

## **Réarmer l'armée de l'Air en 1945: un défi pour l'industrie aéronautique Française**

par Marie-Catherine Villatoux

colloque *La France face aux problèmes d'armement 1945-1950*, Paris, École Militaire, Centre d'études d'histoire de la Défense (CEHD), 31 mai 1995. Actes, Bruxelles, 1996, Editions Complexe, p. 29-45.

Le 8 mai 1945, alors que s'achève en Europe la Seconde guerre mondiale, l'armée de l'Air française, forte de 145 000 hommes, aligne trente-trois groupes de combat et de transport. Les appareils aux cocardes tricolores qui aux côtés des Anglo-Américains ont participé aux grandes opérations en Italie, Normandie, Provence puis en Allemagne avaient été fournis par les Alliés, à la faveur des accords d'Anfa, signés en janvier 1943. De délicates négociations menées par le général Bouscat, chef d'Etat major de l'armée de l'Air réunifiée, depuis le 1er juillet 1943, ont permis d'équiper les unités françaises d'Afrique du Nord en matériel allié<sup>1</sup> : avions américains<sup>2</sup>, anglais<sup>3</sup> enfin soviétiques<sup>4</sup>. Toutefois l'installation, à l'été 1944, du Gouvernement provisoire de la République dans la capitale libérée marque une étape majeure dans l'histoire marginale de l'industrie aéronautique. Pour le général de Gaulle l'affirmation de la souveraineté nationale retrouvée implique la relance immédiate de cette industrie. En cette période floue, où espoirs et incertitudes se mêlent, le Général confie en septembre 1944 à Charles Tillon<sup>5</sup>, responsable éminent du parti communiste la mission "*dans un gouvernement qui a le devoir de continuer la guerre de reconstruire l'aviation*"<sup>6</sup>. Sous la tutelle de C.Tillon ministre de l'Air<sup>7</sup> du 9 septembre 1944 au 21 novembre 1945, puis de l'Armement jusqu'en novembre 1946 poste où il continue à conduire les affaires aéronautiques, l'industrie nationale cherche fébrilement à se hisser au niveau de ses alliés, en particulier dans le domaine de la réaction, connaissant plus de déboires que de satisfactions. Or l'armée de l'Air fonde la modernisation de ses unités sur les performances de ce secteur renaissant et ses espoirs sont immenses. Le désappointement des

---

<sup>1</sup>Patrick FACON, "Le plan VII (1943-1944)", *Revue Historique des Armées*, n°3, 1979, p. 185 à 200.

<sup>2</sup>Il s'agit de P-39 et 47 pour la chasse, de B-26 pour le bombardement, de P-38 et 51 pour la reconnaissance, de C-47 pour le transport. Pour plus de détails, consulter Patrick FACON, "Le réveil du Phénix", *Air Fan*, n°89, 1986, p.9-24

<sup>3</sup>Il s'agit des Spitfire pour les groupes de chasse et Halifax pour le bombardement

<sup>4</sup>Ce sont les Yak du groupe de chasse Normandie-Niemen.

<sup>5</sup>Il conserve ce poste jusqu'au 21 novembre 1945 date à laquelle le ministère disparaît. C.TILLON n'en continue pas à suivre les affaires de l'Air en tant que ministre de l'Armement (21 novembre 1945-20 janvier 1946) dans les deux gouvernements de GAULLE et assure la même fonction du 23 janvier au 26 novembre 1946 dans les ministères F.GOUIN et G.BIDAULT.

<sup>6</sup>Consulter l'ouvrage de Charles TILLON, *On chantait rouge*, Paris, 1977, R. Laffont, p.410, où il évoque particulièrement cette période.

<sup>7</sup>Le 4 avril 1944, le général de Gaulle avait nommé le communiste Fernand GRENIER commissaire à l'Air à Alger.

responsables aériens devant les embûches rencontrées par les industriels pour réaliser un tel projet est à l'origine de l'achat, en 1948, d'un intercepteur britannique à réaction, le Vampire. Années d'enthousiasme et de découragement dont nous allons essayer de restituer la trame dans ce rapide exposé.

### ***L'enthousiasme de la Libération***

L'impérieuse décision du chef du GPRF, à laquelle le ministre de l'Air adhère avec enthousiasme pour des motifs complexes<sup>8</sup>, explique les grandes orientations du plan communiqué à la presse au mois de décembre 1944. C.Tillon propose un programme destiné aux quatre entreprises nationalisées rescapées de la guerre<sup>9</sup>, à l'Arsenal, ainsi qu'aux établissements privés. Plusieurs d'entre eux sont d'ailleurs placés sous séquestre, depuis la Libération, comme Caudron, Renault, Latécoère, Amiot, Fouga pour ne citer que les plus connus<sup>10</sup>.

Ce plan, dit de 1944-45, s'organise selon deux axes

- relance immédiate du secteur qui doit produire, dans les deux ans, 4926 appareils et 8820 moteurs destinés à l'armée de l'Air, à l'Aéronavale et à l'aviation civile,

- mise en place de l'aéronautique de l'avenir avec le développement de la propulsion à réaction<sup>11</sup> dont la prééminence est confirmée quelques mois plus tard par les missions menées en 1945 par Henri Ziegler<sup>12</sup> en Grande Bretagne et aux Etats-Unis.

Sans plus attendre il faut remettre en état les infrastructures endommagées par les 65 bombardements alliés recensés<sup>13</sup> et récupérer, dans le flux des armées alliées, plus de 6000 machines outils transportées dans les usines du Reich, après la défaite de mai 1940<sup>14</sup>. Dans cette période transitoire C.Tillon choisit de conduire une politique d'emploi ambitieuse, popularisée par un slogan des plus simples, "*100 000 emplois dans l'aviation*". Les effectifs qui atteignaient à peine "*37 000 cadres et*

---

<sup>8</sup>Sur ce sujet consulter C.TILLON, *op. cit.*, p. 404-421 ainsi que l'ouvrage de Philippe BUTTON *Les lendemains qui déchantent*, Paris, 1993, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p.107-194.

<sup>9</sup>Les Sociétés nationales de constructeurs du Centre, du Nord, du Sud-Est et Sud-Ouest.

<sup>10</sup>Emmanuel CHADEAU, dans son article "L'industrie aéronautique, été 1944-printemps 45 : des héritages aux projets", *Revue Historique des Armées*, n°168, 1987, p. 54-62, dresse un tableau très précis de la situation de l'industrie aéronautique.

<sup>11</sup>"Le ministre de l'Air situe la position de notre aviation", *Les Ailes*, n°987, p.7, 14 décembre 1944, et "Le ministre de l'Air a tracé le plan de notre réarmement aérien", *idem*, n° 988, 24 décembre 1944, p.7.

<sup>12</sup>Henri ZIEGLER se rend en Grande-Bretagne en mai, puis aux Etats-Unis en juillet et en août.

<sup>13</sup>E.CHADEAU signale à ce sujet combien ces destructions essentiellement en région parisienne restèrent partielles : "*80 % des surfaces couvertes en 1940 avaient été oubliées*", in *Revue Historique des Armées*, *op. cit.*

<sup>14</sup>Une note de la DTI de fin 1946, signale que la France a récupéré 4500 machines, en 1945, et 2470 autres l'année suivante. En 1940 la France disposait de 24000 machines-outils "*La production aéronautique en 1946*", p. 26, SHAA, E 2079.

*ouvriers à la fin du mois d'août 1944*<sup>15</sup>, vont croître régulièrement passant de 59 773 personnes, en décembre 1944, à 96 811 en novembre 1945<sup>16</sup>.

Ce plan est loin d'être irréalisable car l'industrie aéronautique n'a jamais connu d'année zéro, même pendant l'occupation. Après une période de collaboration, concrétisée par la signature, en juillet 1941, du programme aéronautique commun franco-allemand, succède la fêrûle du Reich, au lendemain du débarquement allié, de novembre 1942. Alors que sortent en 1943 les dernières séries françaises, les administrateurs allemands orientent les établissements de la métropole vers la fabrication et la réparation du matériel des unités de la *Luftwaffe* et de la *Kriegsmarine* chargées de protéger le front ouest. Ce sont pour l'essentiel des appareils de transport, de liaison et de renseignements<sup>17</sup>. De 1941 à 1944, l'Allemagne avait reçu de la métropole 3 606 appareils et plus de 11 000 moteurs<sup>18</sup>.

### ***Des choix douloureux***

Si ce plan 1944-45 stipule la fabrication de 2.385 appareils allemands, seul moyen de relance industriel dans l'immédiat<sup>19</sup>, décision d'ailleurs à l'origine d'une violente polémique quelques mois plus tard au Parlement<sup>20</sup>, il n'en prévoit pas moins 2 065 avions de conception française. Les ingénieurs de la Direction Technique et Industrielle (DTI) et les responsables du ministère avaient sélectionné pour cette dernière production, des séries dont l'avenir paraissait durable, car conçues peu avant la guerre (*VB 10* chasseur lourd bimoteur de l'ingénieur Vernisse de l'Arsenal, étudié dès 1938-39), inachevées en 1942 (*Bloch 161*) ou bien encore étudiées pendant l'occupation (*SO 30R* ou *90*)<sup>21</sup>.

L'indéniable retard technologique que révèlent ces choix, satisfait en partie les attentes de l'armée de l'Air qui aspire à construire, à l'instar des Alliés, un outil aérien puissant que le Comité de défense nationale paraît lui accorder dans son ébauche de l'armée future. Dans ce texte, d'octobre 1944, l'armée de l'Air, servie par 170 000

---

<sup>15</sup>"*Note sur l'industrie...*", *op. cit.*, SHAA.

<sup>16</sup>*Idem.*

<sup>17</sup>Des *Messerschmitt 108*, *Siebel 204*, *Junker 52*, *Fieseler 156 Storch*.

<sup>18</sup>Pour plus de renseignements consulter le chapitre X, *Défaites et revanches*, de l'ouvrage d'Emmanuel CHADEAU, *L'industrie aéronautique en France 1900-1950*, Paris, 1987, Fayard.

<sup>19</sup>Décision douloureuse dont a témoigné Stéphane THOUVENOT, alors directeur de la production aéronautique à la DTI, au cours d'un entretien réalisé en 1978 à la Section d'histoire orale du Service Historique de l'armée de l'Air : "*Nous n'avions pas le choix où il fallait attendre et construire des appareils en fonction de la guerre et il faudrait quatre ou cinq ans avant d'arriver à faire quelque chose de nouveau et de réformateur ou bien continuer les avions allemands.*" Entretien n° 106, bande 2, face A..

<sup>20</sup>La polémique est née en juillet 1945, consulter sur ce point "Les crédits du ministère de l'Air devant l'Assemblée Consultative", *Les Ailes*, n°1016, p.7. Consulter aussi l'ouvrage de J.Gresa, chef de cabinet civil de C.Tillon, "*Complots contre l'aviation*", Paris, 1946, France d'abord, 218 p.

<sup>21</sup>Patrick FACON, "1946 le problème industriel : des avions pour l'armée de l'Air", *Le moniteur de l'aéronautique*, n°29, 1980, p.11-18.

hommes, pourrait aligner 2000 avions<sup>22</sup>. Fort de telles assurances l'état-major Air choisit, dans le plan 1944-45, une vingtaine de séries destinées aux unités de transport, à un programme d'avions-école ou qui peuvent aussi servir d'appareils de transition<sup>23</sup>. Il ne retient que deux chasseurs sur lesquels il fonde quelques espoirs, le *Focke-Wulf 190* et le *VB 10*. Le premier est commandé à 125 exemplaires, alors que le second l'emporte avec deux cent exemplaires<sup>24</sup>. Ces deux appareils devraient permettre d'assurer la soudure avec un matériel à réaction de conception et réalisation française dont l'armée de l'Air espère doter ses unités de chasse dans un proche avenir.

### **L'aéronautique de l'avenir**

Le ministère et la DTI s'attachent en effet à organiser cette industrie aéronautique de l'avenir. Il s'agit de corriger le retard dont la France souffrait déjà avant guerre en matière de motorisation atmosphérique et de combler le hiatus scientifique et technologique créé par les allemands et les anglo-saxons dans le domaine de la propulsion à réaction. Toutefois, le nationalisme sourcilleux du ministre de l'Air le pousse à refuser toute intervention étrangère qui placerait la France sous une tutelle à ses yeux insupportable <sup>25</sup>.

A l'automne 1944, tous les bureaux d'études des nationales et de l'Arsenal sont donc mis à contribution, avec un objectif identique, concevoir et produire des appareils réaction dans un délai record. Un an plus tard, l'ingénieur du Merle signale l'avancée des recherches au sujet des propulseurs : "*nous avons négocié avec toutes les garanties possibles...une licence de machine étrangère Rolls-Royce Nene, nous exploitons à fond les techniques allemandes tombées entre nos mains*<sup>26</sup>, et nous lançons résolument sur ce sujet les principales maisons françaises capables de l'aborder, des marchés d'études très importants ont été passés"<sup>27</sup>. Dans cette note le responsable des services techniques de la DTI mentionne les appareils à réaction en projet : "*cinq prototypes du SO-6000...sont en construction...deux études de chasseurs et trois études de bombardiers sont entreprises, ce sont :*

*- chez sud-ouest, le chasseur SO 6 020 monomoteur,*

---

<sup>22</sup>Patrick FACON, "L'armée de l'Air : sa place dans la Défense Nationale (8 mai 1945-20 janvier 1946)", *Recueil d'articles et d'études (1981-1983)*, Service Historique de l'armée de l'Air, Paris, 1987, p.297 à 311.

<sup>23</sup>Il s'agit entre autre de *Junkers 52* et *88*, d'*Arado* de *Dornier* et *Siebel* allemands, de *Morane 470*, *472*, *Stampe Caudron*, *Goëland* ou *Bloch 161* français.

<sup>24</sup>L'appareil a effectué sa première sortie en juillet 1945, il est commandé en septembre de la même année. Les premiers appareils de cette série sont à livrer en 1946 et le solde en 1947, consulter à ce propos le "*Compte-rendu sommaire de la séance du conseil pour le matériel en date du 6 septembre 1945*", Ministère de l'Air, Cabinet, SHAA, Z 11611.

<sup>25</sup>Paul STELHIN, "*Témoignage pour l'histoire*", R. Laffont, p. 339-340.

<sup>26</sup>Consulter la communication de Gérard BOSSUAT "Armements et relations Franco-Allemandes (1945-1963)", *Histoire de l'armement en France 1914-1962*, CHEAR, Paris, Colloque du 19 novembre 1993, p.

<sup>27</sup>Note sur les "*Principaux matériels en cours de fabrication ou d'étude*", Paris, 27 décembre 1945, SHAA, Z 11611.

- chez sud-est, le chasseur lourd SE 2 400 bimoteur,
- chez sud-ouest, le bombardier SO 4 000 bimoteur,
- chez centre, le bombardier NC 270 quadrimoteur..."<sup>28</sup>.

Des multiples projets étudiés à l'époque<sup>29</sup>, dont beaucoup ne dépassèrent pas le stade de la planche à dessin, nous ne retiendrons que le SO 6000 Triton et le 6020 Espadon, dus à l'ingénieur Servanty, auxquels l'armée de l'Air attache une importance toute particulière. Le matériel allié, alors en usage, doit atteindre son extinction au début des années cinquante où des appareils français doivent leur succéder. Ainsi le SO 6000, prototype expérimental conçu pendant l'occupation<sup>30</sup> dont le vol inaugural s'effectue le 11 novembre 1946, doit évoluer vers une série d'appareils d'entraînement alors que l'Etat-major espère exploiter le SO 6020 pour ses groupes de chasse.

### **Les premières difficultés**

Si 924 appareils et 1357 propulseurs sortent des chaînes françaises en 1945, la production atteint à peine la moitié des chiffres escomptés. Au retard sur des séries en cours qui ne présentent aucune difficulté majeure viennent s'ajouter l'insuffisance des rechanges, des avions "*inutilisables faute d'équipements aussi essentiels que la radio*". En outre certains appareils comme des Morane 500, des Siebel, ou des Bloch 161 ne correspondent pas aux attentes et nécessitent de nombreuses modifications<sup>31</sup>. Face aux requêtes des responsables aériens la DTI allègue d"*une déficience qualitative et quantitative...en ce qui concerne les matières premières de ce secteur qui n'intéresse plus les industriels*"<sup>32</sup>. Points alarmants pour ce premier volet du plan, achevé seulement en 1947, qui préfigurent les obstacles rencontrés dans le domaine des prototypes tandis que l'horizon politique et économique s'assombrit.

La démission du Général, le 20 janvier 1946, qui se refuse, entre autres choses à accepter une réduction drastique du budget de la Défense annonce les révisions déchirantes auxquelles l'état-major et les responsables aéronautiques sont bientôt contraints. Les coupes sombres réclamées sur le budget de la Défense dans une France où toutes les énergies se consacrent à la reconstruction atteignent de plein fouet le secteur et remettent tout en question.

---

<sup>28</sup>*Idem*

<sup>29</sup>La note sur l'industrie déjà citée précédemment recense en 1947 un total de 96 types d'appareils alors à l'étude, 18 types d'avions de combat, 19 types d'avions de transport, 34 types d'avions écoles, 3 sortes d'hydravions, 11 types d'avions expérimentaux dont le fameux Leduc, 11 types d'hélicoptères et 13 sortes de planeurs.

<sup>30</sup>"Le SO 6000 premier avion à réaction français", *Commémoration du XLe anniversaire du premier vol du premier avion à réaction français*, IHCC, CHAE, Assemblée Nationale, Paris, 19 novembre 1986, p.171-199.

<sup>31</sup>"Note sur l'industrie...", *op. cit.*, SHAA.

<sup>32</sup>Lettre du ministre de l'Air au Président du conseil, Paris, 8 août 1947, SHAA, Z 11613.

Le 28 janvier, l'état-major réduit ses commandes de moitié, même parfois plus sur certains séries. La fabrication du *Fw 190*, trop dangereux est arrêtée quand au nombre des *VB 10* il passe à 50 exemplaires, avant que le projet ne soit abandonné en octobre de la même année<sup>33</sup>. Les industriels n'ont d'autre choix que de se tourner vers des licenciements ou la reconversion industrielle. Cette dernière solution est vivement préconisée par C.Tillon qui charge la DTI d'organiser la reconversion. Les entreprises sont orientées vers la réalisation de moteurs de camions, de tracteurs agricoles vers la fabrication de carrosseries d'autorails, de trolleybus, avec des résultats plus ou moins heureux<sup>34</sup>. A la fin de l'année 1946, plus d'un tiers du personnel de l'aéronautique consacre son activité à la reconversion industrielle.

Aux angoisses financières de l'industrie répondent les incertitudes de l'état-major quant à son emploi et ses missions. Le rapport de la commission Guyot, présenté le 13 juillet 1946, prenant en compte les difficultés économiques réserve essentiellement à l'armée de l'Air des missions d'appui terrestre<sup>35</sup>. Cette conclusion soulève un tollé chez les aviateurs choqués par cette analyse toute terrestre des potentialités de l'aviation, bien loin des enseignements qu'ils ont tirés de la Seconde guerre. Dans une telle conception où la recherche de la suprématie aérienne est ignorée, une rapide modernisation des unités aériennes devient impérative pour l'état-major aérien qui ne peut accepter de voir ainsi oblitérer sa mission de défense du territoire.

Au cours de la séance du comité du matériel du 19 juillet 1946, où participent les généraux Bouscat<sup>36</sup> et Gérardot, si le ministre C. Tillon souligne "*les progrès extrêmement rapides de notre technique*", l'Ingénieur en chef Thouvenot ne manque pas de rappeler que "*la situation est telle que faute de programme ou fabrications nouvelles à lancer rapidement les firmes auront à transférer leur activité sur des travaux de reconversion...en sorte que les problèmes industriels exigent des décisions rapides*"<sup>37</sup>. Le nouveau plan d'armement proposé par le général Bouscat pour les cinq années à venir, basé sur 1213 appareils, est accueilli avec soulagement. Plan risqué, car il repose sur des domaines où l'industrie nationale ne possède pas toute l'expérience requise. Parmi les appareils demandés par l'état-major figurent en effet 639 avions de combat à réaction, des *SO 6020*, *SE 2400*, *SO*

---

<sup>33</sup>Les essais ayant été décevants l'armée de l'Air avait demandé la transformation du *VB 10* en avion de reconnaissance photographique, mais deux graves accidents en 1948 mettent fin à ce projet.

<sup>34</sup>"*Note sur la reconversion de l'industrie aéronautique*", Direction Technique Industrielle, Paris, 28 février 1947, SHAA, Z 11612.

<sup>35</sup>Patrick FACON, "Le réveil du Phénix", *op. cit.*

<sup>36</sup>Le général Bouscat est Chef d'état-major Général de l'armée de l'Air du 28 février au 7 septembre 1946. Le général Gérardot lui succède jusqu'au 15 février 1947.

<sup>37</sup>"*Procès-verbal de la séance pour le comité du matériel*", Paris, 19 juillet 1946, Ministère de l'Armement, DTI, SHAA, Z 11614.

4000, quarante SO 6000 appareils d'entraînement à réaction et 225 quadrimoteurs lourds NC 211 destinés aux unités de transport<sup>38</sup>

C'est toutefois le pari engagé par l'armée de l'Air pour moderniser ses unités, sur lequel le ministère comme la DTI s'engagent à leur tour pour sauvegarder les emplois et assurer la survie du secteur nationalisé. La DTI n'a-t-elle pas affirmé à l'état-major, lors d'une précédente séance le 26 juin, "*que les appareils NC 211 pourraient être commandés immédiatement sans risque exagérés*"<sup>39</sup> mais a spécifié que certaines séries comme le SE 2400, le SO 6020, et le SO 4000 présentant des définitions insuffisantes il faudra attendre 1947 avant de passer les commandes.

En novembre 1946, l'état-major modifie ce programme pour mettre en application les directives du mois d'août du Comité de défense nationale qui assignent comme tâche prioritaire à l'armée de l'Air la protection des territoires d'outre-mer<sup>40</sup>. Avec cette fois 1475 avions, les responsables aériens demandent l'accroissement des unités de police coloniale et l'accélération de la mise au point du MD 315 *Flamant* outil de cette politique<sup>41</sup>. Cet appareil simple et robuste, dont il avait été commandé une soixantaine d'exemplaires dès juillet, marque le retour du constructeur Marcel Bloch désormais Dassault sur la scène de l'aéronautique<sup>42</sup>. Dans ce programme modifié les NC 211 doivent plus que jamais fournir l'ossature des unités de transport, pivot essentiel des nouvelles activités de l'armée de l'Air. Les missions de sécurité restent dévolues aux appareils à réaction dans le cadre d'une force internationale ce "*grand système d'alliance militaire*" que l'état-major général Air appelle de tous ses vœux depuis son projet d'ordonnance d'août 1945 sur l'organisation de l'armée de l'Air<sup>43</sup>.

### **Les désillusions**

Malheureusement les mécomptes rencontrés par les nationales dans la réalisation des appareils à réaction et de transport lourd prévus au programme de 1946 suscitent de fortes inquiétudes dans l'état-major. La difficile mise au point des différents prototypes du SO 6000 -il y en eut cinq au total- conduit l'état-major à renoncer, en octobre 1947, à confier un tel appareil à de jeunes pilotes en formation. Autre constat, tout aussi décevant, celui du NC 211 dont les différents conseils du

---

<sup>38</sup>*Idem.*

<sup>39</sup>"*Compte-rendu de la conférence du 24 juin*", DTI, SHAA, Z 11614.

<sup>40</sup>Patrick FACON, "Le réveil du Phénix", *Air Fan*, n° 90, 1986, p.11-24, et "L'armée de l'Air à l'heure des choix 1946-1948", *Le moniteur de l'aéronautique*, p. 26-35.

<sup>41</sup>Le premier prototype prend l'air le 6 juillet 1947.

<sup>42</sup>Consulter l'entretien de S.Thouvenot, *op. cit.*, où celui-ci rappelle qu'à son retour de déportation C Tillon n'avait pas été intéressé par la proposition de M.Dassault d'un avion colonial. Mais le soutien de l'état-major, une attitude plus positive de C.Tillon et ensuite l'arrivée de A.Maroselli ont permis le retour de M.Dassault en tant qu'avionneur.

<sup>43</sup>"*Projet d'ordonnance sur l'organisation de l'armée de l'Air*", ministère de l'Air, SHAT, série 400 Q2.

matériel de l'année 1947 font état de l'accroissement de la cellule au détriment de la charge emportée alors que la motorisation pose problème. Un an plus tard, lors de son premier vol le 20 juillet 1948 le prototype s'écrase tuant l'équipage d'essai. Pénible bilan qui est à l'origine d'une controverse qui agite les milieux politiques pendant deux ans.

Mais la plus grande déception vient du SO 6020. La déclaration de l'Ingénieur en chef Bonte, au conseil pour le matériel du 16 juin 1947, est un aveu alarmant *"la production du SO 6020 et des avions du programme futur représente un bond sérieux dans les nouvelles réalisations de la construction aéronautique française, leur mise au point n'iront pas sans difficultés"*<sup>44</sup>. Une note rédigée par l'ingénieur en chef du Merle, au mois d'octobre, apporte des éléments complémentaires à ce triste constat : *"malgré les renseignements rapportés par les missions techniques à l'étranger il semble que de dangereuses illusions aient encore cours actuellement en France à ce sujet. Le délai reconnu nécessaire en Angleterre pour le développement des moteurs modernes est de cinq ans du début de l'étude à la mise en service...Il serait vain d'espérer atteindre un niveau comparable à celui des moteurs anglais ou américains. Cette méconnaissance des conditions nécessaires au développement des moteurs prototypes s'explique par l'interruption de notre activité technique pendant les six dernières années...et de plus la part essentielle réservée aux essais au banc a toujours été insuffisante en France"*<sup>45</sup>. Ce même mois, l'état-major après avoir constaté l'insuffisance de la vitesse ascensionnelle du SO 6020 décide en accord avec la DTI de confier à M.Dassault le projet d'un chasseur à réaction moins ambitieux que le SO 6020, à l'origine de l'*Ouragan*. L'année 1947 est donc une année décisive pour l'industrie aéronautique où les nationales qui voient s'évanouir nombre de leurs espoirs alors que de vastes perspectives s'ouvrent pour le constructeur privé M.Dassault. Le *Flamant* bientôt fabriqué en trois versions, à 295 exemplaires, est un prélude au succès du MD 450.

Néanmoins, la dégradation des relations entre les Soviétiques et leurs anciens alliés occidentaux ne permet pas à l'état-major de rester plus longtemps dans l'expectative. Dans une lettre du 14 décembre 1947, le général Piollet chef d'état-major de l'armée de l'Air<sup>46</sup> informe A.Maroselli<sup>47</sup> nouveau ministre de l'Air depuis le début de l'année *"qu'on a cherché jusqu'à présent à faire la soudure entre l'ancien matériel qui équipe nos unités et le futur matériel français. On comptait pour cela sur une période calme d'un dizaine d'années au moins. Maintenant il ne s'agit plus de*

---

<sup>44</sup>"Compte-rendu de réunion pour les matériels du 16 juin 1947", SHAA, Z 11614.

<sup>45</sup>"Révision de la politique technique à suivre en matière de prototypes", Paris, le 27 octobre 1947, DTI, note de l'ingénieur en chef du Merle, directeur du service technique aéronautique, SHAA, Z 11612.

<sup>46</sup>Le général PIOLLET est nommé à ce poste le 15 février 1947.

<sup>47</sup>A MAROSELLI est ministre de l'Air du 28 janvier au 28 juillet 1947, puis le ministère est transformé en secrétariat d'Etat dont il détient le portefeuille jusqu'au 24 juillet 1948.

*faire une soudure à longue échéance...en fonction de la nécessité de pouvoir prendre part à un conflit international, l'armée de l'Air a établi un programme nouveau qui met l'accent sur l'avion d'interception et propose de résoudre le problème immédiat en achetant du matériel et des licences à l'étranger*<sup>48</sup>. Les événements ultérieurs vont fournir à l'état-major air l'argument décisif en faveur de ce nouvel infléchissement de sa politique d'armement. Le coup d'état pro-soviétique de Prague, en février 1948, conduit le Benelux à demander l'élargissement du pacte de Dunkerque signé par la Grande-Bretagne et la France un an plus tôt. Le pacte de Bruxelles, ratifié le 17 mars 1948, puis le blocus de Berlin, déclenché quelques mois plus tard, sont autant d'éléments en faveur de la demande de l'état-major Air. Au mois de juin 1948, l'état-major se décide à acheter un intercepteur britannique à réaction, le *Vampire* qui pourra assurer des missions de défense aérienne et mener des missions d'appui. Une trentaine de *Vampire* sont livrés en septembre, suivis par quatre-vingt-dix autres un an plus tard, alors que 250 appareils doivent être construits sous licence en France.

A l'enthousiasme de la libération a succédé un désappointement dont témoignent les analyses de la DTI avec des conclusions divergentes mais complémentaires. Si les responsables de la DTI mettent l'accent sur les difficultés économiques *"cette situation est la rançon du fait que les appareils ont été commandés sur plan. Il convient de se reporter à 1945, à l'époque où la France était encore en guerre et ce n'était pas seulement un acte de foi dans les destinées aéronautiques du pays, mais aussi un acte de patriotisme pur et simple de commander des appareils militaires dont la France avait besoin...Ce que la plupart des critiques omettent, c'est de voir avec franchise l'inextricable complexité que représente la livraison à l'Armée d'appareils complets et en ordre de marche dans les conditions économiques où se débat actuellement l'économie française"*<sup>49</sup>. L'état-major, pour sa part, met l'accent sur les erreurs des politiques révélant en filigrane les rapports souvent houleux que furent ceux de C.Tillon et de l'armée de l'Air <sup>50</sup> : *"à la libération...ceux qui avaient à charge de reconstruire un force aérienne nationale ne se sont pas pleinement rendu compte du retard technique accumulé au cours des cinq années de guerre...Donnant du travail aux spécialistes et aux ouvriers sur des séries de matériels vieux de dix ans et en lançant les ingénieurs sur les techniques de l'avenir, on risquait de créer ce vide entre le matériel du passé et celui de l'avenir dont souffre si cruellement l'armée*

---

<sup>48</sup>Lettre du général PIOLLET, Chef d'état-major général de l'armée de l'Air au secrétaire d'état aux forces armées, sur la *"Mise en oeuvre de l'armée de l'Air"*, Paris le 14 décembre 1947, SHAA, E 2762.

<sup>49</sup>*"Note pour le monsieur le ministre"*, DTI, rédigée en 1947, Z 11611.

<sup>50</sup>Consulter sur ce point l'ouvrage de J.SOUFFLET, *Un étrange itinéraire : Londres Vichy Londres*, Plon, p.209 à 217, ainsi que l'entretien qu'il accordé à la section d'histoire orale du SHAA, bande n°105.

*de l'Air aujourd'hui*<sup>51</sup>. Mais au delà de l'incontestable échec des nationales face à un défi d'importance, s'est joué la douloureuse mutation d'une industrie pionnière au début du siècle en une industrie de pointe. De nouveaux critères s'instauraient difficilement perceptibles par leur acteurs en cette période charnière où la France passait d'une économie de guerre à une économie de paix.

---

<sup>51</sup>"*Note sur l'armement de l'armée de l'Air*", Etat-major général Air, Cabinet, Paris, 14 décembre 1947, SHAA, E 2760.