : faciliter l'accomplissement des missions de contrôle et orienter le personnel des armées sur la stricte application de la loi.

La circulaire en cause reprend d'ailleurs point par point les termes de l'instruction de Monsieur le Président du Conseil, datée du 4 Octobre 1939, elle ajoute que les Officiers interrogés par les Membres des Commissions auront à répondre à toutes les questions qui leur sont posées. En leur demandant également de s'abstenir de toute critique sur l'état de chose existant, certains de vos collègues ont pu penser qu'une "consigne de silence" avait été donnée.

Je crois pouvoir vous donner tous apaisements à cet égard. Le Général Commandant en chef a d'ailleurs expliqué sa pensée dans la circulaire même en ajoutant "qu'il y avait lieu d'éviter que certains officiers, qui ne sont pas au courant des intentions du Commandement, n'exposent, de très bonne foi, des idées qui iraient à l'encontre du but poursuivi par celui-ci".

Il était à craindre, en effet, que des officiers, même animés du meilleur esprit, n'exposent à partir de cas très particuliers des appréciations subjectives et souvent erronées sur des ensembles échappant à leur compétence. Ils pouvaient être ainsi indirectement conduits à porter des jugements défavorables sur leurs chefs.

La sauvegarde de la discipline imposait que des précautions fussent prises à cet égard.

Je connais assez les sentiments élevés de votre Commission pour être persuadé qu'elle souscrira à ces dispositions.

" "
"

L'application de la Circulaire du Grand Quartier Général ne saurait donc, à mon sens, avoir eu comme conséquence d'empêcher les Commissions de remplir très exactement leurs missions

29/1
aux armées. Je ne manquerai cependant pas de faire part des observations de la Commission au Général Commandant en Chef les Forces Aériennes.

Pour ma part, je reste intimement persuadé que vos Collègues et vous-même trouverez toujours chez tous les officiers de l'Armée de l'Air le désir de faciliter l'accomplissement de votre haute mission.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Signé : Guy LA CHAMBRE.

CIRCULAIRES.

COMMANDEMENT EN CHEF
DES FORCES AERIENNES

EXEMPLAIRE N° 444 bis

ETAT-MAJOR GENERAL

G.Q.G.A. le 16 Novembre 1939.

3^e BUREAU

-:-----:
N° 1206 - 3/I.S.
E.M.G.

Le Général Commandant en Chef VUILLEMEN
Commandant en Chef des Forces Aériennes

à

OBJET :

Visite aux Armées
des Contrôleurs
Parlementaires.

Monsieur le Général d'Armée Aérienne
Commandant la 1^o Armée Aérienne (275 EX)

Monsieur le Général de Division Aérienne
Commandant la III^e Armée Aérienne (70 EX)

Monsieur le Général de Corps Aérien
Commandant la Ve Armée Aérienne (90 EX)

Les articles 33, 34, 35, de la Loi du 11 Juillet 1938,
sur l'organisation de la Nation en temps de guerre, ont défini les
conditions d'exercice du Contrôle parlementaire.

J'ai l'honneur de vous adresser copie ci-après, en ce
qui concerne les Armées Aériennes, des instructions complémentai-
res destinées à faciliter l'accomplissement des missions de

21

contrôle et à orienter le personnel des Armées Aériennes sur la stricte application de la Loi à ce sujet.

- I -

Les Contrôleurs Parlementaires sont habilités à recueillir les éléments d'un rapport d'enquête. Ils ne sont pas qualifiés pour adresser aux Autorités qu'ils sont appelés à contrôler des observations, critiques, suggestions ou ordres susceptibles de porter atteinte aux initiatives et responsabilités du Commandement.

- II -

Lorsqu'une mission de contrôle dûment accréditée se rend dans la zone des Armées Aériennes pour s'y renseigner sur des questions ressortissant des attributions du Commandant en Chef des Forces Aériennes, elle est accompagnée par un Officier mis à sa disposition sur ordre du Général Commandant en Chef.

- III -

Les contrôleurs exerceront leur contrôle sur pièces et sur place. Tous ^{les} documents sauf ceux qui sont relatifs aux opérations militaires terrestres ou aériennes en cours et en voie de préparation, ou qui intéressent les Armées Françaises et les Armées Alliées doivent leur être communiqués sur leur demande.

Copie de ces documents ne pourra toutefois leur être éventuellement délivrée que par les soins du Général Commandant en Chef des Forces Aériennes.

En outre, je vous prie de bien vouloir attirer l'attention de tous les officiers sur le fait que leur rôle doit strictement se borner à répondre aux questions qui leur sont posées. Ils ne doivent pas d'eux-mêmes provoquer l'étude de certaines questions par les contrôleurs, ils doivent s'abstenir de tout commentaire et, bien entendu de toute critique sur l'état de choses existant.

Il y a lieu en effet d'éviter que certains officiers n'étant pas au courant des intentions du Commandement, n'exposent de très bonne foi des idées qui iraient à l'encontre du but poursuivi par celui-ci.

Je vous demande de bien vouloir veiller tout particulièrement à l'exécution de ces prescriptions.

- IV -

Les comptes-rendus de visite des contrôleurs Parlementaires seront adressés, en 3 exemplaires, dans les trois jours qui suivent la visite, au Général Commandant en Chef des Forces Aériennes. Ces documents devront être très précis, et relater fidèlement la nature des questions posées et réponses faites.

Les prescriptions ci-dessus sont également applicables dans le cas de missions de contrôle dans les Bases Aériennes d'opérations et ayant trait à l'étude des Services dépendant du Général Commandant en Chef des Forces Terrestres.

Pour ampliation
Pour le Major Général
L'AIDE-MAJOR GENERAL, Chargé
des opérations

signé :

Le Général Commandant
en Chef des Forces Aériennes
signé : VUILLEMIN.

PRESIDENCE DU CONSEIL

PARIS, le 4 Octobre 1939.

INSTRUCTION
POUR L'APPLICATION DES ARTICLES 33, 34 et 35 de la LOI
du 11 JUILLET 1938.

Aux termes de l'Article 33 de la Loi du 11 Juillet 1938, sur l'organisation de la Nation en temps de guerre, "Les Chambres continuent à exercer leur droit absolu de contrôle sur les actes des Ministres".

La Loi a défini dans ses articles 34 et 35 les conditions d'exercice de ce contrôle.

22

Aux termes de l'Article 34, "Les deux chambres délèguent à leurs grandes commissions, dans le cadre de leurs attributions, le contrôle effectif sur pièces et sur place des Administrations et Services publics.

"Les Commissions des Finances du Sénat et de la Chambre suivent et contrôlent d'une façon permanente l'emploi des crédits affectés à la Défense Nationale. Elles reçoivent des Ministres tous les renseignements de nature à favoriser leur mission.

Aux termes de l'article 35, "les membres des Chambres délégues au contrôle ne sont habilités qu'à recueillir les éléments d'un rapport d'enquête".

"Ils ne sont qualifiés pour adresser aux autorités qu'ils sont appelés à contrôler aucune observation, aucune critique, aucune suggestion, ni aucun ordre susceptible de porter atteinte aux initiatives et responsabilités hiérarchiques.

"Le Ministre compétent assure aux délégués au contrôle le libre et complet exercice de leur mandat ainsi que toutes les facilités nécessaires à son exécution. Toutes les autorités civiles et militaires sont tenues de répondre avec exactitude et précision à toutes les questions qui leur sont posées.

"Les délégués sont liés par le secret professionnel. Ils rendent compte, par écrit, aux Commissions auxquelles ils appartiennent, de chacune de leurs missions. Les Commissions transmettent les comptes-rendus au Gouvernement et en saisissent les assemblées dans les rapports d'ensemble.

Il convient de s'inspirer de ces dispositions pour déterminer les conditions dans lesquelles s'exercera le contrôle dans la zone de l'intérieur et dans la zone des armées.

1.- Zone de l'intérieur.

Le Contrôle s'exercera dans cette zone dans les mêmes conditions qu'en temps de paix.

Il sera délivré, à cet effet, par les Ministres intéressés, aux membres délégués par les Commissions compétentes du Sénat et de la Chambre, des cartes spéciales les habilitant pour exercer, dans le cadre de leurs attributions, le contrôle, sur places et sur pièces, dans la zone de l'intérieur.

Les Présidents des Commissions précitées feront connaître, en temps opportun, aux Ministres intéressés, les missions de contrôle confiées aux membres délégués de ces Commissions. Ces Ministres donneront à leurs formations, Etablissement et Services toutes les instructions utiles en vue de faciliter l'exécution des dites missions de contrôle.

2.- Zone des Armées.

1) - Toute mission de contrôle dans la zone des armées fera l'objet d'un accord préalable entre le Président du Conseil et le Président de chacune des Commissions compétentes, fixant l'objet de la mission, sa durée, le Secteur dans lequel elle devra s'exercer et le nombre des contrôleurs. Chaque mission donnera lieu à la délivrance d'un laissez-passer spécial délivré par le Président du Conseil.

2° - Les contrôleurs avertiront de leur départ le Président au moins deux jours à l'avance.

Lorsque l'objet de leur mission portera sur des questions rentrant dans les attributions du Commandant en Chef (décret du 10 Septembre 1939), les contrôleurs seront accompagnés par un officier mis à leur disposition par le Grand Quartier Général.

Il en sera de même pour toutes les missions, de quelque nature qu'elles soient, s'effectuant dans la zone de l'avant. L'accès dans cette zone ne sera autorisé que pour les contrôleurs désignés par la Commission des Finances, de l'Armée, de la Marine Militaire et de l'Air des deux assemblées.

3° - Les contrôleurs exerceront leur contrôle sur pièces et sur place. Tous les documents, sauf ceux qui sont relatifs aux opérations militaires en cours et en voie de préparation, ou qui intéressent à la fois les Armées Françaises et les Armées alliées, leur seront communiqués sur leur demande.

Copie de ces documents ne pourra éventuellement leur être délivrés que par les soins du Cabinet du Ministre compétent.

4° - En cas de désaccord avec une autorité militaire sur la communication d'un document, les contrôleurs saisiront le Ministre intéressé de la question.

Le Président du Conseil
Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre
Edouard DALADIER.

M. de KERGARIOU - Cette circulaire n'est pas exactement conforme à celle qui m'a été ~~transmises~~ et elle ne suit pas avec exactitude les dispositions de la loi sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre.

M. DELTHIL - Je reviens de faire un voyage d'étude dans les écoles d'aviation. Il est certain que si les officiers ne sont plus autorisés à nous communiquer leurs inquiétudes, notre mission s'avère à la fois impossible et inutile.

L'autre jour à Bordeaux, un jeune commandant avait été envoyé par le Ministère de l'Air pour contrôler les réponses qui me seraient faites par le Colonel Commandant l'école.

Cette mesure est inadmissible. Un incident semblable s'est produit à Cazeaux. J'en ai d'ailleurs fait part au Ministre qui m'a dit que je m'étais trompé et que l'officier envoyé

25

étaient là pour faire une enquête d'ensemble. Je dois vous avouer que tel n'est pas mon sentiment.

M. de KERGARIOU - Il faut des conclusions à ces incidents et nous devons savoir si le Gouvernement veut entrer en guerre avec la nation représentées par ses élus!

M. LAURENT-EYNAC - Les circulaires et instructions ministérielles doivent s'en référer à la loi et uniquement à la loi, car il n'est pas douteux qu'un officier après avoir lu la circulaire qui vient de nous être communiquée se croira obligé d'avoir "bouche cousue".

M. MAULION - Quant on dit aux officiers "pas d'initiative" on respecte ni la lettre ni l'esprit de la loi.

M. Jean ODIN - Les citations de la loi reproduites, sont incomplètes.

M. BELUEL - Je crois devoir signaler à mes Collègues qu'il n'y a pas que dans la zone des armées que se vit cette consigne ~~du~~ silence. Dans les ateliers de construction également. - Aussi lorsqu'il m'arrive de visiter une usine suis-je très géné me demandant toujours si j'ai encore le droit de questionner.

M. de LA GRANGE - Cette situation devrait être modifiée car en réalité ce n'est pas nous qu'elle gêne, mais les officiers auprès desquels nous nous rendons, car ils se demandent ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas faire, dire ou ne pas dire. Lors de ma dernière mission, j'ai rencontré le colonel HEURTEAUX, ancien as de guerre, ^{l'une, l'autre} qui m'a donné l'impression de remplir le rôle de "l'oeil de Moscou", si j'ose employer cette expression. Mais il n'en est pas moins vrai qu'au cours de mon voyage, j'ai eu quelquefois l'impression de marcher, si vous me permettez encore cette image, "sur des oeufs" ayant toujours la crainte de gêner un des officiers.

M. le PRESIDENT donne lecture à la Commission d'une lettre adressée par M. Paul REYNAUD en réponse à la lettre

précédemment envoyée au nom de la Commission de l'Air à M. le Ministre des Finances.

(Sur décision de la Commission, la lettre de M. Paul REYNAUD sera transmise à M. le Ministre de l'Air pour lui permettre de répondre à son tour).

M. le PRESIDENT - L'ordre du jour comporte un exposé de M. MAULION sur les effectifs avions en décembre 1939, janvier et février 1940.

Je donne la parole à notre Collègue et ami M. MAULION.

M. MAULION - J'ai essayé de me rendre compte de nos effectifs avions en décembre 1939, janvier et février 1940. Nous avons en effet obtenu de divers côtés des chiffres très différents. Aussi ai-je été trouvé le Général REDEMPT afin de produire devant la Commission des documents aussi exacts que possible.

Tout d'abord une remarque préliminaire : "Il ne faut pas confondre les chiffres des avions sortis et les chiffres ~~en cours de deux étapes~~ des avions pris en charge, il faut encore réaliser trois vols d'essai qui retardent d'autant leur entrée dans les formations.

La prise en charge est constatée par certificat F.

Il existe au Ministère de l'Air une comptabilité très précise car tous les jours chaque formation envoie un état décadaire. Il existe en outre un registre récapitulatif comprenant nos appareils aux Armées. Là, les appareils sont classés un par un en séparant les disponibles des indisponibles. La comptabilité est en outre divisée en deux parties comprenant la vieille flotte et la flotte neuve.

Si l'on se donne la peine de chercher les chiffres exacts, il est donc impossible qu'il y ait divergence entre les chiffres de la Commission et ceux du Ministère de l'Air.

La vieille flotte comprend les avions du programme DENAIN, augmenté du programme complémentaire COT et du nouveau programme COT.

EF

Le programme DENAIN fut achevé de livrer fin décembre 1937 et depuis août 1936 on savait que ces avions étaient surclassés : les événements d'Espagne, les meetings de Zurich, les records établis par les Allemands, nous en avaient donné des démonstrations éclatantes.

La nouvelle flotte comprend celle qui a été réalisée par M. Guy LA CHAMBRE depuis 1938, époque à laquelle il a pris son Ministère. A cette date notre aviation ne comprenait que 1.387 unités de la vieille flotte. Le programme du nouveau Ministre tend à nous donner 2650 appareils modernes (4800 cellules - 12.000 moteurs).

Au 16 Septembre 1938, notre aviation comprend

1.585 appareils de la vieille flotte

moins 11 Potez

6 Farman

et 8 autres appareils du programme COT.

Le programme Guy LA CHAMBRE a commencé en 1938 et en Janvier 1939 on voit apparaître 117 avions du nouveau programme. En mai 1939 il y en a 442 - du 15 janvier au 1er Mai 100 appareils sont fabriqués chaque mois et au 20 Décembre 1939 notre aviation comprend :

1.693 avions de chasse

406 bombardiers.

Pour la chasse il existe à cette époque :

532 appareils disponibles

166 indisponibles

et 190 crédits aux armées.

Pour le bombardement, il y a

132 disponibles

70 indisponibles

et 49 crédits aux armées.

En janvier 1940, la vieille flotte comprenait 1.382 avions

la nouvelle flotte 1691 chasseurs et
489 bombardiers.

Sur les 1.382 avions de la vieille flotte, 515 sont aux Armées
Sur les 1.691 chasseurs 874 sont indisponibles
Sur les 489 bombardiers 241 " "
reste 248 dont 126 sont aux Armées et 121 crédits aux Armées.

Aux Armées on rencontre :

Lioré 451	-	16 disponibles	-	22 indisponibles
Potez 63	-	8 "	-	12 "
Potez 637	-	17 "	-	15 "
Potez 63/11	-	85 "	-	67 "

Ce qui frappe tout d'abord c'est le grand nombre d'indisponibles : 1.102 soit 50% et qui comprend des :

Bloch 151-152

Bréguet 691

Curtiss

Morane

Si on tient compte des appareils retirés des Armées pour réparations, on arrive aux chiffres suivants :

Chasse :

491 disponibles - 255 indisponibles - 160 crédits aux Armées

Bombardement et Reconnaissance :

126 disponibles - 116 indisponibles - 51 crédits aux Armées

Disponible chasse :	651	}	828
Disponible bombard. 177			

Indisponibles : 371

Au 20 Février 1940, la flotte nouvelle totalise 2.451 appareils modernes soit à peu près le même chiffre que le mois précédent et cela s'explique car les 360 avions construits pendant ce mois n'ont pu entrer dans les formations par suite du mauvais temps qui n'a pas permis les vols d'essais.

Pour ce mois, nous arrivons aux chiffres suivants :

893 disponibles et indisponibles-chasse

(29)

Le Ministre n'ayant pas fait la division en raison des différences d'interprétation ^{des termes} disponibles ["] et indisponibles

117 bombardiers

227 appareils d'observation.

A l'intérieur il y a 541 appareils indisponibles au lieu de 441 le mois précédent.

La conclusion sera la suivante ; lorsque le Ministre est venu au pouvoir il est entré en possession d'une flotte surclassée. Nous pouvons dire également que la flotte actuelle est aussi surclassée par la flotte ennemie. Nous n'avons pas d'Amiot, le Bréguet 691 ne sortira qu'au courant de cet été et le Bloch 175 n'est pas sorti. Les Lioré ne se trouvent qu'au nombre de 82 ou 83; c'est ce qui explique que le Gouvernement ait commandé :

650 Curtiss

341 Glenn-Martin

370 Douglas

ainsi que 3.000 moteurs Pratt et Whitney, mais les appareils ne sont pas plus pris en charge que les moteurs Pratt ^{ne sont pas} ~~ne sont pas~~ en service.

Je crois d'ailleurs soumettre à mes Collègues, pour résumer mes observations, mon petit tableau suivant :

FLOTTE NOUVELLE

Flotte nouvelle totale : 2.099 aux armées

dont aux armées :

20 Décembre 1939	Disponibles	Indisponibles
Chasse aux armées.....;	532	166
Crédit aux armées.....	190	
Bombardement, reconnaissance, observation aux armées.....	132	70
crédit aux armées.....	49	
	<u>903</u>	<u>236</u>
		1.139

30
Flotte nouvelle totale : 2.450

dont aux armées :

<u>20 Janvier 1940</u>	Disponibles	Indisponibles
Chasse aux armées.....	491	255
Crédit aux armées.....	160	
Bombardement, observation....	126	116
	51	
	<hr/>	<hr/>
	828	371
	(<hr/>)	(<hr/>)
		1.199

Flotte nouvelle totale : 2.451

dont aux Armées :

20 Février 1940

Chasse aux Armées.....	893)
Bombardement aux Armées....	117) 1.237
Observation.....	227)

M. de LA GRANGE - Certains de ces avions ^{américains} sont arrivés en Afrique du Nord et il m'est revenu que le Commandement demandait des modifications et se montrait désireux d'avoir des réservoirs protégés. J'estime que le problème est le suivant ; La France ne peut arriver actuellement à construire un assez grand nombre d'avions, c'est la raison pour laquelle 15 milliards sont dépensés pour les achats d'appareils à l'étranger. Une mission a été envoyée depuis 2 ans, il est par conséquent inadmissible que par des modifications on diminue le nombre de ces appareils et qu'on retarde leur entrée dans les formations pour une question de cloisons pare-feu.

M. MAULION - Les Curtiss devraient être montés avec des moteurs plus rapides, mais ceux qui sont au Maroc sont encore équipés d'anciens moteurs Pratt et Whitney.

M. A. de LA GRANGE - Je demande que l'on envoie immédiatement

34

diatement les Glenn-Martin et les Douglas au front.

M. MAULION - Il y a 6 Glenn-Martin en France
dont 5 à l'intérieur.

M. BELUEL - Il paraît que lorsque le Dewoitine 520 sortira, cet appareil sera surclassé, car il n'est pas assez vif. Je désirerai savoir ce que le Ministère entend faire pour parer à ce danger ?

M. LAURENT-EYNAC - Me référant aux déclarations du Ministre en Janvier dernier, je me souviens que celui-ci nous a dit que notre flotte se composait de 4.620 appareils dont 2.648 modernes. Or ce qui me frappe actuellement c'est la proportion des indisponibilités qui atteint de 40 à 50% et je voudrais savoir quelles sont les raisons de ce grand nombre d'indisponibilités, alors que nous venons de passer des mois d'hiver au cours desquels il n'y a eu pour ainsi dire pas d'opérations et c'est avec appréhension que je me demande à quelles proportions on arrivera si la guerre se fait réellement au printemps.

D'autre part, avec les fabrications actuelles qui ne dépassent pas la cadence du temps de paix prévues par le plan V (moins de 300 appareils par mois), le Haut Commandement ne pourra ~~pas~~ prévoir ni le renouvellement de son programme ni son extension.

La question renouvellement est d'ores et déjà posée alors que l'on atteint même pas le coefficient d'usure de 15% qui était prévu. Si les opérations deviennent plus dures et que l'on atteint le pourcentage de 35%, n'oublions pas que c'est toutes ~~les~~ ^{flotte} ~~pièces~~ ~~réactions~~ à renouveler tous les 3 Mois et qu'il faut prévoir par conséquent une sortie de mille avions par mois pour une flotte de 3.000 appareils. C'est ce qui explique que pour colmater on a commandé aux Etats-Unis ~~pour~~ près de 2.000 appareils et des moteurs.

Si les livraisons américaines se faisaient à la

cadence prévue et s'il était procédé rapidement aux opérations nécessaires avant l'entrée en service de ces avions, peut-être pourrait-on encore faire la soudure mais je le repète la situation sera dramatique au printemps prochain.

M. FARJON - Quand on rapproche les résultats annoncés par nos Collègues du vote d'unanimité accordé au Président DALADIER lors du Comité Secret de la Chambre, on se demande quelle fut la raison de ce vote ?

M. OUVER - Il vient de nous être dit qu'il ne fallait pas confondre les chiffres des avions sortis d'école avec les chiffres des avions entrés dans les formations, car il y a lieu de procéder entre ces deux opérations à des vols d'essai et on ne paraît pas adopter pour l'aviation la nouvelle méthode suivie par la marine avant la guerre : après qu'un cuirassé avait procédé à ses premiers essais, il était démonté et cela demandait des mois. Maintenant dès les premiers essais il entre en escadre. J'aimerai savoir quel est le nombre d'appareils sortis d'usine depuis décembre qui n'ont pas encore été pris en charge mais qui pourraient l'être prochainement.

M. VIELLARD - J'aimerai dire un mot également sur le rendement de la main-d'œuvre qui en ce moment est très quelconque. Dans bien des usines il y a une grève perlée.

M. James HENNESSY - Ce problème vient d'être évoqué à l'instant à la tribune du Sénat par M. François de WENDEL qui a déclaré que la cause essentielle était la réduction du tarif des heures supplémentaires.

M. MAULION - Je poursuis :

au 20 décembre, il y avait aux armées 1139 appareils dont 236 indisponibles.

en janvier 1940 1199 appareils dont 371 indisponibles.

en février 1940 1237 appareils dont x indisponibles.

et à l'intérieur, il y avait :

au 20 Janvier : 431 indisponibles

au 20 Février : 541 indisponibles.

3.3

M. J.P. RAMBAUD - Je crois pouvoir répondre à la question de M. OUVRE. Je pense que 200 avions seraient susceptibles d'être pris en charge très rapidement. Quant à la remarque faite par M. VIELLARD, je déclare que je partage comme lui son angoisse.

M. MAROSELLI - Il serait intéressant que la Commission ait communication des sorties de janvier et de février avec décompte des appareils.

M. LAURENT-EYNAC - Il faut que nous ayons communication de ces décomptes.

Les prévisions étaient de 360 appareils en janvier se décomposant comme suit :

100 chasseurs - 90 d'observation - 110 bombardiers et en février ;

110 chasseurs - 100 d'observation - 150 bombardiers

M. le PRESIDENT - Je viens de recevoir deux ordres du jour. L'un de M. de LA GRANGE concernant les avions Gleean-Martin et Douglas. L'autre de M. BELUEL relatif aux Potez 63.

Je vais donner lecture de ces ordres du jour :

1^o Ordre du jour :

La Commission de l'Air estimant que les Potez 63/11 qui équipent, actuellement, nos groupes de reconnaissance sont à l'heure actuelle surclassés et doivent être remplacés d'urgence par les appareils Gleean-Martin.

Apprenant qu'il serait question de faire subir à ces derniers appareils des modifications

Demande instamment à M. le Ministre de l'Air de n'apporter à ces appareils aucune modification et de les envoyer aux Armées sans aucun délai.

La Commission charge également son bureau de demander au Ministre de l'Air de prendre toutes dispositions pour accélérer les cadences de fabrication mensuelles qui ne dépassent pas encore 300 par mois et pour réduire la proportion des indisponibles qui augmentent jusqu'à atteindre 40%

2^o Ordre du Jour.

La Commission Sénatoriale de l'Air, convaincue par les enquêtes de ses rapporteurs que les appareils modernes de la flotte aérienne sont pour la plupart déjà surclassés en vitesse par les appareils de l'ennemi, charge son bureau de demander au Ministre de l'Air par quelles mesures il entend parer, dans le plus bref délai, à cette infériorité.

La Commission charge également son bureau de demander au Ministre de l'Air de prendre toutes dispositions pour accélérer les cadences de fabrication mensuelles qui ne dépassent pas encore 300 par mois et pour réduire la proportion des indisponibles qui augmentent jusqu'à atteindre 40% .

M. le PRESIDENT - Il serait intéressant également d'attirer l'attention de M. le Ministre de l'Air sur la crise de mécaniciens.

M. DELTHIL - Au cours de notre voyage dans les écoles du Sud-Ouest, nous avons remarqué que celles-ci étaient démunies de pistes et je me demande pour quelles raisons les soldats mobilisés qui sont inoccupés dans les dépôts ne sont pas envoyés pour aménager les dites pistes.

M. LAURENT-EYNAC - Je voudrais dire un mot du comité secret qui aura probablement lieu vers la fin du mois. L'initiative en revient à la Commission de l'Armée. Je pense qu'il y a lieu de se préoccuper de la position de la Commission de l'Air.

M. le PRESIDENT - Le Comité Secret aura vraisemblablement lieu au moment de la discussion du projet de crédits militaires.

M. de LA GRANGE - Je crois que M. Laurent-Eynac rapporteur général de notre Commission est tout à fait désigné pour parler en son nom.

M. LAURENT-EYNAC parlera au nom de la Commission et chacun d'entre nous pourra parler en son nom personnel.

35

M. le PRESIDENT - Nous verrons jeudi prochain à établir la liste de nos collègues qui manifesteront le désir de parler en leur nom.

M. Robert BELLANGER - Je crois, comme M. DELTHIL, que le problème des mécaniciens est fort grave et pense que s'il y a des avions indisponibles, c'est parce que nous manquons de mécaniciens, aussi j'estime que pour les recruter, il faudrait leur consentir des avantages, leur trouver une assimilation de grade et leur assurer une solde.

La séance est renvoyée à huitaine.

276
COMMISSION de l'AIR.

Séance du mardi 19 Mars 1940.

Présents ; M. Paul BENAZET, Président.

MM.A. de LA GRANGE, Vice-Président,

Robert BELLANGER, Secrétaire.

BELUEL, BRASSEAU, DELTHIL, Marquis de DION,

LAURENT-EYNAC, Roger FARJON, de KERGARIOU,

VIELLARD.

M. le PRESIDENT donne lecture de diverses lettres qu'il a adressées à M. le Ministre de l'Air pour répondre au désir exprimé par les membres de la Commission de l'Air à la dernière séance.

Il communique à la Commission les observations présentées le jeudi 7 Mars 1940 à la séance plénière de la Commission de l'Air par les Présidents et Rapporteurs des diverses Sous-Commissions.

Ces observations sont adoptées.

M. le PRESIDENT donne lecture à la Commission du rapport d'enquête suivant relatif à l'accident survenu au Lieutenant-Colonel de VITROLLES :

"

- Mission :

Bombardement et navigation de nuit.

- Conditions météo

- Prévisions communiquées au Colonel de VITROLLES :

- Ciel de marge - Nuages élevés moyens - doublés de 3 à 6/10
- Nuages base entre 600 et 1000 mètres.
- Stratus côtiers 5 à 8/10 - Base 200 m.
- Vent au sol variable 10 à 20 Km, s'orientant sur le littoral à l'Est, 20 à 25 Km.
- Visibilité 10 à 20 Kms en général, réduits 2 à 4 Km par place par suite de bancs de brume.

39

Sur les lieux et au moment de l'accident :

Ciel clair au dessus du terrain, nuages à base 300 - 400 m au Sud de Salon, vers le lieu de l'accident.

- Equipage :

Passager : Lieutenant-Colonel de VITROLLES (243h. de vol dont

Commandant d'avion : Lieutenant DENIS (126 de nuit et sur

Radio : Caporal LALLOZ (Léo 451.

Pilote : S/Lieutenant PONGNOT (17h.45 J. 2h.30 N.

Cet officier avait 40 ans d'âge. Il avait terminé son service actif en 1937 comme Adjudant-Chef ayant un nombre élevé d'heures de vol à son actif, et était catalogué comme bon pilote.

Il n'a pas été possible de déterminer quelle instruction de P.E.V. il avait reçu soit avant la fin de son service actif, soit depuis son entrée en campagne. Toutefois il était connu dans l'escadre pour ne pas aimer le pilotage en P.S.V. et dans les nuages, et sans doute parce qu'il n'avait pas une pratique suffisante du vol aux instruments. Il avait adressé à son Commandant de Groupe une demande pour ne pas piloter de nuit le Bloch 210, puis pour ne pas effectuer des vols à haute altitude.

Tout ceci permet de classer le Lieutenant PONGNOT comme ancien bon pilote d'appareil à faible finesse et dans le pilotage en ciel clair, mais non comme un pilote d'appareil à grande finesse du type Léo 45.

Circonstances de l'accident.-

L'appareil prenait le départ à 21 h.05 au Sud, c'est-à-dire en direction des collines qui se trouvent à 5 ou 6 Kms du terrain. Grâce aux feux de position, le vol pouvait être suivi du sol. Le feu blanc arrière fut aperçu jusqu'à ce que l'appareil faisant un virage vers la gauche les feux verts et rouge apparaissent à leur tour. Puis les feux disparurent vraisemblablement au moment de l'entrée de l'avion dans le nuage ; enfin le feu blanc fut visible à nouveau pendant quelques instants jusqu'à ce qu'il fut caché par la colline et immédiatement un embrasement formidable fit penser que l'avion s'était écrasé au sol et avait pris feu ; il était 21 h.10 le vol avait donc duré 5 minutes.

Constatations faites sur les lieux de l'accident -

Il est remarqué d'abord une trace d'une quinzaine de mètres laissée par une extrémité d'aile. Les atteintes produites sur les arbustes à l'aplomb de la trace sur le sol, la répartition des débris au sol et notamment des hélices et des moteurs montrent que l'avion voit "en tranche" sur l'aile gauche avec une inclinaison voisine de 20° sur la verticale.

D'autre part, la longueur de la trace laissée sur le sol avant toute rencontre de débris, la distance entre le premier point de contact et l'endroit où se trouvent les moteurs (250 à 300 m.), la projection de nombreux débris sur la pente opposée d'une colline, montrent que ce vol sur la tranche s'effectuait à une vitesse horizontale élevée (de l'ordre de 500 Km-H.) et sous un angle de descente faible.

Cause probable de l'accident -

Les témoignages recueillis et les constatations faites permettent d'éliminer :

l'incendie en vol
le mauvais fonctionnement des moteurs
le mauvais fonctionnement des gouvernes, ou une déformation de cellule.

En particulier le vol en tranche ne peut s'expliquer que par un rendement maximum de la cellule, des gouvernes et des moteurs.

L'analyse de l'accident permet de reconstituer le vol de la façon suivante :

Après avoir effectué un vol de 2 à 3 minutes en ligne droite et en légère montée, le pilote vire à gauche pour venir faire un tour de piste : dans son virage il se heurte à un paquet de stratus situé à l'altitude de 3 à 400 m.

Soit qu'il n'ait pas su passer correctement du pilotage à vue au pilotage sur instruments, soit qu'il ait cherché à sortir des nuages par la descente (Ces deux hypothèses sont également admissibles en raison de ce que j'ai pu savoir des qualités de pilote du Lieutenant PONGNOT), le virage à gauche est prolongé et finalement l'avion exécute une boucle complète. Le pilote se vit sortant des nuages, toujours en virage à gauche, en descente ou glissade, l'avion très incliné. Il voit ou il sait qu'il est au dessus des collines qui se trouvent au sud du terrain de Salon et dont l'altitude est d'environ deux cent mètres. Il tente alors une manœuvre de redressement et il met du pied droit, sans doute en conservant le volant à gauche, position du virage, il s'ensuit la marche "en tranche" sous un faible angle de descente, et à une vitesse horizontale de l'ordre de 500 Kms.H.

La manœuvre faite par ce pilote aurait pardonné sur un Léo 20, peut être avec un Bloch 200 ou 210, avec un Léo 45 elle devait se terminer par une catastrophe.

Enseignements qui se dégagent de l'accident -

Les enseignements à tirer de cet accident sont nombreux :

1°) - La prévision météo n'a pas été absolument exacte, la base des nuages s'était établie en réalité dans la région considérée vers 300 m. Il ne semble pas que l'on puisse obtenir une prévision de plus grande précision des nuages se formant la nuit.

2°) - La conduite du Léo 45, surtout de nuit, nécessite une grande accoutumance des pilotes au vol aux instruments. Il apparaît que le Sous-Lieutenant PONGNOT n'était pas dans ce cas. L'instruction des pilotes de Léo 45, à ce point de vue, est à suivre de très près.

3°) - Bien que l'horizon artificiel (comme les autres instruments du contrôle gyroscopique) soit entraîné par une pompe à dépression actionnée par les moteurs, les pilotes de l'escadre estiment que la vitesse du gyroscope n'est atteinte qu'après un temps très long, dépassant celui du

point fixe normal et de 2 à 3 minutes, ils pensent dans ce cas particulier, que l'horizon artificiel du Lieutenant POUGNOT ne pouvait lui donner des indications exactes au moment du virage.

A ce sujet, il y aurait lieu de rappeler qu'il existe une valve régulatrice permettant de régler la valeur de la dépression, et par suite d'obtenir au cours du point fixe au moment où le moteur tourne au régime réduit, une lancée complète des instruments gyroscopiques.

Le Général GAMBIER
Inspecteur Technique aux Armées,

Signé ; GAMBIER.

M. A. de LA GRANGE - Nous avons insisté il y a 4 ans sur la nécessité du pilotage sans visibilité, les pilotes militaires ne voulant rien savoir pour s'initier à cette façon de voler. Je crois que la nouvelle génération d'aviateurs aura des pilotes supérieurs à celle - ci, car elle aura été habituée dès le début au pilotage sans visibilité.

M. le PRESIDENT - Je crois qu'en raison des évènements tant extérieurs, qu'intérieurs, il y aurait lieu de reporter au 9 Avril le voyage au Maroc, suggéré par la Sous-Commission du Personnel.

M. le PRESIDENT - Je donne la parole à notre rapporteur général M. LAURENT-EYNAC, qui va présenter devant la Commission un résumé du discours qu'il prononcera au comité secret à l'occasion de la discussion des crédits militaires.

M. LAURENT-EYNAC - Je tiens tout d'abord à remercier la Commission de la confiance qu'elle me manifeste.

Je rappelle que sous la forme de réunions de commissions de Défense Nationale, des enquêtes avaient été faites et les conclusions déposées. Le débat aura lieu cette fois-ci à l'occasion de la discussion des crédits militaires et en comité secret.

Mon exposé se rapportera aux chiffres officiels et aura pour but de comparer les forces de notre aviation et celles de l'adversaire.

Quelques mots aussi seront prononcés sur les forces anglaises, mais je serais très circonspect car le Ministre lui-même au cours de son audition n'a pas dit grand chose, soit qu'il ne soit pas complètement renseigné, soit qu'il n'a rien voulu communiquer.

Les avions anglais sur notre territoire ne doivent pas dépasser 150. Quelle est la cadence des fabrications anglaises, on ne la connaît pas exactement. Fabriquent-ils 700 ou 1000 appareils par mois, ainsi qu'on le dit, je ne le crois pas.

Cependant il est incontestable que l'avenir de l'aviation britannique s'annonce très brillante, mais dans mon exposé je serais~~s~~ forcé de tenir compte de la situation présente.

Pour les avions de chasse, de bombardement, de renseignements et aussi pour les indisponibles, je prendrais d'une part les chiffres du Ministre et d'autre part ceux donnés à notre dernière séance par notre collègue MAULION.

M. Robert BELLANGER - Pour les indisponibles, je crois qu'il y a lieu de faire une discrimination entre les appareils immobilisés pour causes graves et ceux qui le sont pour des raisons insignifiantes.

M. LAURENT-EYNAC - Examinons la situation présente. Nos préoccupations doivent se porter sur les aviations de chasse, de bombardement et de renseignements. Notre infériorité numérique est certaine. Par conséquent la situation est sérieuse dans l'immédiat, car à cette infériorité viennent s'ajouter les insuffisances techniques.

Pour le bombardement notamment, il y a une grosse disproportion entre l'aviation ennemie et la nôtre. Les Allemands doivent compter en effet 1.800 appareils de bombardement + 900 appareils de bombardement en piqué et cela pour une seule flotte.

AH

Notre production risque en effet de ne pas suffir à alimenter la consommation.

Je dirais un mot aussi des matières premières notamment des aciers spéciaux, du duralumin qui ne sont pas livrés en quantités suffisantes et entraînent un ralentissement de la production. L'outillage aussi d'une façon générale est insuffisant. La récupération des spécialistes est difficile. Enfin les relations entre les usines-mères et leurs filiales ne sont pas toujours ce qu'elles devraient être.

En résumé notre industrie aéronautique souffre d'un manque de coordination qui pèse lourdement sur la production, puisque l'on reste à des cadences du temps de paix.

M. Robert BELLANGER - Le Ministère de l'Air n'est pas maître de ses destinées car c'est l'Armement qui tient les stocks. Aussi certaines productions sont ralenties par suite du manque de trains d'atterrissement par exemple, et ces trains d'atterrissement eux-mêmes manquent parce que certaines matières premières ne sont pas données aux fabricants.

M. LAURENT-EYNAC - Il est certain, je le répète, que l'on est actuellement aux cadences du temps de paix. D'autre part il y a toujours entre les chiffres annoncés par le Ministre et les chiffres de production des usines un décalage très net. Pour les hélices, pour les accessoires, pour les moteurs c'est également la même chose.

Ainsi pour les moteurs, on doit passer d'une production mensuelle de 700 à 2.400 en juillet.

Les usines devaient faire 800 Hispano, 800 Mars et 800 "N", or actuellement Hispano sort environ 250 moteurs par mois, et 500 Mars et "N" sont fabriqués.

La Commission se rendra ainsi compte de l'effort qui reste à réaliser si l'on veut atteindre en juillet les chiffres prévus.

Il en est de même de la production aéronautique.

En Janvier et en Février, 360 avions (dont 100 bombardiers) devaient être fabriqués. Or, 250 à 280 seulement furent sortis. En Mars 270 bombardiers et en Avril 200 bombardiers étaient prévus, ils ne seront sûrement pas construits.

Je sais que beaucoup pensent que nous devons compter sur la flotte aérienne anglaise. Mais n'oublions pas que si les Anglais mettent à notre disposition une partie de leurs bombardiers, ils réservent leurs avions de chasse pour leur "own defense".

L'été prochain notre situation doit cependant être meilleure qu'au printemps.

Je me propose de reprendre dans mon exposé toutes les conclusions de nos mémoranda.

Pour accélérer nos cadences de production, il faut :

- 1°) une nouvelle répartition des matières premières,
- 2°) une amélioration de l'outillage,
- 3°) rendre moins disparate nos différents matériels.

Les Allemands conduisent leur guerre avec seulement 4 matériels et une seule famille de moteurs.

Il faut aussi rassembler les machines-outils, imposer une contrainte à la construction française et une plus grande unité de direction et de commandement. D'autre part il y a trop d'instabilités dans les emplois même militaires.

Les rapports entre l'avant et l'arrière ne sont pas ce qu'ils devraient être. Il y a un manque de liaison certain. Ainsi Marignane, par exemple, dépend à la fois du Ministre et du Commandement.

Ne nous fions pas à une fausse pensée de sécurité. l'Allemagne au moment venu se servira de sa force. Il faut travailler pour acquérir l'aviation de nos buts de guerre et pouvoir tenir les promesses que nous avons faites aux neutres. En ce moment même, nous avons promis des avions à la Roumanie que nous sommes dans l'impossibilité de livrer.

43

M. BRASSEAU - Je désirerais savoir les résultats recueillis à Orléans-Brécy.

M. A. de LA GRANGE - A Orléans-Brécy on essaie au point de vue tactique les appareils reçus des services techniques.

Voici les renseignements que je puisse vous donner succinctement :

BLOCH 151 - Il réalise une vitesse de 480. La vitesse de rebut prévue était de 470. Il sert à l'entraînement.

BLOCH 152 - Ce fut une désillusion. Mais amélioré il réalise maintenant 522. Evidemment il ne saurait être comparé avec le Dewoitine et le Curtiss au point de vue maniabilité mais il peut être employé pour la D.A.T., s'il est armé de deux canons et de 4 mitrailleuses.

BLOCH 155 - Ce sera un appareil honorable, réalisant 540 à l'heure.

AMIOT 351 - C'est un bon appareil du point de vue technique mais non du point de vue tactique. Il y aurait lieu de modifier le poste avant et la tourelle est à revoir: Modifications qui amèneront des retards.

BLOCH 691-693 - Bon appareil réalisant 485 à l'heure ; mais le train d'atterrissement était faible, on y a remédié.

Enfin il y aura le BLOCH 700 mais il est encore trop tôt pour en parler.

BLOCH 174-175 - C'est un très bon appareil réalisant le 500 à l'heure, actuellement il sort ~~en assez grande série~~.

DEWOITINE 520 - Armé de 4 mitrailleuses et d'un canon, c'est un très bon appareil, mais cependant pas encore au point, car on ne peut pas monter avec lui à 8.000 mètres, sans faire un palier à 4.000 mètres. Il a tendance à vibrer.

M. DELTHIL - Ces inconvénients empêchent-ils la construction des cellules.?

M. A. de LA GRANGE - Non) Car actuellement la chaîne
est en pleine activité, on ne peut l'arrêter.

M. BELUEL - Le rythme de sorties doit être de 3 à 4
par jour.

M. A. de LA GRANGE - Le Ministre a dit qu'on pouvait
se servir du Dewoitine 520. Le moteur chauffe; c'est un incon-
vénient général, aussi est-ce pour cela que les Allemands ont
recours à l'injection d'essence.

M. LAURENT-EYNAC - Dans ces conditions, comment faire
face à l'usure de nos groupes de chasse et même comment faire
face au remplacement de nos appareils si les pertes doivent
atteindre un jour 35% et même 50% comme l'Etat-Major l'avait
envisagé ?

N'oublions pas que pour une flotte de 3.000 appareils
en ligne, avec une perte de 35%, c'est toute la flotte à renou-
velef en 3 mois.

D'autre part il y a aussi les exigences des T.O.E.

C'est sur la situation immédiate que nous devons nous
pencher, car pour l'avenir, nous aurons l'aide de l'Angleterre
et de l'Amérique.

Au point de vue rapidité, malgré nos efforts nous
restons surclassés. En effet, les Morane, les Bloch et les
Curtiss font 480 KM-H. environ, alors que l'Allemagne avec son
nouveau MESSERSCHMIDT atteint 550-570.

N'oublions pas en outre, que nous avons déjà vu pa-
raître un nouveau MESSERSCHMIDT III faisant 600 à l'heure et
montant à 5.000 mètres en 5 minutes.

Le DEWOITINE sera capable de se mesurer avec ces
appareils, l'Arsenal aussi. Mais nous n'aurons pas ces machi-
nes au printemps, surtout l'Arsenal qui ne sortira qu'à la
fin de l'été.

M. A. de LA GRANGE - Ou même à l'automne.

M. Robert BELLANGER - Je puis dire que les premiers

45

avions Arsenal sortent. Il y en a un à Villacoublay, deux y seront cette semaine.

Il faudrait faire un gros effort sur ces appareils malheureusement l'Armement ne ~~leur~~ donne pas assez d'acier.

M. DELTHIL - Il faudrait que l'Etat puisse ~~leur~~ habilité pour répartir les matières premières suffisantes afin de donner satisfaction aux petits fabricants et industriels comme aux puissantes entreprises.

M. Robert BELLANGER - J'approuve M. DELTHIL et il me semble que M. DAUTRY, lors de sa dernière audition, a traité cette question avec quelque peu de désinvolture.

L'Air en effet est un petit consommateur.

Le Département ministériel a dû demander qu'on lui laisse trois petites forges dans la banlieue parisienne ne travaillant que pour l'aviation. Le Ministre devait s'en occuper, et je ne sais si l'Armement a réellement donné ces trois usines.

M. DELTHIL - Il y a contradiction entre les déclarations du Ministre de l'Air et celles du Ministre de l'Armement. Cette dualité n'a que trop duré.

M. LAURENT-EYNAC - Notre aviation souffre en outre d'une crise de qualité, surtout en ce qui concerne les moteurs. Nous manquons de moteurs de haute puissance et c'est là une cause principale de notre infériorité en chasse, nos avions de bombardement lourds et légers n'étant pas en nombre suffisant. Il nous faudrait le secours américain, Malheureusement leurs cadences de livraison sont insuffisantes.

M. de DION - Je signale que notre aviation dispose de trop de modèles, d'où difficultés.

M. LAURENT-EYNAC - Tout-à-fait d'accord !

Je crois que si au printemps nous avons réellement à faire la guerre notre aviation de chasse jouera son rôle, mais les avions de bombardements légers et lourds seront inférieurs à leur tâche.

M. Robert BELLANGER - Je dois dire un mot du mauvais rendement des usines. Il est incontestable que les usines nationales ont un rendement inférieur, car le tort a été de transformer en fonctionnaires des industriels. Que font maintenant les hommes qui sont à la tête de ces sociétés ? Ayant besoin de matières premières, ils les demandent, puis attendent tout simplement qu'elles leur soient fournies. Si c'étaient encore des industriels indépendants, ils s'arrangeraient pour trouver les produits indispensables à leur fabrication.

M. LAURENT-EYNAC - J'approuve les observations de notre ami BELLANGER. Evidemment il ne faut pas faire fi non plus du péril communiste. Certaines usines sont très désorganisées, telle celle d'Argenteuil.

A ce propos, je demande à notre ami BELUEL ce qu'il pense du recrutement de l'atelier de moteurs de Toulouse ?

M. BELUEL - Ce recrutement fut évidemment très mauvais au début, maintenant il y a amélioration.

M. Robert BELLANGER - Au risque de me répéter, je déclare qu'une des causes du mauvais rendement c'est la création des sociétés nationalisées sans responsabilités.

Les deux seules usines de moteurs qui nous restent sont les maisons Hispano et Gnôme et Rhône, et elles au moins ne sont pas nationalisées.

M. BELUEL - L'emploi de la main-d'œuvre féminine dans les usines n'a pas donné les résultats escomptés, surtout lorsque les femmes ont à se servir des machines-outils.

La séance est levée.

D

47

COMMISSION de l'AIR.

Séance du 9 Avril 1940.

Présents : M. Paul BENAZET, Président.

M. J.P. RAMBAUD, Vice-Président.

M. MAROSELLI, Secrétaire.

MM. Robert BELMONT, Robert BELLANGER, BELUEL, de BERNY,
BRASSEAU, de COURTOIS, DANIEL-VINCENT, DELTHIL,
Marquis de DION, Marx DORMOY, FARJON, GROS,
James HENNESSY, LANCEN, LAUDIER, MAULION,
MONSACRE, OUVRE, VIELLARD.

M. le PRESIDENT déclare la séance ouverte.

L'ordre du jour appelle la désignation d'un délégué à la Sous-Commission de Contrôle des Travaux et Fabrications du Ministère de l'Air et d'un Vice-Président de la Commission de l'Air.

M. BRASSEAU est désigné par la Commission comme délégué à la Sous-Commission de Contrôle des Travaux et Fabrications du Ministère de l'Air et M. Robert BELLANGER comme Vice-Président de la Commission.

Par suite de l'élection de M. Robert BELLANGER, la place de secrétaire de la Commission se trouve vacante et M. BRASSEAU est élu secrétaire de la Commission de l'Air.

M. le PRESIDENT donne la parole à M. de COURTOIS pour donner communication à la Commission de son rapport sur son voyage en Afrique du Nord.

M. de COURTOIS -

Messieurs,

Laissant à notre Collègue MAROSELLI, indiscutablement plus technicien que moi, la soin de vous apporter ultérieurement un rapport plus complet, je vous demande la permission de me borner, quant à moi, à vous indiquer quelles furent les étapes de notre voyage et les constatations d'ordre général qu'il nous fut donné de faire :

Partis de Marseille le Mardi 26 Mars, nous visitions le Mercredi, dans la banlieue d'Alger, l'Ecole de Pilotes de MAISON-BLANCHE et, immédiatement après, l'A.R.M.A., établi sur le même terrain.

Le lendemain, nous nous rendions à TUNIS, où nous visitions la base d'EL AOUINA et avions une conférence avec le Général Commandant les Forces Aériennes de TUNISIE et ses Collaborateurs.

Nous étions, le Vendredi, revenus à ALGER et nous rendions, dès la fin de l'après-midi, à l'Ecole de Mitrailleurs de BLIDA.

Sur quoi, nous partions, le lendemain, pour CASABLANCA, où nous arrivions dans le courant de l'après-midi. Grâce à l'initiative du Général NOGUES, il nous était donné d'arriver juste à point pour assister à la présentation au sultan des avions Américains dont je parlerai tout-à-l'heure.

Le lendemain Dimanche, nous nous rendions à MARRAKECH, où nous visitions l'Ecole de Pilotes, et nous pouvions, le soir, visiter l'Ecole d'Observateurs de RABAT.

Puis, le Lundi, nous étions à l'Ecole de Pilotes "Officiers" de MEKNES, d'où nous nous rendions, l'après-midi, à l'école de Pilotes de FEZ.

Je suis personnellement parti de RABAT Mardi, afin de répondre au rendez-vous que je vous avais donné.

Notre itinéraire ayant été ainsi rappelé, voici, Messieurs, les renseignements, constatations et observations sur lesquelles je voudrais appeler votre attention :

49

Vers le milieu de Septembre 1939, le Ministre de l'Air indiquait son intention générale d'utiliser les ressources offertes par le MAROC et l'ORANIE pour y transférer ou y créer des Ecoles de formation d'observateurs, de Pilotes et de Mitrailleurs, et décidait de réaliser, en première urgence, le transfert de l'Ecole d'ETAMPES à MEKNES.

Deux mois après, le 16 Novembre 1939, le Ministre de l'Air précisait ses instructions en vue de la création des Ecoles de Pilotage de MARRAKECH et de FEZ, en même temps qu'il prenait toutes mesures nécessaires pour la réalisation, à partir du début de Décembre 1939, du déplacement sur MEKNES de l'Ecole d'ETAMPES.

Le 23 Novembre, il traçait un plan d'ensemble pour l'installation au Maroc de 10 Ecoles et donnait toutes directives pour la préparation et la réalisation des installations à effectuer.

Ce plan d'ensemble fut à peu près complété et remanié au cours du mois de Décembre 1939, par échange de correspondance entre le Ministre de l'Air et la 5ème Région Aérienne, compte étant tenu des études faites sur place et des possibilités qu'offraient encore les ressources en terrains et installations reconnues en Algérie.

Le plan finalement adopté et dont la mise au point est actuellement en cours, avec l'appoint d'un premier contingent de ressources supplémentaires fournies par la METROPOLE en matériel et personnel d'encadrement, a abouti aux réalisations effectuées actuellement, qui se résument comme suit, d'après les chiffres et renseignements qui nous ont été fournis à notre Collègue M. MAROSELLI et à moi-même par l'Autorité Militaire :

<u>ECOLES</u>	<u>Spécialité</u>	<u>Nombre d'Elèves</u>	<u>Date probable de sortie</u>
<u>R A B A T</u>	Observateurs (Officiers)	192	31 Juillet 1940
<u>M E K N E S</u>	Pilotes (Officiers)	16 51 75 83	31 Mai 1940 1 Octobre 1940 1 Décembre 1940 1 Février 1941
<u>MARRAKECH</u>	Pilotes (Troupe)	58 50 60 80	30 Juin 1940 1 Août 1940 1 Octobre 1940 1 Décembre 1940
<u>(MAISON- En-) BLANCHE semble(et)F E Z</u>	Pilotes (Troupe)	55 35 90 60	15 Juillet 1940 15 Août 1940 15 Octobre 1940 15 Décembre 1940
<u>B L I D A</u>	Mitrailleurs	317 300 (pré- -vision)	30 Juin 1940 15 Octobre 1940

En outre des réalisations effectuées selon le tableau ci-dessus, les Ecoles suivantes sont en cours de préparation au point de vue infrastructure :

Ecole de pilotage
Troupes.

(TAFARAQUI	-	a déjà fonctionné, à rouvrir selon moyens ultérieurs
)	RELIZANE	-	
)	NOUVION	-	
)	AFFREVILLE	-	
)	OUDJDA	-	
)	MEDIOUNA	-	
)	PORT LIAUTHEY	-	
)	KASBA TADLA	-	

Ecole de Mécaniciens de CASABLANCA en préparation à ouvrir le 1er Mai 1940.

Les Ecoles actuellement existantes fonctionnent encore avec des moyens très insuffisants.

Les moyens complémentaires à recevoir de la METROPOLE sont les suivants : (demandés au MINISTÈRE par lettre 86/S du 23 Mars 1940)

57

- 20 avions modernes pour l'instruction de spécialisation
- 10 Officiers du cadre sédentaire
- 10 Officiers mécaniciens
- 20 Sous-Officiers pilotes non moniteurs
- 25 Sous-Officiers pilotes moniteurs
- 150 Sous-Officiers mécaniciens d'avion et moteurs
- 20 Sous-Officiers décaniciens d'armement
- 30 Sous-Officiers mitrailleurs
- 10 Sous-Officiers radio navigants

En ce qui concerne les Ecoles nouvelles du programme de 2ème urgence (celles énumérées au paragraphe ci-dessus), aucune d'entre elles ne pourra être ouverte sans que l'AFRIQUE DU NORD ne reçoive de la METROPOLE la totalité des moyens nécessaires à son fonctionnement.

Pour chacune de ces Ecoles, ces moyens (pour ne citer que les éléments principaux) seront les suivants :

- 110 avions
- 30 Officiers
- 35 Sous-Officiers moniteurs
- 200 Sous-Officiers mécaniciens

Il convient d'autre part, d'observer que le fonctionnement régulier de l'ensemble des Ecoles déjà ouvertes et de celles encore à ouvrir en AFRIQUE DU NORD exige l'existence, à leur profit, de puissants organismes de réparations, Magasins Généraux, Ateliers de réparations, Parcs et Ateliers annexes.

Ces organismes ont été prévus. Ils sont constitués comme cadres et installations. Le matériel de réparation et l'outillage ont été commandés.

Ces organismes, cependant, ne disposent pas de la main-d'œuvre spécialisée qui leur est nécessaire et ne peuvent la recruter en AFRIQUE DU NORD.

Faute de recevoir de la METROPOLE, dans un délai assez court, un effectif minimum de 600 ouvriers spécialistes, il sera impossible de faire fonctionner, au profit des Ecoles, ces différents Parcs et le matériel aérien des Ecoles ne pourra être réparé.

52/1

Pour ce qui concerne le montage et la mise en service des avions américains, nous avons eu l'occasion de voir un très grand nombre d'appareils, lors de la présentation qui en a été faite au Sultan du Maroc, et nous avons visité, en détail, les ateliers de montage.

Voici au surplus, les renseignements qui nous ont été fournis à cet égard.

Fin novembre dernier, les premières mesures ont été prises en vue d'organiser à CASABLANCA un centre de montage des avions américains.

Des hangars ont été mis en chantier et ont été construits avec une diligence telle, malgré des conditions atmosphériques exceptionnellement défavorables, que le 2 Janvier le montage des premiers avions était entrepris.

Le premier convoi maritime était arrivé au Port de CASABLANCA le 25 Décembre.

Les deux premières chaînes de montage ont commencé à fonctionner au début de Février avec un personnel de fortune composé d'un petit noyau de spécialistes français et américains, de militaires de l'aviation du Maroc et d'une masse d'ouvriers de qualité moyenne ainsi que de manœuvres embauchés à la hâte dans tous les milieux de CASABLANCA.

Une organisation aussi hâtivement conduite et l'effort qui a été fait sur l'accélération à tout prix du montage ont abouti, dès la fin de février, à une accumulation d'avions non en état de vol, et nécessitant un travail de mise au point extrêmement important.

Un premier appel à l'aide s'est fait entendre au début de Mars, à la suite duquel une très forte équipe de militaires supplémentaire a été mise à la disposition de la S.N.C.A.N. pour la mise en état de vol de ces avions.

Cette mesure suivie le 15 Mars de mesures radicales prises par la S.N.C.A.N. ont permis le déblocage du Centre, l'écoulement régulier des avions, et leur distribution dans les

53

formations.

Jusqu'au 20 Mars, les avions sortaient des chaînes à raison de 4 à 5 par jour, mais n'étaient mis en état de vol et livrés qu'à raison de 1 par jour.

Actuellement, il en sort des chaînes deux par jour et il en est livré quatre.

Parallèlement au montage des avions, et dès le 29 Janvier ont été constitués et rassemblés à CASABLANCA des Escadrilles d'Expérimentation, et des ~~stages~~^{stages} d'instruction de personnel des Escadres à transformer.

Dès la fin de Février, les stages d'instruction ayant achevé leur travail ont pu rentrer dans leurs Escadres et commencer la transformation de celles-ci.

Cette transformation a été rapidement menée et est en voie d'achèvement actuellement en ce qui concerne le pilotage.

Elle n'a, cependant, pas pu commencer cencore, en ce qui concerne l'instruction complète des équipages, commandants d'Avion, radios et mitrailleurs, faute de disposer d'avions équipés et armés.

Un retard important dans l'équipement et l'armement dû à des causes est actuellement le point critique et risque de retarder la date à laquelle les Formations nouvellement dotées seront utilisables.

Il nous a été donné l'assurance que les mesures nécessaires avaient été prises en conséquence, et, aussi bien le jour où j'ai quitté RABAT, c'est-à-dire avant-hier, m'a-t-il été indiqué que le port venait de recevoir de nombreuses caisses d'armement et de pièces de recharge.

La situation des avions est actuellement la suivante :

G. MARTIN

En caisse	17
En montage	36
En attente de réparation	6
En contrôle après montage	28
En piste pour mise au point	39
En cours de réception	14
(1) Livrés	44

	174

DOUGLAS

En caisse	8
En montage	9
En attente de réparation	3
En contrôle de réparation après montage	1
En piste pour mise au point	2
En cours de réception	1
(1) Livrés.	9

	33

NORTH AMERICAN

En caisse	0
En montage	0
En attente de r éparation	1
En contr^ole après montage	0
En piste pour mise au point	2
En cours de réception	10
(1) Livrés	27

	40

J'en arrive maintenant à mes conclusions, laissant à notre Collègue le soin d'examiner dans le détail la situation de chaque école, et notamment les remarques particulières que nous avons pu faire à l'occasion de chacune de ces Ecoles.

Il vous dira que telle et telle Ecole n'est pas à même faute de professeurs, et faute de matériel, de former tous les

(1) Le nombre d'avions équipés et armés n'est encore à l'heure actuelle que de six.

56

élèves qu'elle a réçus, du fait qu'elle a dû prendre en charge un certain nombre d'entre eux bien avant la date qui était prévue pour leur arrivée.

Il vous dira surtout, que les deux difficultés capitales qui nous ont été partout signalées proviennent, d'une part du manque d'officiers et de sous-officiers qualifiés, tant pour l'encadrement que pour l'instruction, et, d'autre part, du manque de mécaniciens.

Manque d'officiers d'encadrement et d'instruction.

On avait pu, jusqu'ici, donner aux Ecoles des Officiers prélevés dans des Escadres, mais ces Officiers, qui ont, d'ailleurs, été toujours en nombre insuffisant, doivent actuellement rejoindre leur formation.

Il faut donc aviser sans délai, non seulement à les remplacer, mais à en augmenter très considérablement le nombre, en ayant soin de s'assurer que les sujets désignés auront tout l'ascendant nécessaire sur leurs élèves, lesquels ont souvent une vaste culture générale, ainsi qu'il est courant aux Ecoles d'Officiers de MEKNES et de RABAT.

Manque de Mécaniciens.-

Il est indispensable, si l'on ne veut pas décliner au lieu d'avancer à cadence accélérée, comme il est nécessaire, il est indispensable que l'on satisfasse aux besoins.

Or, partout, on manque de mécaniciens.

C'est souvent le 50% qui manque, et quelquefois le 75%.

On a parfois les appareils d'instruction, mais les appareils sont indisponibles, faute de techniciens pour les réparer, et on arrive à avoir, comme à MARRAKECH, ces jours derniers, 70 appareils indisponibles sur 110. (A MEKNES il y a 27 mécaniciens au lieu de 99).

En résumé, la solution qu'il importe de donner sans retard est une solution non point purement AFRIQUE DU NORD, mais

156
une solution METROPOLE AFRIQUE DU NORD.

Ceci ayant été exposé, je crois pouvoir, maintenant, vous demander de faire confiance à ceux qui ont personnellement la responsabilité de nos Ecoles.

Remarquons, Messieurs, que les difficultés ont été énormes.

En réalité, on n'a pu démarrer qu'à partir du 8 Janvier dernier. Si, au bout de trois mois, il apparaît bien des imperfections, voire même bien des lacunes, qui peuvent, évidemment, être génératrices de déceptions, nous devons tout de même nous attacher à des considérations particulièrement décisives.

Considération : Que le Maroc présente annuellement la possibilité de 320 à 330 jours de vol.

C'est ainsi que, au cours du dernier mois de Mars, il n'y a eu que deux jours durant lesquels le vol a été difficile.

Considération : Que l'on peut très rapidement et très facilement établir toutes les infrastructures qu'il peut être nécessaire, et même simplement utile, de prévoir, et je fais passer sous vos yeux toute une série de tableaux qui vous démontrent que le très actif Directeur des Forces Aériennes n'y a pas manqué.

Considération : Que la coopération des Escadres qui ont fourni des cadres et du matériel, comme aussi tous les services du Protectorat, a été donnée sans jamais compter et sans vaire paperasserie.

Considération : Qu'il existe là-bas, dans tous les services, un dynamisme que l'on voudrait pouvoir constater partout.

57
6

Aidons donc l'AFRIQUE DU NORD !

Et elle ne tardera pas de nous le redire à profusion.

M. le PRESIDENT remercie M. de COURTOIS de son remarquable exposé qu'il a fait devant la Commission et qui lui a valu les félicitations de ses Collègues.

M. de COURTOIS - En résumé, je rapporte de mon voyage en Afrique du Nord une impression réconfortante. Il faut songer que les Ecoles n'ont démarré qu'en Janvier seulement, qu'elles fonctionnent actuellement avec activité et que dans 6 mois elles seront en plein rendement.

M. Robert BELLANGER - Je demande la permission à la Commission de dire quelques mots sur la fabrication de l'Avion ARSENAL.

Ainsi que j'en avais exprimé les craintes voici plusieurs semaines, la fabrication de cet avion est retardée par le manque de quelques pièces de forge qu'il n'a pas été possible d'obtenir.

M. le Ministre de l'Air a réuni en temps utile ses chefs de service en leur demandant de prendre toutes mesures ~~indispensable~~ ^{utiles}. Mais ils n'ont pas pu obtenir l'acier nécessaire. Il a été demandé à l'Armement la disposition de ^{de mettre à} ~~3~~ ^{l'Air} petites maisons de forge, mais ~~sans pouvoir~~ ^{il n'a pas été possible} obtenir que ces maisons travaillent uniquement pour les fabrications de l'Air.

J'ai l'impression que l'Armement ne peut pas ou ne veut pas donner l'acier, car ce Département Ministériel ne s'intéresse qu'aux productions en grande série.

M. DELTHIL - Il y a là quelque chose d'inadmissible.

M. le PRESIDENT donne communication à la Commission d'une lettre de M. DANIEL-VINCENT, Président de la Commission de l'Armée, ^{adressée} lettre à M. le Président du Sénat et indiquant qu'au

58
cours du prochain débat en comité secret MM. CHAUMIE, REIBEL, de LA GRANDIERE, MAROSELLI, Robert BELMONT et J.P. RAMBAUD parleront au nom de la Commission de l'Armée.

M. le PRESIDENT - Je propose à mes Collègues d'adresser une lettre semblable à M. le Président du Sénat et je prie ceux d'entre eux qui désireraient intervenir au cours du comité secret de vouloir bien se faire connaître.

MM. MAROSELLI et Robert BELLANGER interviendront sur les constructions de matériels.

M. DELTHIL sur la coordination des rapports entre les ministères de la défense nationale.

M. BRASSEAU sur les fabrications sous licence étrangère.

M. LACIEN sur l'infrastructure.

M. OUVRE sur la production générale.

M. LAUDIER sur les conventions de licences.

La séance est levée.

Par suite d'une erreur matérielle, la séance du 24 mai 1940 a été collée à la suite de la séance du 5 juin 1940.

59

COMMISSION de l'AIR

Séance du 6 Juin 1940

Présents : M. PAUL BENAZET, Président.

MM. J.P. RAMBAUD, Robert BELLANGER, Vice-Présidents

MM. MAROSELLI, BRASSEAU, Secrétaires.

MM. BABAUD-LACROZE, Robert BELMONT, CHASSAING,
DELESALLE, DELTHIL, Louis GROS, Comte d'HARCOURT,
James HENNESSY, Général HIRSCHAUER, de KERGARIOU,
Albert MAHIEU, MAULION, MONSSEVIN, VIELLARD

M. le PRESIDENT - En raison des circonstances et dans le but d'obtenir plus rapidement encore des réponses précises du Ministère, j'ai pensé qu'il y avait lieu de suspendre l'envoi de nos observations au Ministre et de lui adresser sous forme de lettre, dès le lendemain de notre dernière séance les questions sur lesquelles vous souhaiteriez recevoir des éclaircissements.

Dans ce but, j'ai adressé à M. LAURENT-EYNAC dès le 24 Mai les lettres suivantes :

24 Mai 1940

QUESTIONS POSÉES
par
M. CHASSAING.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Commission de l'Air a manifesté le désir, dans sa séance d'hier, d'être renseignée sur les points suivants :

1^{re} Quelles sont les pertes subies par l'aviation de reconnaissance ?

2^{re} Quel est le nombre d'appareils photographiques perdus et quelles mesures sont prises pour leur remplacement ?

3^{re} Combien de terrains d'aviation sont actuellement occupés par les forces allemandes ?

4^{re} Quels sont les dommages causés sur les terrains de la zone de l'intérieur par les bombardements ennemis ?

5^{re} Quelles dispositions ont été prises pour détruire les dépôts d'essence ?

6^{re} Un procédé est-il employé pour altérer l'essence laissée sur place de façon à rendre son emploi nocif pour ceux qui l'utiliseraient ?

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Président de la
Commission de l'Air,

QUESTION POSEE
par
le COMTE d'HARCOURT. -

24 Mai 1940.

Monsieur le Ministre,

La Commission de l'Air dans sa réunion du 23 Mai 1940 a eu son attention attirée sur l'insuffisance de la protection de la Basse Seine, région qui groupe de nombreuses usines et de très importants dépôts d'essence dont certains sont très serrés.

A ce sujet elle souhaiterait que soient accrus, dans le plus bref délai, les moyens de défense de cette région et notamment :

- le nombre de batteries de D.C.A.
- les avions chargés de protéger cette région,

et que l'emploi des ballons de protection soit considérablement augmenté afin de donner à cet excellent moyen de défense toute son efficacité.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Président de la Commission
de l'Air du Sénat.

QUESTION POSEE
par
M. MARX DORMOY .-

24 Mai 1940.

Monsieur le Ministre,

Au cours de la séance tenue hier par la Commission de l'Air, celle-ci s'est montrée désireuse d'être renseignée sur l'importance de l'apport des aviations belge et hollandaise dans les opérations futures.

Veuillez

Le Président de la
Commission de l'Air,

QUESTION POSEE
par
M. BELMONT.

24 Mai 1940.

Monsieur le Ministre,

Au cours de la séance de la Commission de l'Air du 23 Mai 1940, un de nos Collègues, M. Belmont, a signalé les mesures qui avaient été prises sur le terrain de Reims, dès le début de l'offensive allemande.

Il semble résulter des renseignements recueillis qu'un certain nombre d'avions modernes auraient été incendiés sur l'ordre donné par un officier de la Base Aérienne de Reims.

La Commission s'est émue à juste titre de ce fait et m'a chargé de vous demander de bien vouloir lui faire connaître le nombre et les catégories des avions ainsi détruits.

Elle serait désireuse, par ailleurs, qu'une enquête soit ouverte en vue de rechercher les responsabilités, car il est incontestable qu'on a dû agir avec manque de sang froid.

A une époque où tous les efforts doivent tendre vers une augmentation croissante de notre production, il est vivement regrettable qu'on sacrifie aussi légèrement du matériel qu'on a tant de mal à construire.

Veuillez

Le Président de la
Commission de l'Air.

M. MONSSEVIN - Je crois qu'il serait utile que les travaux de la Commission se fissent en accord avec ceux de l'Armée et de la Marine.

Aussi, je suggère une réunion plénière des trois Commissions de la Défense Nationale, auxquelles viendraient se joindre la Commission des Affaires Etrangères et des Finances.

M. le PRESIDENT - Je suis d'autant plus d'accord avec notre collègue, M. MONSSEVIN, que j'ai écrit au Président CAILLAUX pour lui suggérer une réunion plénière des trois commissions dont voici la réponse que m'a adressé le 3 Juin le Président :

Paris, le 3 Juin 1940.

Mon cher ami,

Je ne puis pas convoquer pour la semaine prochaine les Présidents que vous me désignez, pour la très bonne raison que je soignerai ma santé aux eaux de Royat.

Très résolu cependant à une réunion ultérieure, je vous serais reconnaissant de me faire signe dès mon retour, c'est-à-dire, vers le 25 Juin.

Croyez bien, mon cher ami, à mes sentiments les meilleurs.

Signé : Joseph CAILLAUX.

D'autre part, notre ordre du jour appelle la désignation d'un délégué à la Sous-Commission de Contrôle des dépenses engagées pour la défense nationale, en remplacement de notre rapporteur général : M. LAURENT EYNAC.

M. J.P. RAMBAUD est désigné comme délégué de la Commission de l'Air, à la Sous-Commission de Contrôle des dépenses engagées pour la défense nationale.

J'ai également adressé un télégramme au "Byrd Associates" leur demandant d'intervenir auprès des fabriques de moteurs américains pour une aide immédiate à notre aviation. Ils m'ont répondu dans un sens favorable.

Voici maintenant l'état de nos pertes en personnel navigant du 21 au 31 Mai :

147 tués ou disparus - 27 blessés.

62
M. MAROSELLI - Nous aimerions connaître les pertes subies par les équipages.

M. le PRESIDENT - Ce renseignement sera demandé.

Voici maintenant nos pertes en avions de guerre :

du 10 au 20 Mai : 453

du 21 au 31 Mai : 193

Voyons maintenant le ravitaillement en avions :

Livrés du 10 au 31 Mai : 684 appareils
dont 379 de chasse.

En outre, notre Armée dispose de 153 appareils dont elle peut prendre livraison quand elle le veut.

837 appareils ont donc ainsi été mis à la disposition de notre aviation

Ressources dues à la production au cours du mois de mai 1939 :

Pris en compte : 649 appareils : 509 bons de guerre
140 étrangers.

En outre 29 appareils ont été livrés à la marine.

Passons maintenant aux pertes allemandes du 10 au 31 Mai 1940 :

Pertes causées par les Français :

par l'aviation	299
par D.C.A.	162
Total	461

Pertes probables par l'aviation	111
Total	572

Pertes allemandes causées par l'aviation hollandaise :

du 10 au 11 Mai :	200 appareils
-------------------	---------------

Pertes causées par l'aviation belge : 126

Probables :	5
-----	131 appareils

Pertes allemandes causées par l'aviation britannique :

aviation	:	808
(10 - 20 Mai) D.C.A.	;	76
-----		884
probables	:	551

Total	:	1.435

Le total des pertes allemandes s'élève donc à

2.338 appareils.

Il y aurait lieu d'ajouter le nombre d'avions rentrés abîmés, que l'on peut évaluer à 25 %.

On arriverait donc à un total d'environ 3.000

M. DELTHIL - Dans une Sous-Commission nous avons entendu M. Robert BELMONT qui nous a parlé des usines "SIGMA" dont le rendement est encore presque inexistant.

D'autre part, les Allemands ont été l'autre jour, bombarder Marseille avec une facilité dérisoire.

M. le PRESIDENT - J'ai demandé au Commandant des renseignements sur les attaques aériennes. Elles ont eu lieu entre 2 et 5.000 mètres.

A Marseille, ils ont envoyé une première fois 60 bombardiers non encadrés. Il y eut 15 appareils détruits.

Le lendemain, 45 bombardiers ont survolé Marseille, mais accompagné par de la chasse. 3 appareils seulement ont été descendus et 3 avions endommagés.

Il est certain que les bombardements non accompagnés par l'aviation de chasse ne produisent pas les effets escomptés.

Sur Paris, il y a eu 3 vagues de 50 bombardiers plus une autre de 25, accompagnées de 60 appareils de chasse.

25 appareils ont été descendus (17 par nos chasseurs, 3 par les Anglais, 5 par la D.C.A.)

Nos pertes s'élèvent à 4 officiers tués
6 blessés
8 disparus (dont 3, paraît-il
sont déjà retrouvés)

M. GROS - J'appuie les remarques de notre Collègue, M. DELTHIL, car la situation du Sud-Est est actuellement angoissante.

A Marseille, il y a eu 300 millions de dégâts ; et au cours des raids allemands les gens de chez nous ont vainement cherché dans le ciel nos avions de chasse.

Si, comme on peut le craindre, l'Italie entre bientôt en guerre contre nous, comment serons-nous défendus ?

M. J.P. RAMBAUD - J'ai fait partie, l'année dernière, d'une délégation qui s'était rendue à Marseille pour se rendre compte de la défense aérienne dont disposait cette ville.

Nous avons fait un rapport au Président du Conseil dans lequel nous lui disions notamment que si à Toulon la D.A.T. paraissait satisfaisante, à Marseille par contre elle est à peu près égale à 0. Cette grande ville, en effet, ne disposait que de quelques pièces de 75 datant de 1915, 1917 et que les autorités s'étaient plaintes à l'époque. Une batterie de 90 de marine leur avait été envoyée, mais ces pièces étaient "sourdes et aveugles" car elles ne disposaient ni de repérage par le son, ni de projecteurs.

Nous avions à l'époque attiré l'attention du Président du Conseil et il nous a fait part de sa résolution de passer la défense des ports à la Marine.

Mais évidemment rien n'a été fait et les deux batteries de 90 ont été enlevées.

Comte d'HARCOURT - A ROUEN, c'est la même chose et sur 8 batteries de 75, deux seulement sont de 75/32.

6
M. MARSELLI - J'ai vu les ingénieurs de la maison LIORE qui m'ont déclaré que cette affaire ayant été décentralisée vers le Sud-Est (Cannes, Marseille, Vitrolles) si l'Italie entrait en guerre, nous risquerions de perdre la totalité de la production des Libré.

Quant à l'absence de chasse, dont plusieurs de nos collègues viennent de se plaindre, nous devons aussi dire que dans nos régions de l'Est il en est de même. C'est ainsi que LUXEUIL et LURE sont bombardés tous les deux jours.

Général HISCHAUER - A la suite du bombardement qu'à eu à subir le Ministère de l'Air, j'ai été me rendre compte des dégâts causés et je souhaiterai être renseigné sur les projectiles employés par les Allemands.

M. le PRESIDENT - Les Allemands ont employé des bombes incendiaires de 50 ou 100 kilogs.

M. Robert BELMONT - Ce matin, à la Sous-Commission du Matériel, j'ai rendu compte de la visite qu'a faite notre délégation auprès du Sous-Secrétaire d'Etat des Fabrications, au sujet de la construction de l'avion ARSENAL.

Le 24 Mai, nous avons été voir le Sous-Secrétaire d'Etat MENY et nous lui avons exposé que depuis le 3 Mai la construction de l'avion ARSENAL ne faisait pas de progrès et que pour remplacer nos pertes il y avait lieu d'agir vite, aussi lui proposions nous de monter cinq chaînes dont une en Afrique du Nord. On pourrait arriver ainsi à produire 1.000 appareils par mois.

Nous rendimes donc visite à M. MENY auquel nous avions fait parvenir la veille mon rapport.

La délégation fut reçue de 10^h à midi. M. MENY semblant paraître favorable, ne fit pas d'objections de principe. L'après-midi, le Ministre me fit venir. Il fut très intéressé par nos suggestions, fit venir le Directeur de l'ARSENAL. Là fut prise la décision de construire 5 chaînes. Aussi devons-nous rendre hommage à l'activité de M. LAURENT EYNAC.

Une chaîne sera montée à Clermont
Une autre à Toulouse
Une dans la région bordelaise
une dans les Landes
et enfin une dernière en Afrique du Nord.

Aussi je tiens à remercier le Président et mes Collègues qui ont bien voulu m'apporter leur précieux concours.

Depuis cette visite au Sous-Secrétaire d'Etat, celui-ci n'avait pas pris de décisions pratiques, aussi ce matin, nous décidâmes nous de revoir le Ministre. Il nous a donné tous apaisements et c'est ainsi que M. LAURENT EYNAC a arraché à MICHELIN qui était jusqu'ici réticent son accord pour les premières chaînes.

La 3^e et 4^e chaîne dépendra de Toulouse qui sera ainsi une centrale de montage.

Quant à la chaîne d'Afrique du Nord, elle sera confiée à POTEZ qui possède deux usines à Casablanca.

M. le PRESIDENT - Je crois que nous pouvons nous estimer satisfait des résultats obtenus et je dirai au Gouvernement mon désir de voir ceux de nos collègues qui se sont spécialement attachés à un type d'appareil, suivre le développement de sa construction.

M. Albert MAHIEU - Il y aurait lieu de se préoccuper de la défense de nos usines. A Toulouse il y a constamment

65

de 100 à 150 avions sur le sol, or la D.C.A. de Toulouse est très faible.

Dewoitine avait proposé de confier 5 avions de chasse à ses pilotes d'essai, avec mission pour eux de les utiliser au cours du danger. Mais défense leur a été faite de mettre ce projet, pourtant bien sage, à exécution.

J'ai revisité les usines Dewoitine et voici les résultats de ses constructions au 31 Mai :

338 avions sortis
235 réceptionnés
218 pris en charge
185 bons de guerre.

Actuellement la maison Dewoitine fait 6 avions par jour. Mais elle manque toujours de fraiseuses, de machines à rectifier et elle manque aussi de 200 hommes, à Toulouse et 200 également à Bagnère.

Si on lui donne satisfaction, elle arrivera je crois rapidement à une production de 400 appareils par mois.

Malheureusement il y a toujours des frictions entre les ingénieurs du Ministère de l'Air et les industriels, les premiers n'ayant en réalité des ingénieurs que le nom, se bornent surtout à des besognes de contrôle.

Enfin, j'estime qu'il faudrait commander tout de suite 1.000 bombardiers tout armés à l'Amérique, car les gens de chez nous qui sont actuellement aux Armées, se plaignent de ne voir dans le ciel que des avions allemands. Il ne saurait plus s'agir maintenant de questions d'amour propre. Il faut faire des avions en usine et acheter immédiatement à l'étranger ce qu'il nous manque.

Une dernière intervention. Nos pilotes se plaignent que les mitrailleuses 5,5 soient quelque peu insuffisantes.

M. le PRESIDENT. Il a été proposé d'envoyer une délégation au Ministère au sujet de la défense aérienne du territoire. Je propose de nommer cette délégation.

M. DELESALLE. Notre D.C.A. est, certes, insuffisante. Ne pourrait-on pas utiliser les vieilles saucisses d'observation pour la défense de cette ville ?

En ce qui concerne les moteurs, il y aurait lieu d'apporter une plus grande célérité dans leurs réparations et, d'une façon générale, dans la remise en état des avions avariés.

Il faudrait, également, récupérer les armes et les moteurs des avions endommagés au sol.

Quant à la suggestion qui consiste à employer pour la défense des terrains des pilotes d'essai, je ne vois pas pour quelle raison administrative cette mesure pratiquée ne pourrait pas être mise en vigueur.

M. ROBERT BELLANGER. Que notre collègue Delthil soit désigné pour faire une enquête sur la récupération des moteurs et des armes.

M. ROBERT BELMONT. Si une délégation est désignée, qu'elle n'oublie pas de souligner au Ministre le danger que représente Pont de Claix.

66/

(MM. Dormoy, Delesalle, Belmont, Maulion, Monsservin, Gros et Delthil sont désignés pour faire partie de la délégation qui se rendra le lendemain auprès du Ministre de l'Air)

M. MARX DORMOY. Le contrôle parlementaire a été trop souvent illusoire. Il faut qu'il devienne plus complet.

M. de KERGARIOU. Quant à la proposition que vient de faire notre collègue Delthil, je ne crois pas qu'elle soit réalisable, car les compagnies d'aérostation ne disposent que de deux ballons et des câbles de 1.500 mètres.

Or je crains que si l'on appliquait cette proposition et si nous revenions à une guerre de position, il serait grave d'être privé de ces saucisses d'observation.

M. le PRESIDENT. Nous irons chez le Ministre de l'Air et nous attirerons son attention sur la protection du sud-est et sur la D.A.T. en général.

M. GROS. Indépendamment du port de Marseille il y a toute la région de l'étang de Berre où se trouvent des usines, des raffineries de pétrole. Cette partie de la France a une très grosse importance au point de vue de notre défense nationale.

M. MARX DORMOY. Je souhaiterais qu'un mandat général fût donné à la délégation car en plus du sud-est il y a d'autres centres importants, tels que Bourges, Châteauroux, etc...

M. le PRESIDENT. Voici quatre ans que je supplie le Gouvernement de s'occuper de ces questions. J'avais demandé depuis longtemps le desserrement de Nanterre, l'installation sous grotte des machines précieuses. De même j'avais critiqué l'installation des usines Potez à Méault.

M. BABAUD-LACROZE. Dans ma région aussi il y a des poudreries. Mais il faut bien se rendre compte qu'il est impossible, avec nos moyens actuels, de protéger tout un centre de production.

M. BRASSEAU. Notre collègue M. Maulion nous a fait ce matin un exposé très intéressant sur la fabrication des Liore Olivier.

(Voir la Sous-Commission du Matériel)

Les conclusions du rapport de M. Maulion sont adoptées et son rapport sera adressé au Ministre de l'Air.

M. le PRESIDENT. Je donne maintenant la parole à M. Maroselli qui va nous donner connaissance de son rapport sur la production des usines de constructions aéronautiques (cellules).

67

PARIS, le 6 Juin 1940.

RAPPORT SUR LA PRODUCTION DES USINES DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

- CELLULES -

par Monsieur André MAROSELLI, Sénateur

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Huit mois de guerre se sont écoulés, pendant lesquels la Nation a fait un effort considérable au point de vue Armement et Aviation pour se trouver à la hauteur des circonstances.

Cet effort, réel, en ce qui concerne les fabrications aéronautiques donnera-t-il les résultats attendus ?

Avant toute explication, il faut d'abord poser en principe, qu'il n'y a pas de miracle quand on fabrique.

On demande aux Avionneurs de sortir des avions.

Que rentre-t-il dans un avion ?

De la matière première,

Des accessoires (train d'atterrissement, hélices raccords)

Que faut-il pour exécuter les pièces et ensembles .

De la main d'œuvre

Des machines outils

Pour une sortie rationnelle et accélérée d'appareils, il y a donc quatre problèmes à résoudre, tous aussi importants les uns que les autres.

Ces quatre problèmes doivent être traités de pair et négliger l'un d'entre eux, ou ne pas le traiter à fond, c'est s'exposer à de graves mécomptes.

C'est pourtant ce qui a été fait.

Les problèmes main d'œuvre et machines outils sont résolus dans les Usines de Cellules.

Les problèmes approvisionnement matières premières et accessoires restent à résoudre.

D'où le déséquilibre actuel qui peut d'ailleurs devenir grave au point de vue social.

Des usines productrices d'ensembles ou sous-ensembles d'avions, ne font plus que 40 heures par semaine, des machines-outils restent inoccupées faute de matières premières quand il faudrait actuellement travailler à plein rendement.

Nous attachant uniquement aux problèmes restant à résoudre, approvisionnement matières premières et fournitures d'accessoires, nous essaierons de relater aussi objectivement que possible ce qui a été fait jusqu'à ce jour; nous en ferons l'étude critique et nous dirons ce qu'à notre sens, il est possible de faire immédiatement pour améliorer la situation.

1^e) Approvisionnement matières premières -

2 têtes de chapitres :

Approvisionnement alliages légers
Approvisionnement aciers

2 problèmes tout à fait différents.

a) Approvisionnement alliages légers -

Avant tout examen, il faut bien poser les principes suivants :

Si X kilogs de duralumin sont nécessaires pour l'exécution d'un avion d'après nomenclatures d'approvisionnement un avionneur ne pourra sortir à l'échéance, compte tenu des délais de fabrications, la cadence de Y avions par mois que si on lui fournit XXY kgs de duralumin.

Le travail sera rationnel et la production s'effectuera sans heurts si le tonnage XXY fourni mensuellement est judicieusement réparti par catégorie de matières (tôles, tubes et barres, profiléss) au prorata des quantités figurant sur la nomenclature d'approvisionnement de l'avion.

Ce qui vient d'être dit semble enfantin. A notre avis c'est le bon sens même.

Il faut croire que le bon sens n'est plus français puisqu'il va tout autrement sans la pratique.

Pour remédier à la pénurie de matières premières et assurer une meilleure distribution de ces matières, il a été créé en Octobre dernier par l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques, un Office de Répartition et un comptoir d'approvisionnement d'alliages légers.

69

Il était logique de créer des Organismes dans une période difficile sous réserves que cette création devait permettre :

- a) de répartir les tonnages d'alliages légers chez les différents avionneurs au prorata des programmes imposés à ceux-ci par le service des fabrications de l'Aéronautique.
- b) de coordonner les demandes des avionneurs pour une meilleure utilisation des possibilités de fabrication des fournisseurs d'alliages légers.
- c) d'assurer une répartition équitable de ces demandes.
- d) Cette répartition acceptée, d'assurer aux avionneurs la livraison des matières premières réclamées au prorata de leurs demandes en tonnage et en catégorie de matières.

De même que dans une entreprise industrielle le Service d'Approvisionnement a la charge de commander des matières premières et de faire rentrer des matières pour les répartir au mieux des besoins des ateliers et des Sous-Traitants, de même sur un plan plus général le comptoir d'approvisionnement doit avoir la double charge de procurer de la matière première aux avionneurs et d'imposer la rentrée de ces matières de façon qu'en aucun cas un avionneur déterminé ne puisse se déclarer gêné dans ses fabrications.

On peut dire qu'à ce jour et depuis 6 mois d'existence l'office de Répartition et le comptoir d'approvisionnement ne remplissent pas leur rôle.

Repronons point par point les différentes questions :

a) l'office de répartition ne répartit pas les tonnages disponibles chez les différents avionneurs au prorata des programmes imposés par le service de fabrication de l'Aéronautique.

Exemple : LA S.N.C.A.S.E. doit sortir mensuellement 100 Léo 45, c'est-à-dire que mensuellement et suivant nomenclature d'approvisionnement on doit lui livrer :

326 tonnes de tôles
36 " " bandes
22 " " barres
27 t. 500 " profilés
6 tonnes 500 de tubes

Soit 418 tonnes d'alliages légers.

10/ L'Office de Répartition alloue pour Juillet 1940 :

316 tonnes de tôles
53 " 500" bandes
22 tonnes " barres
31 " 500" profilés
3 " 200" tubes

soit 426 tonnes 200

Il n'est pas rare d'entendre dire ; vous avez besoin de 418 tonnes, nous vous allouons 426 tonnes, en conséquence vous pouvez fabriquer.

On ne peut que regretter cette façon de faire qui trompe ou les personnes non avisées, ou celles qui n'ont pas le temps matériel d'aller au fond des choses.

En effet, si l'on fait le parallèle entre les tonnages nécessaires et les tonnages alloués, on s'aperçoit immédiatement que là où il faudrait 6 t.500 de tubes on alloue 3 t.200 soit à peu près la moitié du tonnage nécessaire. Tout compte fait on ne pourra donc sortir que 50 avions au lieu de 100 comme réclamé sur programme des fabrications de l'Aéronautique.

Il ne sert d'ailleurs à rien d'essayer d'imposer 53 tonnes de bandes quand il en faut seulement 36 tonnes pour assurer la cadence.

La différence, soit 17 tonnes, restera à dormir en magasin quand on souffre d'une pénurie de matières premières. Drôle de façon de résoudre le problème !

b) Le comptoir d'approvisionnement ne coordonne pas les demandes des avionneurs pour une meilleure utilisation des possibilités de fabrication des fournisseurs d'alliages légers et n'assure pas une répartition équitable de ces demandes.

Exemple : Sur le programme de janvier dernier, le Comptoir d'approvisionnement a imposé à la Société Cuivre et Alliage à Ham la fourniture à la S.N.C.E.S.E. de :

- 1 tonne de cornière dural 40 x 40 x 3,2
- 402 kgs " " 50 x 32 x 4
- 1 tonne " " 50 x 50 x 4

Rien n'est livré au 7 Mai 1940.

Pourquoi ? Parce que la Société Cuivre et Alliage au moment où cette fourniture lui a été imposée était dans l'impossibilité absolue de pouvoir exécuter l'ordre, n'ayant pas de matériel disponible pour cette exécution.

H

Le Comptoir d'approvisionnement ne s'est donc pas rendu compte des possibilités de fabrication de cette Société avant de passer ses programmes : au bout de 4 mois, aucune réaction de sa part devant la non exécution des ordres passés.

c) Le Comptoir d'approvisionnement une fois les répartitions imposées et acceptées, n'assure pas aux avionneurs la livraison des matières premières réclamées au prorata de leurs demandes, en tonnage et en catégorie de matières.

Exemple : La Société du Duralumin devait fournir à la S.N.C.A.S.E. en Janvier dernier sur programme de ce même mois 31 tonnes de tôle dural 2 m. x 1 m. ép. 1,6. Il a été précisé au Comptoir d'approvisionnement le 10 Février que cette matière n'avait pas été livrée.

Le 10 Mars, la réclamation a été renouvelée et le service Approvisionnement de la S.N.C.A.S.E. a insisté sur le fait que cette non fourniture risquait d'arrêter les fabrications.

Aucune réaction.

Le 10 Avril, nouvelle réclamation au Comptoir ; nouvelle carence de la Société du Duralumin.

A ce jour, 7 Mai, il n'y a toujours rien de livré.

Si malgré toutes les réclamations que peut faire un avionneur il faut plus de 4 mois pour satisfaire sa demande, il est absolument certain qu'avec de tels retards on court à la catastrophe du fait des déséquilibres de fabrication ainsi créés.

Ces critiques étant apportées, peut-on améliorer la situation ?

Nous répondons : Oui, instantanément.

Pour ce faire, il faut :

1^o- A la tête du Comptoir d'Approvisionnement un dispatcher sachant prendre ses responsabilités.

2^o- Adjoindre à ce dispatcher une équipe de techniciens ayant libre entrée dans les usines productrices d'alliages légers pour s'assurer des possibilités de fabrications de ces usines sans passer par l'intermédiaire des chefs d'industrie qui ont tendance à promettre plus qu'ils ne peuvent tenir.

3^o- Une équipe d'agents de liaison accrocheurs habilités auprès des usines productrices d'alliages légers ayant la charge de réclamer à ces Usines et en temps voulu les matières premières non livrées sur programmes antérieurs, avec possibilité pour eux d'exiger de ces Usines que la matière non livrée soit fabriquée en priorité.

Il en est, en effet, inadmissible que certains postes, toujours les mêmes, arrêtent les fabrications de cellules pendant plusieurs mois consécutifs quand on peut constater l'existence d'excédents non utilisés sur d'autres postes.

b) Approvisionnement aciers -

Il faut envisager la question d'une tout autre façon.

Si la production d'alliages légers est absorbée en grosse partie par les fabrications de l'Aéronautique en revanche celles-ci n'absorbent qu'une infime partie de la production des aciers, le gros consommateur étant le Ministère de l'Armement.

Le problème sera donc résolu lorsqu'une coordination étroite sera réalisée entre les services de fabrications de l'armement et les services de fabrications de l'Aéronautique sous réserve que ceux-ci dresseront à l'avance et sur programme établi un état de leurs besoins mensuels, afin de permettre aux services de l'Armement de distraire à temps sur la production des forges le tonnage nécessaire réclamé.

Cette coordination n'existe encore qu'à l'état embryonnaire

La solution du problème est donc immédiate.

1^o) Assurer le bon fonctionnement d'un organisme centralisateur des demandes des avionneurs en ce qui concerne tout ce qui n'est pas alliage léger.

2^o) Assurer la coordination étroite de cet organisme avec les services de l'Armement.

Fourniture d'accessoires -

Là encore il faut sérier les problèmes.

Il y a lieu de distinguer parmi les accessoiristes les fabricants d'accessoires courants : raccords manomètres, montres, équipement électrique, etc... et les fabricants d'accessoires spéciaux pour lesquels l'accessoiriste a le quasi monopole des fournitures pour la majorité des avionneurs (Messier, Aéra, Ratier) par exemple.

De ce fait, il y a des problèmes généraux à résoudre intéressant tous les accessoiristes et des problèmes particuliers n'intéressant que ceux qui détiennent ce quasi monopole dont il vient d'être parlé.

93

Problèmes généraux -

A l'inverse de ce qui se passe chez les avionneurs, le problème de la main-d'œuvre et des machines outils n'est pas résolu chez les accessoiristes.

Du fait qu'en général, ces entreprises sont de petite ou moyenne importance, les services officiels n'ont pas suivi les demandes qui leur ont été faites avec toute l'attention désirable.

Il faut considérer, d'autre part, que ces mêmes entreprises ne peuvent pas avoir à leur service, comme les Sociétés importantes, des personnes qualifiées et introduites, susceptibles d'effectuer toutes démarches près des organismes officiels pour résoudre les questions en suspens.

De ce qui vient d'être dit, il ressort que :

a) la mobilisation industrielle a été mal étudiée chez les accessoiristes. Ceux-ci manquent de personnel qualifié et de maîtrise.

Il est absolument nécessaire de reconSIDéRer la question du fait que la carence d'un accessoiriste peut empêcher les sorties d'avions et annihiler ainsi tous les efforts faits par ailleurs.

b) des demandes de machines-outils ont été faites pour augmenter les possibilités de fabrications.

Des demandes n'ont pas été satisfaites, le Ministère de l'Armement raflant tout sur le marché pour ses fabrications.

Là encore, si l'on veut assurer les cadences de sortie d'avions, il est urgent de prendre les mesures nécessaires.

En dehors de cela, la question approvisionnement matière première se pose également d'une façon impérieuse chez les fabricants d'accessoires.

Il a été créé trop tardivement d'ailleurs par la Chambre Syndicale des accessoiristes un Comptoir d'approvisionnement qui se trouve en liaison directe avec l'officé de Répartition des Alliages légers dont il est parlé plus haut .

Les accessoiristes souffrent des mêmes maux que les avionneurs du fait que le Comptoir d'approvisionnement ne les approvisionne pas suivant leurs demandes en tonnage et par catégories de matières.

Exemple : Ets ERMETO, 4, rue Denis Poisson à PARIS.

16

Ces établissements sur programmes acceptés réclament
à la date du 16 Avril :

Programme Janvier : 3 tonnes de barres dural hexagonales
" " Février : 500 kgs " " " " " "
" " Mars : 3 t.500 " " " " " "

A cette date il n'a pas été livré un gramme d'étiré
à valoir sur ces programmes, bien mieux le Comptoir parle
d'annuler purement et simplement les programmes Janvier et Février.

C'est de nouveau préciser de quelle façon le Comptoir
comprend son rôle.

Problèmes particuliers -

La politique suivie avant la guerre, suivant laquelle
on a fait homologuer sur la majorité des prototypes des équipe-
ments provenant toujours des mêmes fournisseurs est en train de
porter ses fruits.

Dans les fabrications actuelles, par exemple, les
cellules sont équipées en grande partie d'atténiseurs et roues
Messier.

Resultat :

Tous les avionneurs indistinctement sont arrêtés par
cette firme dans leurs sorties d'appareils.

Ne possédant pas tous les éléments nécessaires pour
donner des précisions sur ce qui se passe dans toutes les
Sociétés Nationales, à ce sujet, nous nous bornerons à préciser
qu'en ce qui concerne la S.N.C.A.S.E., la sortie des avions
Léo 45 est conditionnée d'une manière absolue à ce jour par les
fournitures Messier.

La cadence de sortie d'avions sera ce que sera la
cadence de sortie d'équipement Messier.

Nous n'avons voulu dans ce rapport que relater brièvement
et sans aucune passion partisane certains maux dont souffrent
actuellement les usines de constructions aéronautiques.

Le mal est là où nous l'avons décelé, les remèdes sont
faciles à ordonner pour peu qu'on veuille bien.

75

Il ne faut pas se dissimuler qu'il y auras de nombreuses difficultés à vaincre :

La carence de certaines personnes
L'inertie de certains services
L'obstruction de certains industriels

Qui veut la fin, veut les moyens.

André MAROSELLI.

M. le PRESIDENT, remercie M. Maroselli de son rapport qui sera communiqué à M. le Ministre de l'Air.

Au sujet de cette question des matières premières, j'ai encore vu M. Dautry ce matin qui m'a déclaré : chaque semaine je reçois le Sous-Secrétaire d'Etat Meny, chargé plus spécialement des fabrications du ministère de l'air et tous les jours je vois le contrôleur général Mazan qui s'occupe spécialement des matières premières. Il m'a déclaré donner un compte rendu de ses conférences et m'a affirmé que lorsqu'il était demandé à des personnalités quelles étaient les matières faisant défaut, elles répondaient invariablement satisfaction.

lorsqu'il

M. MAULION. Pourtant si vous allez à la Société de l'Ouest ou du Sud-Est, ces maisons qui ont établi un tableau de synchronisation avec des programmes d'approvisionnement décadiques qui révèlent que la réalité est bien différente, et que vous étudiez les questions fuselages, queues, longerons et ailes, vous constatez que l'approvisionnement ne donne pas satisfaction.

M. BRASSEAU. Il est possible que l'armement donne à l'air la quantité de duralumin demandée, mais il y a peut-être un problème de répartition qui n'est pas résolu.

M. ROBERT BELLANGER. Je crois que le Ministère de l'Air n'essaie pas de "dispatcher".

D'autre part, dans l'autre guerre les sociétés n'étaient pas approvisionnées et chaque industriel faisait un effort pour se procurer les matières premières qui lui faisaient défaut. Maintenant c'est l'Etat qui s'établit le grand ravitailleur général.

M. le PRESIDENT. C'est une question qui sera à revoir avec le Ministre de l'Air.

La séance est levée.

COMMISSION DE L'AIR

Séance du Jeudi 24 Mai 1940.

=====

Présents : M. Paul BENAZET, Président.

MM. J.P. RAMBAUD, Robert BELLANGER, Vice-Présidents.

M. BRASSEAU, Secrétaire.

MM. Robert BELMONT, CHASSAING, Marx DORMOY, MAULION
Comte d'HARCOURT, James HENNESSY, MONSSEVIN,
Jean ODIN.

Excusé : M. Emile ROUSSEL.

Assistaient à la séance :

le Colonel POUPEON et le Commandant LANXADE.

=====

M. le PRESIDENT ouvre la séance.

M. Robert BELMONT - Avant l'exposé que va nous faire M. le Président, je voudrais signaler à la Commission, un fait grave : Dans un moment de panique à Reims, l'ordre a été donné de brûler un certain nombre d'avions modernes : Curtiss, Morane Potez.

Je demande qu'une enquête soit ouverte et que des réponses précises soient faites aux questions suivantes :

Qui a donné l'ordre ?

Quel est le nombre des avions détruits ?

Quelles sanctions ont été prises contre les coupables ?

M. le PRESIDENT - Je vous donne l'assurance que ces renseignements seront demandés au Ministre.

Permettez moi, mes chers Collègues, de vous dire quelques mots sur le rôle joué par notre aviation depuis le début de l'offensive ennemie. Si nous devons saluer avec reconnaissance les exploits accomplis par la R.A.F., c'est avec fierté que nous rendons hommage aux prouesses de notre armée de l'Air. Nombreux étaient ceux qui ne croyaient pas à notre aviation. Or nous pouvons et devons dire qu'au combat elle a été supérieure à d'autres armes. L'idée préconçue que certains se faisaient d'elle a eu des répercussions jusque dans la politique extérieure du pays et pourtant si les hommes responsables de notre défense nationale avaient cru à l'efficacité de l'aviation et avaient su deviner son rôle dans la guerre actuelle nous n'aurions pas à déplorer une nouvelle occupation d'une partie de notre territoire. Les techniciens allemands avaient préparé la guerre selon des méthodes nouvelles et certains chez nous ont négligé les enseignements de la guerre d'Espagne et de la campagne de Pologne. Il était facile de prévoir que les prochaines batailles utiliseraient de nombreux chars, que ceux-ci seraient soutenus

2

par l'aviation et qu'il y avait lieu de modifier notre artillerie et nos méthodes tactiques.

Dans un livre "Notre sécurité" par moi écrit au lendemain de Munich et que je vous avais adressé, cette vue nouvelle était, j'ose le dire, nettement exposée. D'autre part, les procès-verbaux de notre Commission sont un témoignage de vos préoccupations et de votre clairvoyance.

Notre aviation de chasse a brillamment montré sa supériorité sur l'adversaire, engageant le combat sans tenir compte du nombre de ses adversaires et affirmant ainsi sa supériorité tactique aussi bien que morale. Ses pertes en hommes et en matériel sont restées dans l'ensemble légères et on vit même des groupes demeurer plusieurs jours avec des effectifs intacts alors qu'ils descendaient plusieurs dizaines d'adversaires.

Le bombardement aussi fit merveille avec ses incursions de jour et de nuit et on conserve l'opinion que nos bombardiers ont accompli un travail très effectif.

L'aviation de renseignement et l'aviation d'assaut se sont, elles aussi, dépensées sans compter. C'est malheureusement dans ces deux subdivisions d'arme que les pertes furent les plus sévères. L'aviation d'assaut notamment eut à payer un tribut fort lourd à l'efficacité de la D.C.A. allemande dont les barrages protégeant les colonnes de troupes avaient une efficacité et une puissance qui les rendaient presque infranchissables. Cette aviation de formation relativement récente qui a fait preuve malgré ses lourdes pertes, des plus belles traditions de courage de l'aviation française, ne manquera pas de s'adapter rapidement aux circonstances actuelles.

Le moral de nos soldats de l'Air est admirable et la coordination avec les Anglais se fait de façon parfaite. Les mécaniciens sur le rendement desquels nous avions quelque appréhension avant la guerre ont été d'un dévouement total, passant leurs nuits à réparer les appareils abimés.

Au résumé notre Armée ne nous a pas déçu. Elle s'est, au contraire, magnifiquement comportée malgré le fort handicap que lui a infligé comme vous le savez son infériorité en effectifs. Elle conserve malgré les heures dures qu'elle vient de traverser et l'effort considérable qui lui a été demandé un potentiel presque intact qui nous permet d'avoir confiance dans l'avenir.

Un mot maintenant sur le ravitaillement en matériel qui a été demandé à l'arrière pour alimenter la bataille.

Pour le matériel la demande a été, comme vous le comprendrez, beaucoup plus vive, mais là encore nous avons pu constater avec plaisir que nos services de l'arrière se sont montrés à la hauteur des circonstances.

Des initiatives heureuses faisant appliquer l'effort de la main-d'œuvre spécialisée au point favorisant le plus les disponibilités latentes ont permis une cadence de livraison aux armées non encore atteinte - 30 à 40 par jour - et je puis vous assurer que toutes les demandes de matériel formulées par nos formations depuis dix jours ont toutes reçu satisfaction et j'ajoute que cet effort pourra continuer quelque temps encore.

Je reçois à l'instant de M. le Ministre de l'Air l'état au 22 Mai de nos pertes en personnel et matériel pour la période allant du 10 au 20 Mai :

Pertes en personnel navigant : 122 tués, 88 blessés.
sur le front Nord et Nord-Est

Pertes en avions : 195 avions, mais le chiffre est établi d'après un état incomplet : certaines formations n'ayant pas encore envoyé leurs propres états.

Certains renseignements ~~manquent~~ ^{font} d'envisager pour le total des pertes le chiffre de 360.

Ravitaillement en avions sur le front Nord et Nord-Est : 315 appareils dont 208 de chasse.

Voici maintenant quelques précisions au sujet des pertes allemandes :

Pertes allemandes dues à l'Armée Française

{ par l'aviation 176

 (par la D.C.A. 74

250

+ 53 probables

soit un total de 303

(chiffre sûrement inférieur à la réalité)

Pertes allemandes dues à l'Armée Hollandaise pour les journées des 10 et 11 Mai, au minimum 200

Pertes allemandes dues à l'Armée Belge 126

+ 6 probables

soit un total de... 132

Pertes allemandes dues à l'Armée Britannique du 1er au 15 Mai soit pour une période comprenant 5 jours de bataille 181

pour la période allant du 10 au 20 Mai

 par l'aviation..... 360

 par la D.C.A..... 76

soit un total de... 436

Soit un total général de ... 1071
avions

79

Une question se pose : Notre industrie pourra-t-elle compenser les pertes que nous subissons ? La Commission sera, je pense unanime à être convaincue d'utiliser d'abord tous les moyens dont nous pouvons disposer pour "étaler". D'autre part, nous pouvons compter sur l'appoint que nous fournira l'Amérique, le Canada, indépendamment du magnifique effort de l'Angleterre.

M. le Comte d'HARCOURT - Quels avions allons-nous recevoir et viendront-ils avec des pilotes ?

M. le Président - Certains, devant venir par la voie de l'Air, arriveront "tout garnis" si j'ose dire. D'autre part, l'Angleterre a fait un effort rare ayant négligé la "home defense" pour mettre toute son aviation à notre disposition. Ceci explique d'ailleurs que notre presse fasse une très large part aux exploits de la R.A.F., mais je puis dire que les prouesses de nos aviateurs bénéficieront bientôt d'une plus grande diffusion.

M. Marx DORMOY - Je désirerais poser deux questions : Quelles sont les pertes subies par l'Armée britannique et quel est l'apport des armées de l'air belge et hollandaise ?

M. le PRESIDENT - Les Anglais, mon cher Collègue, refusent de faire connaître leurs pertes. Quant à la deuxième question, elle sera posée au Ministre.

M. MAULION - Je vais me permettre, si vous le voulez bien, de donner quelques renseignements relatifs à nos disponibilités.

Au 20 Avril 1940, la situation de notre flotte moderne était la suivante :

3.030 unités.

se décomposant comme suit :

chasse	:	1.932
bombardement	:	348
reconnaissance	:	750

Aux Armées, 1er et 2ème volant, crédit aux Armées, la situation était la suivante :

1.778 appareils

que l'on peut ainsi décomposer :

chasse	:	1.000
bombardement	:	348
reconnaissance	:	430

mais sur ces 1.778 appareils, 32 % environ étaient indisponibles pour des raisons diverses.

Les autres étaient à l'arrière en crédits à l'intérieur indisponibles ou en cours d'armement.

500 avions étaient hâtivement préparés pour devenir bons de guerre. Ils se décomposaient comme suit :

chasse	:	323
bombardement	:	104
reconnaissance	:	73

Si l'on compare le total du 20 Avril avec celui du 20 Mars l'on constate que notre flotte s'est accrue de 273 unités.

Etant donné nos pertes actuelles, les couvrirons-nous ?

Au 19 Mai notre ravitaillement aux Armées pouvaient être ainsi évalué :

Chasse :	90
dont 87 appareils français.	
Reconnaissance :	40
Bombardement :	160
dont 80 Glenn-Martin.	

Les prévisions du 15 au 31 sont les suivantes :

Chasse	167
Reconnaissance :	27
Bombardement :	121

Ce qui donne un total général de ... 605

Peut-être serez-vous étonnés, mes chers Collègues, que de 273 appareils l'on soit passé à 605. La raison en est la suivante : en dehors des appareils fabriqués pendant cette période le Ministre a pris des mesures pour jeter dans la bataille tout ce qui était en cours d'achèvement. En outre, il a été enlevé des ouvriers au début de la chaîne et ils ont été placés en fin de chaîne afin de hâter la finition des avions. Seulement ces mesures auront pour conséquence d'amener par la suite un ralentissement de la production.

En tout état de cause, nous devons nous demander si ces 605 appareils vont combler nos pertes. Voici quelques instants ce chiffre était opposé à celui de 360 représentants les appareils perdus. Malheureusement d'autres pertes sont à déplorer chaque jour et il faut tenir compte aussi des appareils abîmés. Aussi devons-nous tourner les yeux vers l'Amérique. Certains appareils sont comme vous le savez arrivés en caisse au Maroc où ils sont montés. Au 20 Avril il y avait 80 Glenn-Martin dont pas un n'était encore aux Armées. Les chaînes de montage en sortent environ 4 par jour. Certains avions vont, nous dit-on, arriver tout montés, mais n'oublions pas qu'après les 50 premières heures de vol il faut prévoir une révision des moteurs.

En résumé la situation présente est bonne mais non sans soulever des inquiétudes dans un proche avenir.

Au cours de la prochaine réunion je me propose de faire un exposé sur les fabrications des Lioré Olivier.

M. Robert BELLANGER - L'appoint américain sera donc essentiel ; mais encore conviendrait-il de pouvoir l'évaluer afin de mieux diriger l'effort de nos industriels. Quant aux avions Curtiss il est certain que leur supériorité vient de leur moteur qui ne nécessite aucun entretien.

M. MAULION - Contrairement à l'opinion courante, il faut reconnaître que la flotte militaire américaine est peu importante. Cent avions doivent nous parvenir par la voie des airs et deux porte-avions doivent chaque mois chercher en Amérique 100 avions tout montés (60 + 40)

Enfin quatre mille\$ avions ont depuis le début des hostilités été commandés à l'Amérique. Un mot encore sur la fabrication du Léo 45 à Bouguenais. Par suite du manque de matières premières la fabrication de cet appareil est ralentie. Si l'on établissait une seconde chaîne pour la fabrication d'un appareil de chasse, peut-être l'usine donnerait-elle de meilleurs résultats.

M. le PRESIDENT - Je donne la parole à M. Robert BELLANGER qui va nous faire un exposé sur la fabrication de l'avion ARSENAL.

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous rendre compte de la mission, que vous m'avez confiée, de suivre la fabrication des avions ARSENAL.

L'usine C.A.M.S. de la Société Nationale du Nord, chargée de cette fabrication, avait tout pour sortir, comme elle l'avait prévu, ces avions dès le mois de Février. Seules les quelques pièces métalliques qui lui ont fait défaut, ont empêché cette fabrication de s'exécuter selon les prévisions.

AGIER. - Ainsi que j'ai eu l'occasion de vous l'exposer à différentes reprises et de le déclarer au Ministre de l'Armement, lors de son audition de Janvier à notre Commission, cette fabrication n'a pu recevoir l'acier qui lui était nécessaire, bien qu'il ne s'agit que de très petites quantités : 160 Kilog. par avion.

RETARD. - Cela a provoqué un retard initial de deux mois, outre une perturbation dans l'enchaînement des pièces en préparation.

Je vous ai constamment indiqué, et je le déclare à nouveau que le fait, par le Ministre de l'Armement, de ne pas fournir l'acier nécessaire, est inadmissible et sans aucune excuse. Vous avez d'ailleurs été vous-mêmes témoins, lors de l'audition du Ministre de l'Armement, de la façon dont il répondit à la Commission quand son attention fut attirée sur ce point.

Toutes les réclamations que j'ai faites au nom de la Commission sont restées sans effet. Le Ministre de l'Air réunit spécialement à ce sujet, le 23 Février, une conférence où assistaient ses chefs de service, ainsi que le représentant du Ministre de l'Armement. Le Ministre leur donna, en ma présence, des instructions formelles afin d'obtenir de l'Armement, l'acier nécessaire à l'avion ARSENAL. Tous ses efforts et ceux de ses collaborateurs sont restés vains.

Cependant, cet acier existait et était trouvable. Je n'en veux pour preuve que la facilité avec laquelle en furent fournies aux usines C.A.M.S. 30 tonnes, quarante-huit heures avant la séance du dernier Comité secret, puis 40 tonnes, quarante-huit heures après ma réclamation publique en séance, pendant le discours de M. DAUTRY. Voilà pour le passé.

SECONDE CHAÎNE.- Pour l'avenir, il était apparu devant les performances de l'avion ARSENAL, qui ont répondu à tous les espoirs fondés sur lui, que tous les efforts devaient être faits pour en accroître le nombre.

Dans ce but, la Direction de l'Arsenal se préoccupa de la préparation d'une seconde chaîne de fabrication. Elle rassembla tous les éléments nécessaires, se mit d'accord avec une société industrielle et le choix fut fait de la région de Toulouse où cette société possédait déjà les installations de début permettant un départ rapide.

La Direction me fit part de la difficulté qu'elle avait à obtenir une décision ministérielle, et c'est ainsi, qu'afin de ne pas perdre davantage de temps et d'être immédiatement fixé, je remis à M. LAURENT-EYNAC, Ministre de l'Air, la note suivante :

NOTE REMISE à M. LAURENT-EYNAC, Ministre,
et à M. MENY, Sous-Secrétaire d'Etat,
le 2 Mai 1940.

Les derniers débats en Comité secret ont mis en relief l'intérêt que présentait l'avion "Arsenal".

Tous les créateurs qui ont abordé la question du matériel, y compris le Ministre de l'Air, ont indiqué, outre les résultats déjà atteints, les espoirs que présentait cet avion pour obtenir notamment d'appréciables augmentations de vitesse successives jusque et même au-delà du 600 à l'heure.

Actuellement une seule usine, celle de Sartrouville, fabrique l'avion complet. Elle se fera aider par divers sous-traitants de la région parisienne pour obtenir la cadence initiale prévue. Toutefois, les trois mois de retards accumulés ne se rattraperont pas aisément.

Une deuxième chaîne de montage à établir en province avait été prévue depuis longtemps. A la date du 20 Janvier 1940, le Ministère de l'Air décida la mise en route de cette deuxième chaîne.

La Direction de l'Arsenal prépara les dispositions à prendre. Elle s'est mise en rapport avec la Société des Tramways de Toulouse qui étend son action dans toute la région.

Cette Société qui semble satisfaire aux conditions requises : industrielles, techniques, financières, morales, serait en mesure d'entreprendre immédiatement la mise en route de la deuxième chaîne.

Dans les premiers jours de Mars, le Ministre de l'Air avait donné son accord pour la région de Toulouse qui possède d'importantes ressources de main-d'œuvre pour le travail du bois. Il avait envisagé de faire établir la finition des appareils, équipement et essais, dans les grands halls confiés au Général Redempt. Ceux-ci, en bordure de vastes champs d'aviation, offrent l'appréciable avantage de ne pas avoir à démonter un avion terminé pour le transporter de l'usine au champ où il devra être remonté une seconde fois.

Tout paraît être prévu pour une mise en route immédiate.

J'estime, pour ma part, que cette seconde ligne de montage pourrait sortir des avions dans trois mois, c'est-à-dire à fin Juillet et apporter ainsi un appoint appréciable aux Armées, dans la saison d'été où d'importantes opérations militaires peuvent avoir lieu.

Ces résultats ne dépendent que de la rapidité avec laquelle les formalités administratives seront accomplies.

Robert BELLANGER
Délégué permanent de la Commission Sénatoriale
de l'Air aux fabrications de l'Avion Arsenal.

J'ai eu nettement l'impression que M. LAURENT-MYNAC était favorable à cette idée d'une deuxième chaîne et qu'il était intéressé par l'exposé que je lui faisais des moyens de parvenir rapidement à cette deuxième série de production ; mais il ne semblait pas pouvoir prendre lui-même de décision.

J'allai donc voir, d'accord avec lui, le Sous-Secrétaire d'Etat aux fabrications, le Colonel MENEY, spécialement chargé des fabrications.

Ainsi qu'on se l'avait laissé prévoir, le Colonel MENEY n'était pas partisan d'une deuxième chaîne. Il en avait précédemment donné comme raison, aux services qui lui en avaient parlé, que l'appareil n'avait pas fait ses preuves aux armées et qu'il désirait attendre ses résultats avant de monter une deuxième chaîne. Je laissai à la Commission le soin de juger de cet argument. Toutefois, il ne l'utilisa pas dans notre entretien.

La raison qu'il me fit valoir de son opposition à une deuxième chaîne, était qu'il n'avait pas de moteurs en nombre suffisant. Or cette raison n'est pas valable.

Parce que :

MOTEURS HISPANO - 1^{er} - Il n'y a que deux avions de chasse, le DEWOITINE et l'ARSENAL, qui utilisent les moteurs Hispano Suiza. Si cette usine a quelque retard dans ses fabrications, il n'en est pas moins vrai que le nombre de sous-traitants qu'en lui a adjoints et qui fabriquent pour elle de nombreuses pièces détachées, lui permettront, le moment venu, de sortir un grand nombre de moteurs. Peut-on prétendre qu'il faille attendre ce moment pour commencer la fabrication des cellules ?

MOTEURS ALLISSON - 2^{me} - Le Ministère de l'Air a commandé 11.000 moteurs à

l'Amérique. Parmi ceux-ci, l'"ALLISON" est un moteur en ligne comme l'Hispano et s'adapte parfaitement à l'avion ARSENAL. L'étude en est d'ailleurs réalisée par l'Arsenal et un premier moteur y est en montage.

AUTRES OBJECTIONS. - Ne pouvant réfuter ce fait, le Sous-Secrétaire d'Etat me déclara que, même s'il avait les moteurs, cela n'apporterait pas la solution, car il n'avait pas d'hélices, ni de trains d'atterrissement.

Ces objections ne peuvent pas être retenues.

En effet :

TRAINS d'ATERRISSEMENT - En ce qui concerne les trains d'atterrissement, il existe en dehors du train Messier, deux autres types qui s'adaptent à l'avion ARSENAL.

HELICES - Quant aux hélices, nous avons déjà connu des retards, mais nous avons vu aussi ces retards se rattraper. Si l'on a besoin d'hélices pour sortir des avions, on en trouvera. Il n'est pas douteux que des industriels, qui se sont d'ailleurs nouvellement montés pour cette fabrication, fassent tout l'effort nécessaire.

Et même un manque temporaire d'hélices métalliques à pas variable, n'empêcherait pas une seconde chaîne d'effectuer ses fabrications, voire ses sorties. On en serait quitte pour faire les essais avec des hélices en bois et à stocker les avions jusqu'au moment, qui ne saurait se faire longtemps attendre, où les hélices métalliques sortiraient en nombre suffisant pour en équiper les avions.

A noter que les moteurs américains sont munis de leur hélice

Voilà les impossibilités d'ordre technique qui m'ont été présentées. Je le dirai tout net; elles sont sans valeur.

METHODE - Aucun constructeur, dans l'industrie de l'Aviation ou de l'Automobile (et je la connais autrement que par ouï-dire) n'attend d'avoir à pied d'œuvre, en totalité, les pièces nécessaires à sa construction pour la commencer. Attendre d'avoir soigneusement tout emmagasiné, serait assurément la solution la plus rationnelle, la plus administrative et aussi la plus facile. Mais quels délais cela demanderait ! Pendant la guerre, quand le temps domine tout, une telle façon de concevoir une construction est indéfendable.

En fait, on parvient toujours, avec plus ou moins de difficultés, à produire ou à remplacer par une autre, la partie qui pourrait retarder les sorties. Mais, il faut constater que les ateliers et les sous-traitants ne font l'effort qu'en proportion de l'urgence. Et le spécialiste d'un ensemble ou d'un accessoire, décuple son effort lorsqu'il a constaté que le manque de ces pièces est réellement la cause d'un arrêt de fabrication.

En somme, les arguments du Sous-Secrétaire d'Etat ne m'ont aucunement convaincu, je prétends même que c'est la méthode diamétralement opposée à la sienne qu'il faut employer si l'on veut avoir rapidement des avions.

D'un autre point de vue, il y avait un intérêt majeur à commencer, sans attendre, une deuxième chaîne d'avions ARSENAL. En admettant même qu'en n'ait jamais de moteurs, ni de trains d'atterrissement, ni d'hélices, il est en effet très imprudent de laisser une seule usine, comme c'est le cas avec l'usine C.A.M.S., fabriquer un des deux seuls types d'avions de chasse que nous construisions en série.

BOMBARDEMENT - Serait-il excessif de craindre pour cette usine un bombardement ? Non, car elle est en bordure même de la Seine, dont la barge à cet endroit et le découvert des rives en font un miroir d'eau particulièrement visible, qui la rend facile à repérer.

INCENDIE - Ne peut-on, d'autre part, redouter le risque qu'une main criminelle y porte l'incendie ? Toute cette fabrication de bois, les outillages en bois, les approvisionnements de bois, flamberaient en quelques instants.

Du fait de son isolement, de l'obscurité qui l'entoure, de l'éloignement de tout secours de pompiers, elle est une proie toute désignée à une tentative criminelle.

SABOTAGE - Ne peut-on pas enfin craindre le sabotage, dans cette localité, qui est une des plus communistes de la banlieue parisienne ? Toutes ces éventualités semblent redoutables.

REPLI et RECHANGES - J'ai indiqué au Sous-Secrétaire d'Etat, l'intérêt qu'il y aurait, de toute manière, à établir d'urgence une deuxième chaîne en préparant sans un jour de retard, les outillages, les gabarits et les montages, afin d'avoir en double ces pièces qui pourraient être détruites également par un accident même partiel, et dont la disparition arrêterait toute la fabrication.

82

Pour ces diverses raisons, je persiste à penser qu'il y avait le plus grand avantage à avoir une deuxième chaîne, qui, même au cas invraisemblable où il n'y aurait pas eu de moteurs, eût fourni des ensembles :

- 1^{er} nécessaires aux rechanges,
- 2^{me} permettant, si, pour une cause quelconque, un repli était nécessaire, de n'avoir aucun arrêt dans la fabrication.

REGION CHOISIE. - Il faut encore considérer que, l'avion ARSENAL ne prenant ni la matière, ni la main d'œuvre des fabrications métalliques et pouvant être fabriqué de son côté sans les gêner en rien, le choix de la région de Toulouse fait dès le mois de Janvier par la Direction de l'Arsenal, paraissait excellent. Il est, en effet, avantageux d'avoir dans une même région le montage d'avions qui tout en ne se concurrençant pas dans le recrutement de la main d'œuvre, présentent l'intérêt indiscutable d'un même ravitaillement pour les multiples appareils de bord et les accessoires qui leur sont communs. Cela permet aux accessoiristes de faire un approvisionnement sur place et d'y avoir leurs metteurs au point pour régler leurs spécialités aussi bien sur un "Dewoitine" que sur un "Arsenal".

STOCKAGE. - D'autre part, des halls très spacieux se trouvant sur le terrain d'aviation et sous l'autorité du Général Redempt, sont prévus pour la réparation. Il n'est pas question de les détourner.

DEMARRER VITE. - On aurait pu, il est vrai, aussi bien choisir une autre région de France, loin des lignes de combat, mais, étant donné qu'il en avait été choisi une, que l'on se trouvait en présence d'une importante société dont les techniciens étaient connus et éprouvés, j'estimais que cela représentait des conditions favorables pour démarrer vite et je demandais qu'un délai maximum de trois mois fut imposé à cette société pour la sortie des premiers appareils.

A l'appui de cette exigence, qui pouvait paraître excessive, j'avais fait voir au Directeur de l'Arsenal, et par la suite au Ministre et au Sous-Secrétaire d'Etat, toute une série de photographies datant de la dernière guerre, lesquelles montraient le processus par lequel l'usine que je dirigeais à Neuilly était arrivé dans

ce délai à construire les halls nécessaires et à sortir les avions. Mais on n'attendait pas que tout fût terminé pour y faire travailler, et, au fur et à mesure qu'une surface était couverte, elle était immédiatement utilisée. Cela serait d'autant plus facile à réaliser dans le Midi et surtout en cette saison.

Voilà, Messieurs, le compte rendu que j'avais à vous soumettre de la situation des fabrications sur lesquelles vous m'avez confié la mission de vous renseigner et de vous éclairer.

Je me permets de vous laisser le soin d'en tirer vous-mêmes les conclusions.

Le rapport était écrit le 4 Mai.

Depuis les événements ont marché de telle manière qu'on ne saurait plus se contenter d'une deuxième chaîne.

Il y aurait maintenant lieu d'établir
une 2^e chaîne à Clermont chez Michelin ,
une 3^e chaîne dans le Midi, Toulouse ou environ ,
une 4^e chaîne dans l'Ouest ,
une 5^e chaîne dans l'Afrique du Nord.

Robert BELLANGER
23 Mai 1940.

M. BRASSEAU - Je suis tout-à-fait d'accord avec notre Collègue BELLANGER, car si l'on avait seulement réalisé la moitié de notre programme avions, les moteurs manqueraient. Quant à l'Amérique je crains qu'elle ait déjà ses carnets de commandes pleins. Il nous faut donc une nouvelle politique de fabrication de moteurs.

Avant de donner la parole à M. BABAUD-LACROZE, M. le Président Paul BENAZET salue son entrée à la Commission.

M. BABAUD-LACROZE - Je vais vous demander la permission de vous communiquer quelques renseignements qui nous ont été donnés à la Commission des Finances par M. Jacques-Louis DUMESNIL. Celui-ci nous a déclaré que depuis le début de l'offensive allemande 40 avions par jour ont pu être envoyés aux Armées, mais ce rythme va-t-il pouvoir continuer longtemps encore. D'autre part à Casablanca 4 avions américains sont montés chaque jour et grâce à de nouveaux spécialistes on espère arriver prochainement au chiffre de 7. Enfin il nous a été dit que les avions américains en service depuis 3 mois n'avaient pas encore eu une panne de moteur. Je souhaiterais avoir quelques renseignements sur notre recrutement en pilotes.

M. Robert BELLANGER - En 1938, 4 écoles ont formé 1.700 pilotes. Actuellement il y a 13.000 élèves et 6.000 officiers pilotes "sortiront" cette année.

M. le PRESIDENT - 2.000 nouveaux pilotes vont entrer en ligne incessamment.

M. BABAUD-LACROZE - La Commission a-t-elle des renseignements sur la production anglaise ?

M. le PRESIDENT - Tout ce qu'il nous est possible de dire c'est que les Anglais ont négligé leur "home défense" pour mettre leur aviation toute entière à notre service.

M. le Comte d'HARCOURT - Je crois que les jeunes gens ayant reçu une éducation sportive bénéficient grandement de celle-ci au cours de leur apprentissage de pilote.

M. Marx DORMOY - On ne doit plus permettre le jeu des camaraderies.

Après l'audition du rapport de M. BELLANGER, il apparaît que M. MENY doit venir devant la Commission. S'il apparaît que M. Robert BELLANGER a raison il appartiendra au Président du Conseil de donner tous ordres utiles. La patrie est en danger et il faut que revive l'esprit de Clémenceau.

M. le PRESIDENT - J'ai d'ailleurs l'intention de déposer une proposition de loi aux termes de laquelle tout membre du Gouvernement devra rendre compte de ses actes devant la Cour de Justice dans les deux mois suivant la cessation de ses fonctions.

Quant aux suggestions émises à la suite du rapport de notre Collègue BELLANGER, je suggère que vous m'habilitiez à aller voir M. MENY accompagné de plusieurs membres de la Commission.

(M.M. BABAUD-LACROZE, Robert BELLANGER, CHASSAING, Marx DORMOY, sont délégués pour accompagner M. le Président BENAZET au cours de la visite que fera cette délégation à M. le Sous-Secrétaire d'Etat Mény.)

M. CHASSAING - Je voudrais avoir des renseignements sur les points suivants :

Quel est le nombre d'avions de reconnaissance et d'appareils photographiques perdus ?

Combien de terrains sont occupés par les Allemands ?

A-t-on détruit des dépôts d'essence et là où on l'a pas fait s'est-on soucié d'y adjoindre des substances susceptibles d'attaquer les moteurs ?

M. le PRESIDENT - Ces questions seront posées à M. le Ministre de l'Air.

Avant de donner la parole à M. le Comte d'HARCOURT M. le Président salue son entrée à la Commission.

M. le Comte d'HARCOURT - Je voudrais dire quelques mots de la protection de la Basse-Seine. Il y a plus de 500 usines et de nombreux dépôts d'essence. Je voudrais que des mesures fussent prises pour augmenter la défense de cette région par des ballons - excellent moyen de protection la nuit - et que fût renforcée la D.C.A. Il n'y a que 8 batteries dont deux de 75 allongé. Les bacs ne sont pas protégés. Les réservoirs d'essence qui contiennent certains 15.000 hectolitres et d'autres 3.000 hectolitres sont très ressérés, notamment ces derniers et ils offrent une cible facile. On a suggéré aux usines de se protéger par un "ceinturage" mais c'est très coûteux. Il faudrait, ainsi que je viens de la dire, un renforcement de la D.C.A. et un plus grand nombre d'avions chargés d'assurer la défense de cette partie du territoire.

Enfin je dois signaler que les soldats chargés de la protection de cette région ne me paraissent pas accomplir avec conviction la mission dont ils ont été chargés. Un renforcement de la discipline me paraît nécessaire.

M. le PRESIDENT remercie M. le Comte d'HARCOURT de ses observations qui seront soumises à M. le Ministre de l'Air.

La séance est levée.

D