

N°Exposant:

**AERONEF PRESENTE EN VOL:**  **EN STATIC:** 

N°Salon: 94

**Attention: Les renseignements demandés sont destinés aux commentateurs officiels du Salon**

L'exposant doit y indiquer clairement les éléments techniques, les données commerciales, ainsi que tout ce qu'il souhaiterait que les commentateurs diffusent au public sur son appareil lors de sa présentation en vol.

<b>CONSTRUCTEUR:</b>	CURTISS		
<b>NOM ET TYPE DE L'APPAREIL:</b>	H75		
<b>CATEGORIE:</b>	Chasseur		
<b>PAYS:</b>	USA		
<b>PREMIER VOL:</b>	<b>EQUIPAGE DE PRESENTATION:</b>		
Date: 15/04/1935	Lieu: Wright Field		
Equipage:			
<b>PROPULSEUR(S):</b>			
Nombre:	1	Type:	14 cylindres en étoile R-1830 Twin wasp
Constructeur:	Pratt & Whitney		
Puissance maxi (sans PC):	1 000 CV	Avec PC:	
Hélice(s):			
<b>RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES:</b>	<b>RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX:</b>		
Masse à vide:	2 495 kg	<b>Prototypes (ou pré-série):</b>	
Masse maxi au décollage:	3 091 kg	<b>Commandes fermes:</b>	
Vitesse de croisière maxi:	370 km/h	<b>Commandes en options:</b>	
Vitesse maxi opérationnel:	556 km/h	<b>Livraisons:</b>	
Vitesse de décrochage:	111 km/h	<b>Cadence de production:</b>	
Autonomie:	03:00	<b>Nombre de clients:</b>	
Rayon d'action:	1 111 km	<b>Contact pendant le salon:</b>	
<b>AMENAGEMENT:</b>	<b>ARMEMENT:</b>		
Aménagement:	Quatre canons FN-Browning de 7.5 mm		
Monoplace			
Charge marchande:	596 kg		
<b>COMMENTAIRE:</b>			
<p>Dès la fin de 1937 la France se rend compte de l'énorme déséquilibre de ses forces aériennes par rapport à la Luftwaffe. Même si le plan V prévoit la fabrication de 1 000 avions de chasse entre avril 38 et avril 39 (MS 406 et MB 150), le nouveau Ministre de l'Air conscient que l'industrie aéronautique française ne pourra tenir ses engagements, décide d'importer au moins 300 avions de chasse auprès des Etats-Unis. L'US. Army Corps ayant très récemment choisi le Curtiss P-36, et l'évaluation de l'appareil étant excellente, malgré une franche opposition du Ministère des finances français compte-tenu du prix d'un Curtiss double de celui d'un MS 406 ou Bloch 150, un premier contrat portant sur 100 appareils est signé en mai 38, l'avion étant adopté sous l'appellation Curtiss H75-A1. Les cellules et les hélices sont fournies par Curtiss, les moteurs par Pratt &amp; Whitney, les 4 mitrailleuses de 7.5 mm par la firme Browning de Belgique, les instruments de vol, collimateurs et siège sont fournis par des fabricants français. Tous ces éléments sont convoyés vers Bourges, où la SNCAC a pour charge de les assembler à partir de février 39. Il faut noter la remarquable efficacité entre la réception des éléments à Bourges et la livraison à l'Armée de l'air. Entre temps, la crise de Munich en septembre 38 a montré l'imminence de la menace allemande ; une seconde commande de 100 Curtiss est signé en mars 39, dont la majorité livrée sera des H75-A2, qui se différencient du premier modèle par l'ajout de 2 mitrailleuses de voilure supplémentaires, un moteur légèrement plus puissant et un fuselage arrière renforcé. Un troisième contrat est conclu en septembre 39 une fois la guerre déclarée, portant sur 530 H75-A3 et A-4, dénominations dues à des changements de moteurs. Une centaine seulement seront livrés à l'armée de l'Air avant l'armistice, dont moins d'une dizaine de H75-A4.</p>			

