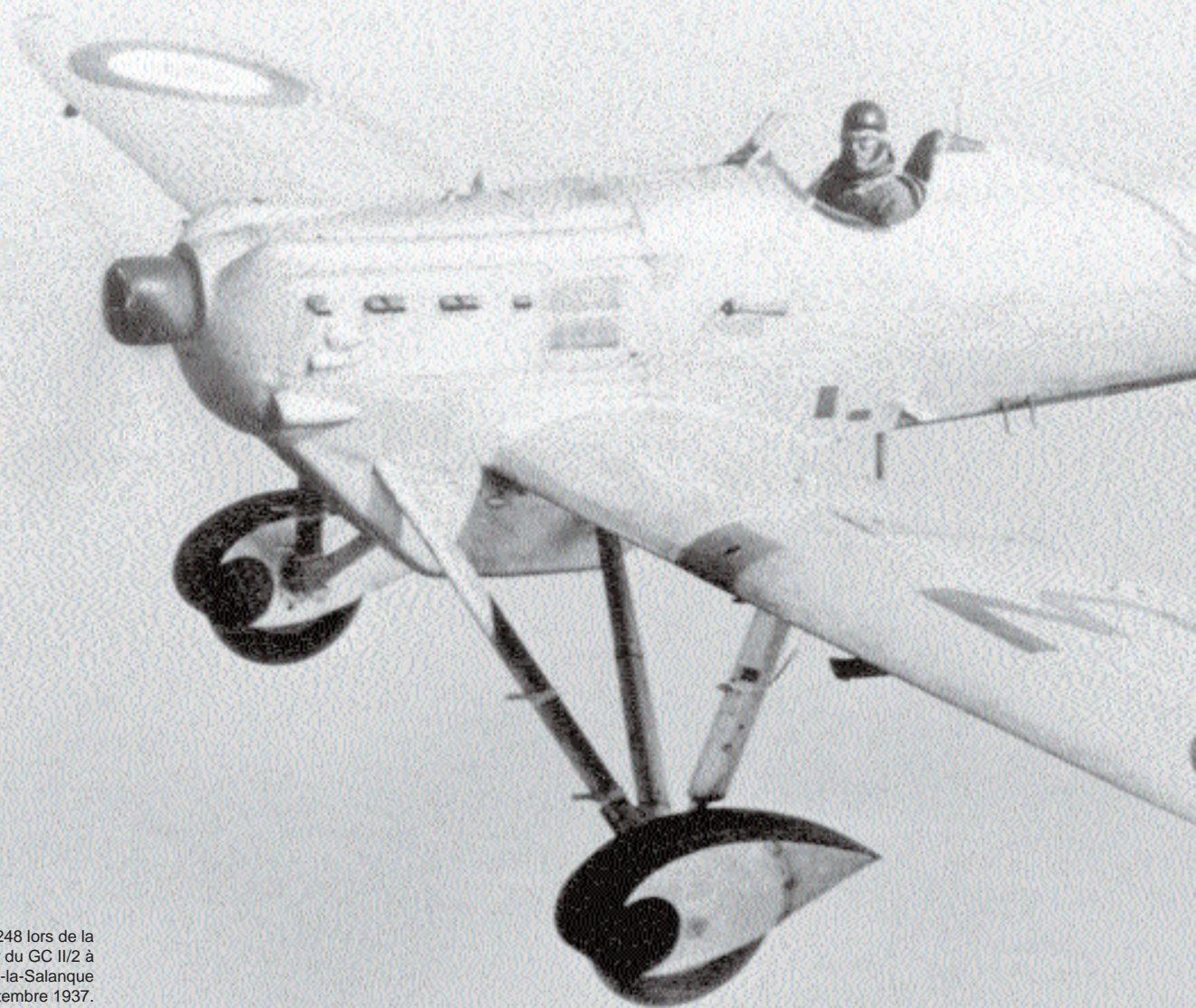


LE CHASSEUR À LA M

LA FAMILLE DEWOITINE D.500



Le D.501 n° 248 lors de la campagne de tir du GC II/2 à Saint-Laurent-de-la-Salanque en septembre 1937.

On notera avec intérêt le fil qui part de la béquille, entoure l'antenne ventrale et se divise ensuite en deux pour venir s'attacher aux pattes de train. (Collection J. Mutin)

FRANÇAISE

- D.510



Lorsqu'il entre en service en mars 1935, le Dewoitine D.500 est le premier chasseur moderne de l'armée de l'Air et suscite l'admiration dans le monde entier par ses innovations techniques et ses performances.

Son successeur – le D.510 – ne précède que de six mois le Messerschmitt Bf 109B.

En trois ans, un énorme fossé s'est creusé entre les chasseurs modernes de première génération et ceux qui vont participer aux premières campagnes de la Seconde Guerre mondiale.

Christian-Jacques Ehrengardt

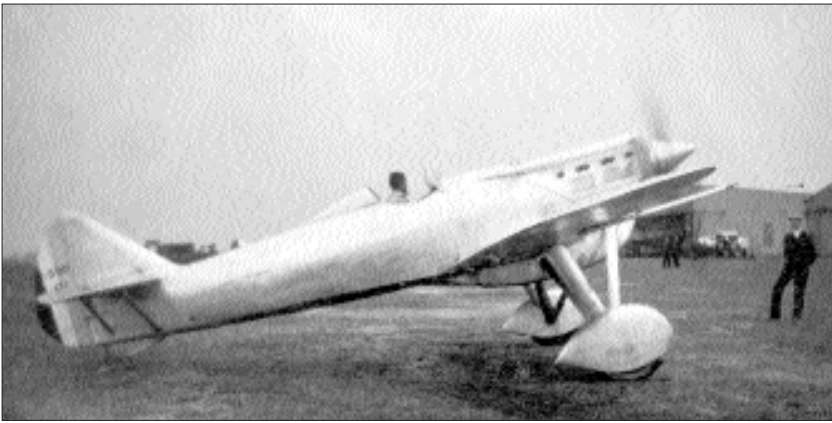


Photo amateur du D.500 n° 01 au roulage après son premier vol le 18 juin 1932. Tout le personnel de l'usine attend Marcel Doret. (Collection R. Danel)

QUAND IL DÉCIDE de présenter un projet au programme C1 de 1930, devant pourvoir au remplacement des sesquiplans Nieuport, Émile Dewoitine est loin d'être inconnu. Pourtant, ses réalisations passées ont rencontré peu de succès, si ce n'est, dans une certaine mesure, à l'exportation. Les qualités des avions ne sont pas en cause, puisque quelques-uns ont à leur actif plusieurs records du monde. Après quelques vicissitudes financières, Émile Dewoitine s'est exilé en Suisse avec son équipe d'ingénieurs. Il est rappelé en France peu après la création du ministère de l'Air par M. Albert Caquot, chef de la Direction technique et industrielle et promoteur de la « politique des prototypes ».

Émile Dewoitine fonde alors la SAF (Société aéronautique française), qui est en fait une sorte de GIE constitué avec Lioré-et-Olivier, et ouvre l'usine Pasteur à Franczal dans les faubourgs de Toulouse. De retour à Châtillon, le bureau d'études s'attelle à la création d'un monoplane de chasse à aile cantilever et de construction entièrement métallique auquel est donné la dénomination de D.38. D'améliorations en améliorations, Dewoitine en arrive au D.50, puis au

D.50bis, qui va être rebaptisé D.500 pour participer à l'appel d'offres du programme C1.

VAINQUEUR HAUT LA MAIN

En raffinant ses études précédentes, Dewoitine parvient à dessiner un monoplane à aile basse cantilever, de construction entièrement métallique (y compris le revêtement des gouvernes), présentant une structure d'aile originale à un seul longeron, en avant duquel le caisson de bord d'attaque travaille en torsion. Pour répondre aux exigences du programme, le train est fixe, mais à voie large et caréné, le poste de pilotage est à l'air libre et, à l'emplanture du bord de fuite de l'aile, une échancrure est sensée améliorer la visibilité vers le bas. Ces choix ne sont naturellement pas ceux d'Émile Dewoitine mais du STAÉ (Service technique de l'aéronautique), contre lequel l'ancien pilote d'essai Jacques Lecarme, qui en faisait pourtant partie, ne mâche pas ses mots :

« L'état-major avait exigé une forte échancrure au bord de fuite, à la racine d'aile, pour la visibilité à la verticale. Il est assez étrange que ce secteur ait paru beaucoup plus important que le secteur avant pour le combat. La doctrine militaire était définitive : "on ne voit rien au travers d'une vitre". Sur les avions en service, les pare-brise étaient donc réduits, par ordre, au minimum tolérable, pour pouvoir se pencher au dehors ! Le D.500 montait à 8 000 et allait vite. Le poste ouvert, en tôle, causait alors de pénibles souffrances au pilote. Au CEV nous avons tenté, en vain, de faire adopter une verrière fermée. L'opposition de l'état-major fut inébranlable. »

Il ne manque plus qu'un moteur à la hauteur des ambitions de Dewoitine. Début 1932, Hispano-Suiza présente son 12Xbrc, bientôt rebaptisé 12Xbrs (le « c » signifiant compresseur et le « s » suralimenté), un 12 cylindres en V dérivé du 12Mbr et développant 650 ch à 4 000 mètres, équipé d'un compresseur à air Farman entraîné par courroie. Le 12X est d'ailleurs retenu sur neuf des dix prototypes commandés par M. Caquot au titre du programme de 1932. Il est prévu une version capable de recevoir un canon de 20 mm logé entre les têtes de cylindres et tirant par le moyeu de l'hélice. Cette solution d'armement n'est pas envisagée pour le D.500, qui se contentera de deux mitrailleuses de capot Dame de 7,5 mm avec chargeurs de 300 coups par arme.

Le prototype n° 01 vole pour la première fois à Toulouse le 18 juin 1932, piloté par le célèbre Marcel Doret. Il s'avère légèrement moins rapide que le Bernard 260, mais aux essais officiels effectués en octobre par le CEMA (Centre d'essais du matériel aérien) de Villacoublay, il atteint quand même 372 km/h à 4 750 m au poids en charge de 1 705 kg, soit 22 km/h de plus que ne l'exige le programme officiel.

Le D.500 va écraser de sa classe tous ses concurrents et son choix pour la production en série ne fait aucun doute. Toutefois, le ministère honorera de petites commandes deux autres modèles, beaucoup plus classiques, le Blériot-SPAD 510, ultime aboutissement en France du biplan de chasse, et le Loire 46, compromis entre les deux formules.

La politique des « prototypes » chère à M. Caquot présente l'avantage d'avoir permis à de nombreux constructeurs de pouvoir exprimer leurs conceptions et leur talent aux frais de l'état. Toutefois, force est de constater que malgré le fourmillement d'idées neuves et la volonté d'innovation, la

Pour prouver que la formule du D.500 est la bonne, Émile Dewoitine va jusqu'à financer la construction du D.560 reprenant la cellule du D.500 sur laquelle sont successivement montées une aile « à la mode PZL » et une aile parasol. L'appareil s'avéra plus lent dans les deux configurations, l'aile de mouette oblitérant en outre la visibilité du pilote vers l'avant. (Collection R. Danel)



RÉPARTITION DU PREMIER MARCHÉ

Usine	Prototypes	Série
Dewoitine	D.510 n° 48, 56 D.511 n° 01	D.500 n° 47, 49, 55 D.500 n° 57, 59 à 61 D.501 n° 50 à 54
Lioré-et-Ol.		D.500 n° 07 à 46 D.501 n° 02 à 06

plupart d'entre eux ont fait preuve d'un classicisme prudent. L'inconvénient de cette politique, c'est que dans une sorte de souci d'équilibre, le ministère s'est entêté à commander plusieurs modèles, dont certains en petite quantité, de sorte que, contrairement à nos voisins anglais et allemands, nous n'avons jamais ressenti le besoin de standardiser la flotte de chasse à seulement deux types différents. La chose est allée en empirant au fil des années, au point qu'en mai 1940, pas moins de huit modèles de chasseurs étaient en service ou s'approprièrent à y entrer, sans parler de ceux commandés sur plan en France comme aux États-Unis.

PREMIÈRE COMMANDE DE SÉRIE

Le Bernard 260 connaît son comptant de maladies infantiles et la firme disparaît avant d'avoir pu améliorer l'appareil. En revanche, tout se passe pour le mieux pour le D.500 qui, en mai 1933 est confié au GAN (groupe des avions nouveaux) avant de passer à Cazaux pour des essais d'armement en juillet. Les pilotes militaires sont enchantés par la machine et, chose excessivement rare à l'époque, aucune modification majeure n'est demandée au constructeur.

Dans le concert général d'éloges se trouvent quand même quelques inconditionnels du biplan – et pas des moindres, comme le général Pinsard – qui s'inquiètent de la résistance du revêtement travaillant et de celle du longeron unique sous facteur de charge élevé.

En revanche, un certain nombre d'aménagements mineurs sont exigés et l'avion retourne en usine en avril 1934. En raison de la surchauffe continue du moteur, un radiateur plus profond et plus large est installé; ce sera au détriment des performances. L'hélice Reed-Levasseur métallique, dont le poids est jugé responsable de la rupture de boulons du moyeu, est remplacée par une Chauvière en bois à pas fixe plus légère – mais provoquant des vibrations en virage serré. Il reçoit également des carénages de roues semblables à ceux dessinés pour la série.

Le ministère de l'Air passe une première commande de 3 prototypes et 52 avions de série le 23 novembre 1933. Cette commande est répartie entre Toulouse (Dewoitine) et Argenteuil (Lioré-et-Olivier). Parmi les avions de série figurent 10 D.501, se différenciant du D.500 par le moteur Hispano-Suiza 12XCrS équipé d'un canon Oerlikon de 20 mm, fabriqué sous licence par Hispano-Suiza sous la dénomination de HS 9, tirant dans l'axe. Ce canon remplace les mitrailleuses de capot, mais Dewoitine étudie le montage d'une Darne de 7,5 mm sous chaque aile, en arrière du longeron, pour augmenter la puissance de feu. Les premiers D.501 seront livrés sans et « rétrofités » ultérieurement.

Le n° 01, rendu à la SAF, recevra une immatriculation civile (F-AKCK) dans le but de prospecter la clientèle étrangère.

L'avion tête de série n° 47, qui vole pour la première fois le



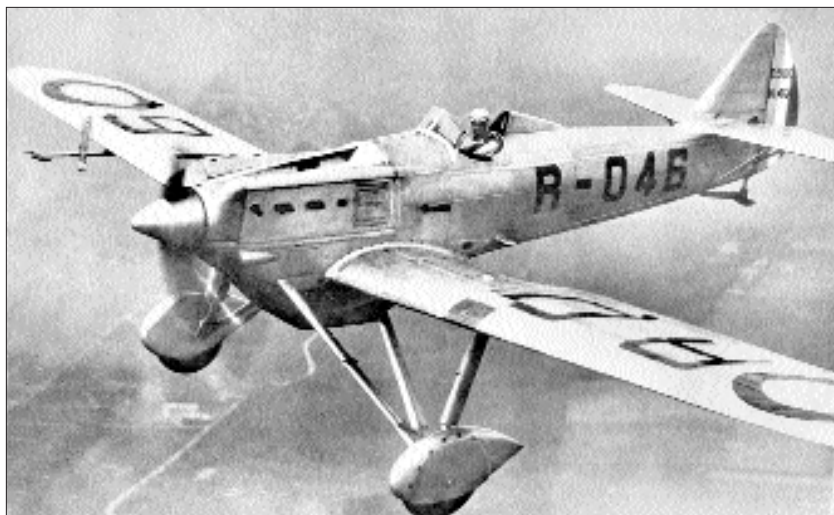
29 novembre 1934, a pour mission de définir la série, alors même que les chaînes de Toulouse et d'Argenteuil ont commencé la production. Cependant, le 19 décembre 1934, l'appareil est victime de « flutter » lors d'un piqué en survitesse et perd son aileron gauche; Marcel Doret réussit à ramener l'appareil au sol. Il est moins chanceux le lendemain, où dans des conditions analogues, les deux ailerons du n° 49 sont arrachés, contraignant le pilote à sauter en parachute.

Plusieurs solutions sont envisagées pour combattre l'apparition de ce phénomène, le STAé favorisant la pose d'amortisseurs de vibrations hydrauliques Repusseau. Toutefois, leur efficacité variant sensiblement avec la température, ils ne semblent pas constituer la réponse appropriée. La solution viendra de l'ingénieur en chef de

Ci-dessus :
Marcel Doret, l'un des plus célèbres pilotes français de l'époque pose, non sans une certaine fierté, devant le prototype du D.500.

Ci-dessous :
le premier exemplaire, le n° 47, servira à la définition de la série du D.500. On distingue assez bien les goulottes des mitrailleuses de capot.

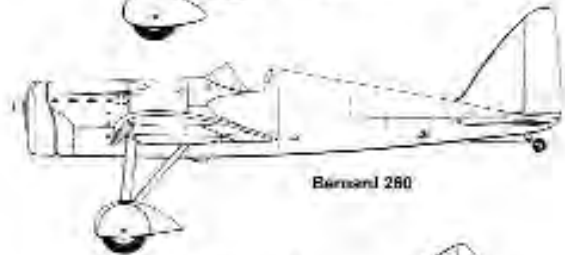
En bas :
le D.510 n° 48 sert à la fois de prototype à la série D.510 et d'avion de démonstration. (Collection R. Danel)



LES CONCURRENTS DU DEWOITINE D.500



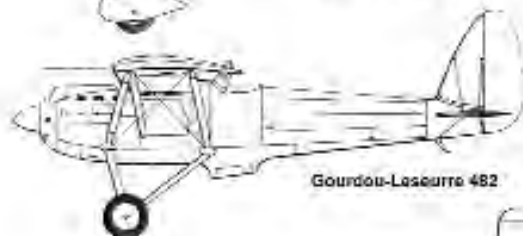
ANF-Les Mureaux 170



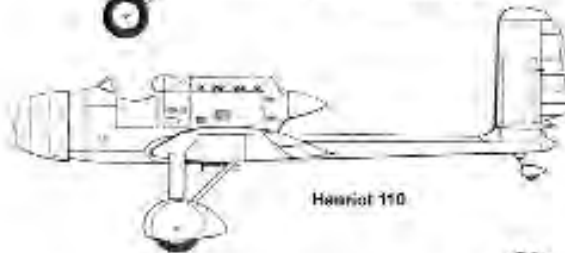
Bernard 260



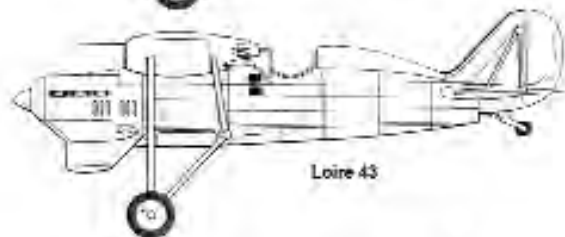
Blériot-SPAD 510



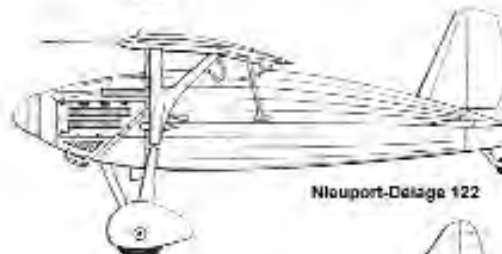
Gourdou-Leseurre 482



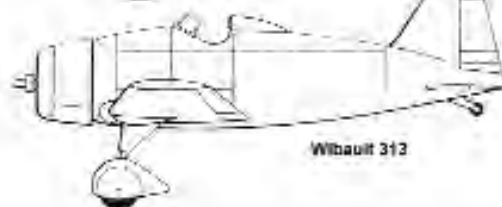
Hanriot 110



Loire 43



Nieuport-Delage 122



Wibault 313

ANF-Les Mureaux 170

Un des modèles rejetés en raison de son aile « PZL » qui gênait la visibilité vers l'avant. Possédait une maniabilité au-dessus de la moyenne.

Bernard 260

Probablement le meilleur compétiteur, en tout cas le plus rapide (375 km/h). Équipé de becs de bord d'attaque et de volets de courbure Handley-Page améliorant sensiblement la maniabilité et retardant le décrochage à basse vitesse. Sous-motorisé, difficultés de refroidissement, équipements trop complexes. Ses défauts auraient pu être corrigés si la société Bernard n'avait pas déposé le bilan avant.

Blériot-SPAD 510

Seul biplan du programme. Peu innovant, sans doute la raison pour laquelle il sera commandé en série. Faible charge alaire, instabilité latérale corrigée par l'allongement du fuselage.

Gourdou-Leseurre 482

Médiocre visibilité vers l'avant, forte traînée, performances insuffisantes (n'atteindra pas les minima imposés).

Hanriot-Bèche 110

Bipoutre à aile basse cantilever et hélice propulsive. Plus lent et beaucoup moins maniable que la plupart des autres compétiteurs.

Loire 43

Ne sera pas présenté aux tests officiels, le prototype s'étant écrasé pendant les essais constructeur, probablement à la suite d'une perte de connaissance du pilote. Donnera naissance au Loire 46 qui sera commandé en série.

Morane-Saulnier 325

(non représenté)

Monoplane à aile basse contreventée. Trop lourd, les mâts de l'aile provoquaient des turbulences qui dégradaient l'efficacité des gouvernes.

Nieuport-Delage 121

(non représenté)

Monoplane à aile parasol présentant une vaste échancrure (voire un trou) pour permettre au pilote de passer la tête par-dessus l'aile. Équipé d'un Lorraine Petrel avec radiateur dans l'épaisseur de la voilure. Vitesse d'atterrissage trop rapide, train fragile, radiateur peu efficace.

Nieuport-Delage 122

Essentiellement semblable au 121, sauf le moteur HS 12Xbrs.

Wibault 313

Le seul équipé d'un moteur en étoile, un GR 9Kbrs. Très rapide en palier, poussif en montée. Visibilité vers l'avant très critiquée.

Nieuport, Albert Mary, qui a perdu un prototype un an auparavant dans les mêmes circonstances. Il préconise de poser des masselottes de compensation externes. Ce sera fait, non sans mal, nombre de constructeurs et d'utilisateurs protestant contre ces masses inertes génératrices de traînée. Le n° 47 revole avec le système Repusseau le 7 mars 1935 piloté par Jean Doumerc.

NOUVELLES COMMANDES

Cet incident retarde les premières livraisons, prévues pour août 1934. Les chaînes ne reprennent la construction des voilures que le 20 mars 1935, un mois avant la réception par le CRAS du n° 47 modifié. Au 1^{er} juillet de la même année, 35 D.500 et 9 D.501 ont été livrés au CRAS (Centre de réception des avions de série).

Pendant ce temps, le ministère a passé une nouvelle commande portant sur 50 D.500 en date du 13 août 1934, dans le cadre du Plan I ou plan de rénovation de l'armée de l'Air. Numérotés de 62 à 111, ils sont construits par Lioré-et-Olivier à une cadence assez soutenue, puisqu'ils sont livrés entre juillet à novembre 1935. Ces appareils disposent de deux mitrailleuses Darne supplémentaires montées sous les ailes. À partir du n° 72, ils reçoivent des supports d'antennes en vue de l'installation ultérieure d'une radio RI OTC-31.

Tandis que chez Dewoitine on travaille sur la version D.510, de nouveaux marchés sont passés par l'état, toujours dans le cadre du Plan I. En janvier 1935, 100 D.501 sont commandés à Lioré-et-Olivier, dont 30 sont destinés à l'Aéronautique navale, et 40 aux Ateliers et Chantiers de la Loire, dont l'usine est implantée à La Baule. Les mitrailleuses d'aile Darne à alimentation par bande sont remplacées par des MAC 34 alimentées par un tambour de 300 cartouches.

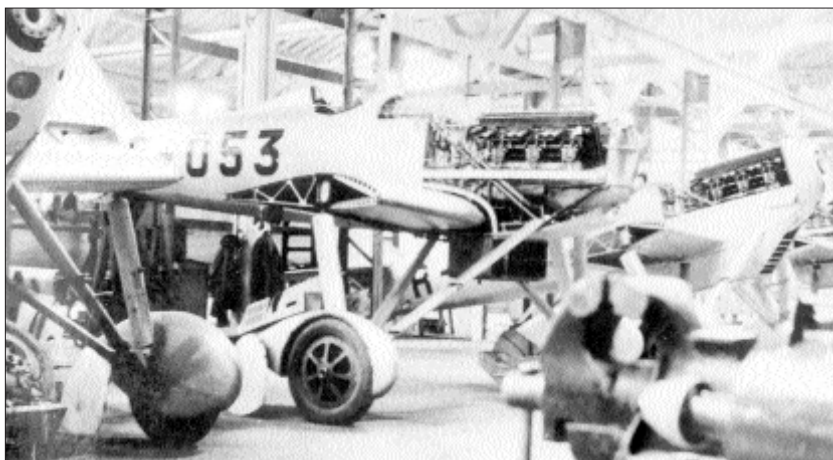
Le D.500 présente une planche de bord très complète pour l'époque. Comme on sait que le Français est généralement réticent à tout progrès technique, ce luxe n'est pas apprécié par tous, en particulier par le capitaine Daru, petit-fils du Comte Pierre Antoine Daru, qui fut ministre de Napoléon I^{er} :

« Après avoir longuement contemplé le tableau de bord sans dire un mot au cours de son "amphi-cabine", il écarta son instructeur et appela son fidèle mécanicien : "Ôte-moi de là toutes ces pendules, mon brave, et mets le portrait de l'Empereur à la place !" »

LE D.510

Sortie d'usine au printemps de 1934, la cellule du D.500 n° 48 est équipée d'un moteur 12Ycrs développant 860 ch à l'altitude de rétablissement et entraînant une hélice tripale métallique Ratier à pas ajustable au sol. Rebaptisé D.510 n° 48, il reçoit un nouveau radiateur un peu plus profond. Son poids à vide passe à 1 429 kg et son poids en ordre de marche à 1 921 kg.

Marcel Doret lui fait faire son premier vol le 14 août 1934 (soit trois mois avant le n° 47), au cours duquel il devient le premier avion militaire français à dépasser les 400 km/h. Il est confié au CEMA le 8 septembre 1934 et fait partie le mois suivant de la mission de représentation de l'armée de l'Air lors des funérailles du roi Alexandre I^{er} de Yougoslavie. Les essais menés à Villacoublay laissent apparaître un manque de stabilité latérale due au couple plus puissant développé par le 12Ycrs. L'avion est retourné à Franczal où on lui



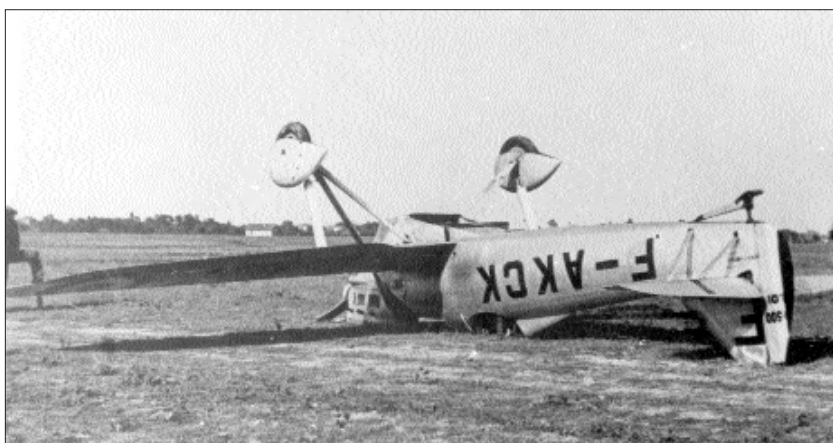
adapte des surface verticales agrandies, le gouvernail de direction recevant un volet de compensation. Le train Charles est remplacé par un Messier, un marchepied est ajouté sur le côté gauche (pour le mécanicien) et un troisième réservoir largable de 55 litres est logé sous le fuselage, en arrière du radiateur, pour porter la capacité totale en carburant à 345 litres. À la suite de l'incident du 19 décembre 1934, les ailerons sont équipés d'amortisseurs Repusseau Prêté à la SAF et revêtu de l'immatriculation civile F-AODZ, il sert d'avion de démonstration pour la prospection de la clientèle étrangère. Rendu à l'armée de l'Air, il est temporairement désigné D.510 n° 1 avant d'être transformé en D.504LP (lance-parachute). Il est alors équipé d'un 12Ybrs sans canon et d'un compartiment destiné à recevoir un parachute à la place du troisième réservoir. Après les essais, il est affecté à l'EPP d'Avord où il sera détruit dans un accident le 8 mars 1940.

Dans le cadre du Plan I, 25 (puis 32 pour compenser les ventes à la Lituanie) D.510 sont commandés à Lioré-et-Olivier en mai 1935, soit huit mois après le marché avec la Turquie. Les cellules montées à Argenteuil sont ensuite transportés par la route jusqu'à Toulouse où les finitions sont assurées par la SAF. Cette procédure est surtout dictée par la nécessité d'aider la maison Dewoitine en proie à quelques difficultés financières et sur le point de licencier du personnel. D'abord numérotés par la SAF à leur sortie d'usine de 1 à 25, ces avions seront renumérotés à la suite de la série des D.501, de 252 à 276. Il semble, toutefois, que les peintres n'aient pas fait d'excès de zèle, les D.510 n° 11 et 19 figurant sur le recensement des terrains de la zone Sud en juillet 1940 !

Le modèle 510 diffère également du 500/501 par le montage

Le n° 54 (R-053), dernier appareil du premier lot de D.501, est en cours de montage à l'usine de Toulouse.
(Collection J. Mutin)

La triste fin du D.500 n° 01 sous son immatriculation civile, plié par le capitaine Guy Fanneau de La Horie du CEMA lors d'un vol de démonstration à Franczal le 12 octobre 1934.
(Collection J. Mutin)





Le lieutenant-colonel Armand Galliot de Turenne devant le D.500 n° 10, l'un des tout premiers affectés en octobre 1935 à la 42^e escadre mixte de Reims, dont il est le « patron ». (Collection J. Mutin)

en série d'un poste de radio Radio Industrie OTC 31, monté en « rétrofit » sur les D.500 et 501.

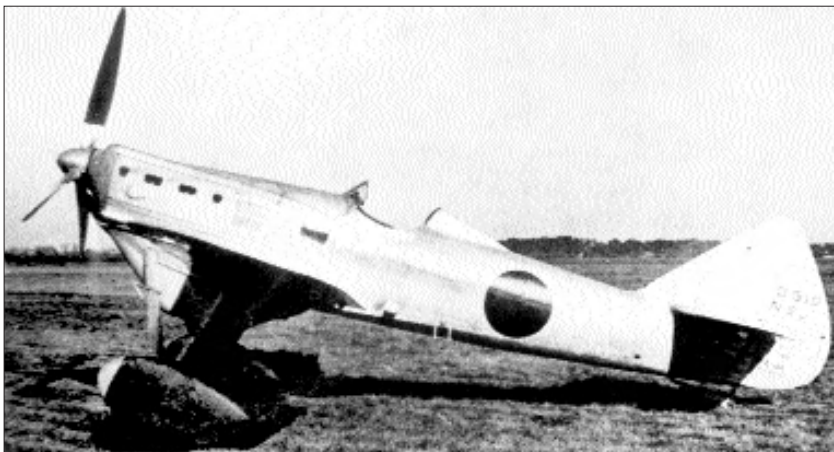
Le STAé a demandé que le train d'atterrissage soit renforcé, les roues devant être montées sur un essieu en fourche. Du fait de ces modifications et parce que les exportations sont prioritaires, les livraisons à l'armée de l'Air prennent du retard. Le dernier de ces appareils devait être livré fin décembre 1935, le premier ne le sera que le 9 octobre 1936. Par ailleurs, le premier avion de série (n° 252) est refusé à la contre-réception par le CRAS, parce qu'il n'a pas satisfait aux minima exigés : 385 km/h à 5 000 mètres, 370 km/h à 6 000 mètres et temps de montée à 8 000 mètres inférieur à 18 minutes.

Le CRAS réceptionne les 14 derniers appareils en décembre 1936, soldant ainsi le premier marché de 25 machines. Les 7 avions « compensatoires » arrivent en mai 1937, suivis en juin et juillet des appareils n° 216 à 219, qui sont en fait des D.501 construits par Loire et mis aux standards D.510 par Lioré-et-Olivier.

À la fin de l'année 1936, 240 D.500 et D.501 et 25 D.510 ont été livrés à l'armée de l'Air.

Si en 1934 les aviateurs du monde entier regardent avec une curiosité mêlée de réticence l'apparition des nouveaux monoplans à aile basse cantilever, monocoques à revêtement travaillant entièrement métallique, deux ans plus tard ils sont déjà dépassés. Il n'y a plus alors un seul bureau d'études qui ne planche sur un projet de chasseur monoplace à train rentrant, volets de courbure, hélice à pas variable et cabine fermée. Avant même son entrée en service, retardée par les causes que l'on sait, le D.510, sur lequel l'armée de l'Air fonde ses uniques espoirs pour renouveler son aviation de chasse, est un modèle d'un autre temps.

Le Dewoitine D.510 n° 2J a été réceptionné par l'armée Impériale japonaise le 25 juin 1935. Sur le gouvernail, les spécifications de poids sont rédigées en caractères kana ! (Collection J. Mutin)



NATIONALISATION

Le 29 octobre 1936, 30 D.510 (n° 277 à 306) sont commandés à Lioré-et-Olivier, dont 6 sont destinés à la Chine (ex-n° 280, 281 et 301 à 304). Ce lot diffère du précédent par l'installation d'un ensemble de radiotéléphonie Thomson 53. Il connaît les mêmes retards que le précédent, le premier appareil étant pris en compte en septembre 1937, soit avec quatre mois de délai. Les derniers sont livrés en janvier 1938. En décembre 1936, une dernière commande de 50 exemplaires (n° 307 à 356) est passée auprès de Lioré-et-Olivier.

Il peut paraître étonnant de voir le ministère de l'Air continuer à passer commande d'un avion déjà démodé, alors que dans le même temps, il signe le premier contrat en faveur du MS.405/406. À cette époque, l'aggravation de la tension internationale entraîne le besoin urgent de renouveler le matériel existant, mais aussi de renforcer les effectifs de l'armée de l'Air. Comme il n'existe pas alors de « deuxième fer au feu » en matière de chasseurs de nouvelle génération, il faut se rabattre sur des modèles éprouvés, en cours de production, et qui peuvent rendre service comme avions « de transition ».

À la suite de la nationalisation du secteur aéronautique, le 20 février 1937, la SAF devient la SNCAM (Société nationale de constructions aéronautiques du Midi), dont Émile Dewoitine est nommé administrateur délégué, tandis que Lioré-et-Olivier est englobé dans la SNCASE (Sud-Est). C'est donc cette dernière qui reprend les deux derniers contrats à son compte.

En ce qui concerne le second, la proche montée en charge de la production du MS.406 permet de dégager 18 D.510 pour la Chine (n° 311 à 316, 323 à 328 et 335 à 340). Les premières machines arrivent en février 1938 et les trois dernières (n° 354 à 356) le 8 juin.

Dans le cadre du plan de mobilisation industrielle, la SNCAM reçoit en juillet 1937 la commande de guerre B/56 qui stipule que le constructeur doit s'organiser de manière à être en mesure de fournir, en cas de conflit, 10 D.510 dès le troisième mois des hostilités et, ensuite, 40 appareils par mois. Lorsque la France entrera en guerre, la SNCAM commence le montage des D.520.

EXPORTATIONS

Dès son arrivée au sein de l'armée de l'Air, le D.500 suscite un intérêt considérable à l'étranger. Toutefois, les réalisations ne seront pas à la hauteur des promesses et les ventes à l'export se situeront à un niveau assez faible. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène et on ne peut nier, en particulier, un plus grand dynamisme commercial de la part des constructeurs étrangers. Les éventuels utilisateurs ont, pour la plupart, soigneusement évité d'essayer les plâtres et attendu que l'appareil entre en service au sein de l'armée de l'Air. Dès lors, les retards de livraison seront préjudiciables au D.510 qui, lorsqu'il sera autorisé à l'exportation, se retrouvera confronté à la concurrence d'avions plus modernes, plus performants et parfois meilleur marché.

En fait, les clients étrangers s'intéresseront plus au moteur-canon qu'à l'avion lui-même.

Nous ne détaillerons pas les ventes à l'export ni l'utilisation opérationnelle de ces avions, ces sujets ayant fait l'objet d'un article très détaillé dans Aéro-Journal n° 22.

Assez cocasse est l'affaire du D.510 britannique. La RAF, très intéressée d'étudier de près le moteur-canon,

La croisière du GC II/1



Le 6 octobre 1937, le capitaine Robillon, commandant le GC II/1, apprend que son groupe doit se préparer à effectuer un séjour de trois mois en Afrique du Nord, pendant lequel il participera aux « manœuvres impériales ». Le départ d'Étampes est fixé au 29 octobre. Il n'y a donc pas de temps à perdre pour préparer 18 D.510 (7 devant être dégroupés avant le départ), constituer le lot de rechanges pour la durée du séjour et faire la chasse à tous les équipements manquants.

Enfin, le 29 a lieu la migration qui, partant d'Étampes, conduit le groupe jusqu'à Hyères, via Bron et Marignane. Le 2 novembre, les 18 appareils sont chargés à bord du *Commandant Teste*, en plus de 5 D.510 destinés au 5^e groupe autonome de Sidi-Ahmed et 5 Ni-D.62. Les deux Bloch 200 de commandement feront le voyage par leurs propres moyens.

Le 4 novembre, le GC II/1 débarque dans le port de Tunis. Les mécaniciens s'empressent de remettre les avions en état et, le 11, le groupe est en mesure d'effectuer le défilé de la victoire au-dessus de Tunis. Ils vont se poser à Sidi-Ahmed [1], d'où, dans l'après-midi, 14 s'envolent pour El-Hamma. Les 12 et 13 novembre, le GC II/1 participe aux « manœuvres impériales » qui consistent à « attaquer » les Potez 540 et les Farman 221 des groupes locaux. Dès le lendemain, les D.510 sont de retour à Sidi-Ahmed.

Le 22 novembre, les 17 appareils disponibles sont envoyés à Alger-Maison Blanche. La patrouille de l'adjudant Richardin, égarée, s'est posée dans une oasis près de Biskra, où l'un des appareils s'est mis en pylône à l'atterrissage. Le lendemain, la 3^e escadrille (6 appareils) gagne Oran. Depuis ces deux bases, les pilotes du GC II/1 vont effectuer de nombreux vols d'entraînement et décollages sur alerte. Ces missions sont fréquemment perturbées par des fuites d'huile ou d'eau; plusieurs appareils sont immobilisés par une fissure au carter supérieur du réducteur. Le 24 décembre, voulant faire photographier sa patrouille au milieu des dromadaires à la demande du bureau de presse du ministère de l'Air, le capitaine Labit capote à l'atterrissage. Coincé sous le D.510 n° 273 retourné, il est dégagé à grand peine et s'en sort avec seulement un bras cassé. Le 8 janvier 1938, un accident identique survient au sergent des Courtis, victime d'une panne de moteur, à bord du D.510 n° 7; il ne souffre que de légères contusions.

Le 7 janvier, les deux escadrilles sont réunies à Meknès pour des exercices avec les LeO 206. Elles retrouvent leur base respective une semaine plus tard. La 3^e escadrille (7 D.510) rallie Sidi-Ahmed le 1^{er} février et la 4^e (7 D.510) le 5. Le 15, les appareils n° 14, 254, 265 et 274 sont versés au 5^e GAA. La croisière touche à sa fin. Le 22 février, les 10 derniers D.510 sont hissés à bord du *Commandant Teste* et le 26, ils se posent à Étampes.

[1] Sauf le n° 268 du sergent des Courtis, posé d'urgence sur une plage à la suite d'une fuite d'eau; il devra être démonté et transporté sur plateau à Sidi-Ahmed.

Ci-dessus :

chargement du D.510 n° 7 du capitaine Veniel, commandant en second du GC II/1, à bord du *Commandant Teste*. Cet appareil sera accidenté par le sergent des Courtis près de Chebabat le 8 janvier 1938. (Collection M. Cristsecu)

Ci-dessous :

le hangar du *Commandant Teste* pendant la traversée.

En bas :

rencontre du troisième type entre des nomades et le D.510 n° 269 de l'adjudant Dussart à Bedeau, le 24 décembre 1937. (Collection J. Mutin)



SITUATION DE LA CHASSE 01.06.1935

MÉTROPOLE

1^{ÈRE} RÉGION AÉRIENNE

GC I/7	MS.225	Dijon	SPA 15 & 77
GC II/7	Ni-D.62	Dijon	SPA 78 & 73
GCN II/41	Bre 19	Metz	VB 135 & RXI 239

2^È RÉGION AÉRIENNE

GC I/1	Ni-D.62	Villacoublay	SPA 31 & 48
GC II/1	Ni-D.62	Villacoublay	SPA 94 & 62
GC I/6	Ni-D.629	Reims	SPA 95 & 12
GC II/6	Ni-D.629	Reims	SPA 26 & 124
GC I/42	MS.225	Reims	SPA 95 & 153
GCN II/42	Bre 19	Reims	C 46

3^È RÉGION AÉRIENNE

GC I/2	Ni-D.62	Tours	SPA 3 & 103
GC II/2	Ni-D.62	Tours	SPA 65 & 57
GC I/3	Ni-D.62	Châteauroux	SPA 88 & 69
GC II/3	Ni-D.622	Châteauroux	SPA 37 & 81

4^È RÉGION AÉRIENNE

GC I/5	Ni-D.62	Lyon	SPA 67 & 75
GC II/5	Ni-D.62	Lyon	SPA 124 & 167

3^È RÉGION MARITIME

3C1	MS 225	Marignane
3C2	Ni-D.62	Hyères
3C3	Ni-D.62	Hyères

AFRIQUE DU NORD

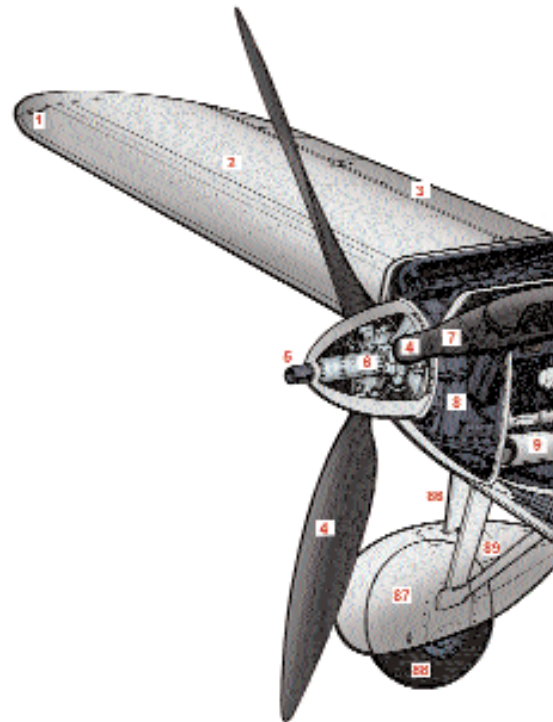
CDT AVIATION EN ALGÉRIE/TUNISIE

GAA	Ni-D.62	Sidi-Ahmed
-----	---------	------------

commande par l'intermédiaire de l'*Air Ministry* un D.510, qui est livré sur la base de l'A&AEE (*Aeroplane and Armament Experimental Establishment*) le 21 août 1936. Quand les experts l'examinent, ils découvrent qu'il n'est pas armé du fameux canon. Certains pensent à un embargo du gouvernement français, qui s'oppose systématiquement à l'exportation du moteur-canon, mais on s'aperçoit bien vite que ce canon n'a pas été commandé tout simplement... parce que les importations d'armes ne sont pas du ressort de l'*Air Ministry* et que la RAF a oublié d'en faire la demande au ministère concerné ! Cet avion ne sera jamais équipé de cette arme, les promesses du prototype Westland Whirwind avec ses quatre canons dans le nez amenuisant sérieusement l'intérêt que porte la RAF au moteur-canon.

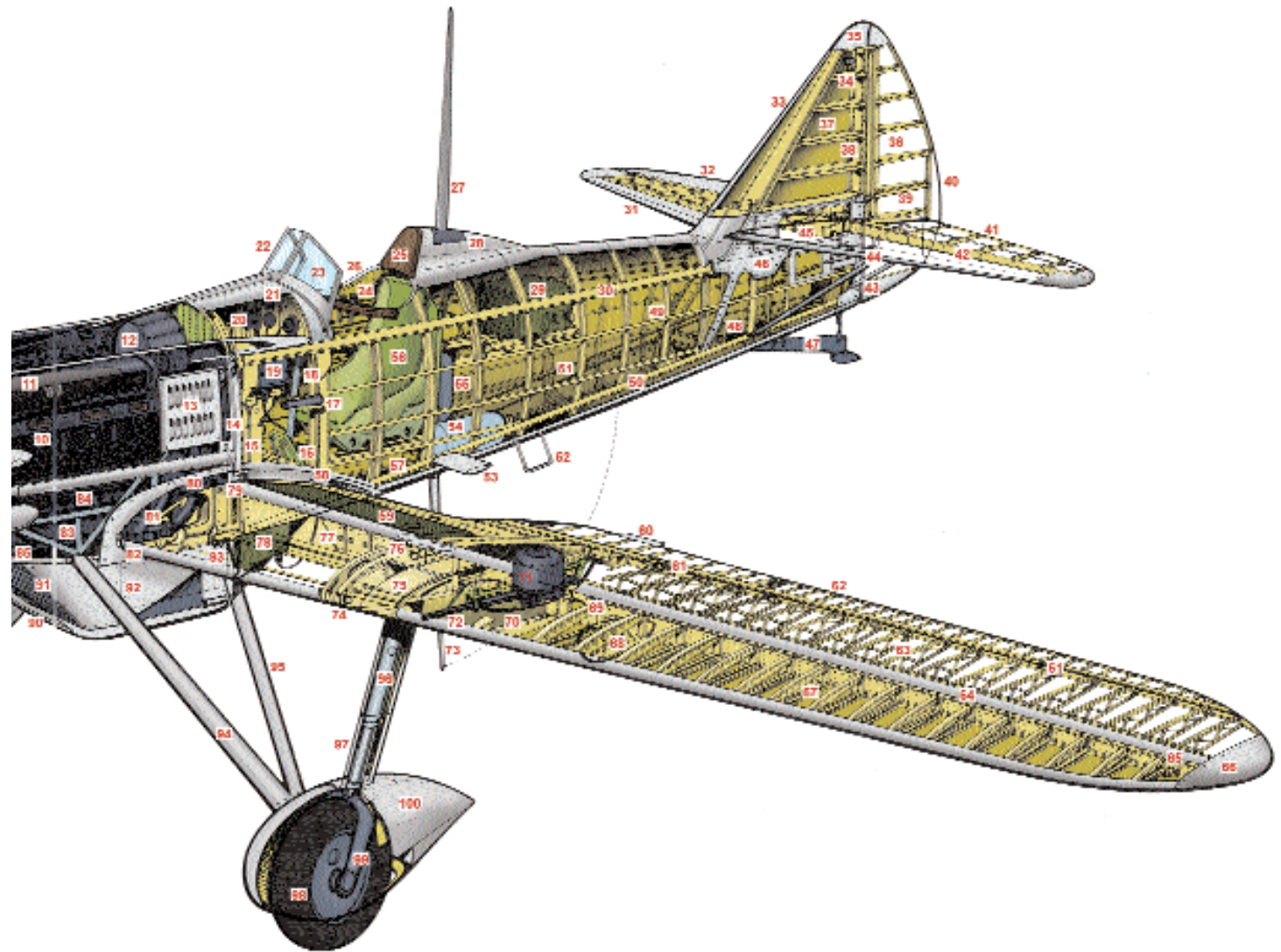
LES EXPORTATIONS

CHINE	24	D.510C (1937)
GRANDE-BRETAGNE	1	D.510A (1936)
HEDJAZ (ESPAGNE)	2	D.510TH (1936)
JAPON	2	D.510J (1935)
LITUANIE	14	D.501L (1937)
URSS	1	D.510R (1936)
VÉNÉZUELA	3	D.500V (1935)



Légendes de l'écorché du Dewoitine D.510

- 1 Feu de navigation droit
- 2 Revêtement métallique travaillant
- 3 Aileron à revêtement métallique
- 4 Hélice tripale Ratier 1239 à pas ajustable au sol
- 5 Bouche du canon
- 6 Moyeu de l'hélice
- 7 Réservoir d'huile (huile de ricin) de 30 litres en duralumin
- 8 Logement du compresseur d'air de type Farman
- 9 Prise d'air de refroidissement
- 10 Échappements (sans les pipes)
- 11 Moteur Hispano-Suiza 12Ycrs
- 12 Chargeur (60 obus de 20 mm)
- 13 Ouïes de refroidissement
- 14 Cadre plan (fixation du longeron d'aile au fuselage)
- 15 Support arrière du canon
- 16 Palonnier
- 17 Tube de Venturi
- 18 Manche à balai
- 19 Canon Hispano-Suiza HS 9 de 20 mm
- 20 Compas
- 21 Ta bleau de bord
- 22 Pare-brise
- 23 Vitre latérale
- 24 Commandes de l'armement de bord
- 25 Appui-tête
- 26 Habitacle ouvert
- 27 Antenne émettrice
- 28 Carénage de l'appui-tête
- 29 Poste radio Thomson-Ducretet Type 53
- 30 Longerons supérieurs gauche du fuselage
- 31 Structure du stabilisateur
- 32 Gouverne de profondeur à revêtement métallique
- 33 Bord d'attaque de la dérive en Duralumin
- 34 Feu de navigation
- 35 Charnière supérieure du gouvernail de direction
- 36 Nervures du gouvernail de direction
- 37 Structure de la dérive
- 38 Étambot
- 39 Biellette du volet de compensation
- 40 Volet de compensation



- | | |
|--|--|
| 41 Nervures de la gouverne de profondeur | 71 Chargeur (300 cartouches de 7,5 mm) |
| 42 Longeron du stabilisateur horizontal | 72 Mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm |
| 43 Haubans en tubes profilés | 73 Antenne réceptrice repliable |
| 44 Masselotte d'équilibrage | 74 Nervure d'assemblage de l'aile |
| 45 Fixation de l'empennage | 75 Tuyauterie d'air comprimé |
| 46 Ferrure d'attache de l'empennage au fuselage | 76 Raccord entre la partie centrale et la partie externe de l'aile |
| 47 Béquille | 77 Longeron unique de voilure |
| 48 Tube de levage | 78 Réservoir d'essence largable (55 litres) |
| 49 Structure du fuselage monocoque de section elliptique | 79 Fixation du longeron d'aile au cadre de fuselage |
| 50 Longeron inférieur gauche du fuselage | 80 Raccordement aile-fuselage |
| 51 Timonerie | 81 Pompe à eau |
| 52 Marche-pied | 82 Fixation avant de l'aile |
| 53 Marche-pied | 83 Bâti-moteur |
| 54 Bouteille d'air comprimé du démarreur Viet | 84 Attaches du moteur sur le bâti |
| 55 Bouteille d'oxygène | 85 Attache du mât support de roue |
| 56 Siège du pilote | 86 Jambe de train |
| 57 Rails de fixation du siège | 87 Carénage de roue |
| 58 Raccord de la fixation arrière de l'aile | 88 Roue droite Messier (750x150) |
| 59 Réservoir d'essence largable de 108 litres | 89 Mât support de roue |
| 60 Volet de compensation d'aileron | 90 Prise d'air du radiateur |
| 61 Carénage de la charnière de l'aileron | 91 Volets du radiateur |
| 62 Structure de l'aileron | 92 Carénage du radiateur |
| 63 Structure des nervures de l'aile | 93 Attache du mât support de roue |
| 64 Longeron unique d'aile | 94 Mât support de roue antérieur |
| 65 Feu de navigation gauche | 95 Mât support de roue postérieur |
| 66 Saumon d'aile en Duralumin | 96 Amortisseur oléopneumatique Messier 355A |
| 67 Nervures de bord d'attaque | 97 Carénage de roue |
| 68 Fixations de la cinémitrailleuse | 98 Roue gauche Messier |
| 69 Logement prévu pour une mitrailleuse d'aile Darne | 99 Fourche de roue |
| 70 Carénage de la mitrailleuse | 100 Carénage de roue |



Le premier groupe équipé en D.500 fut le GC I/3, dont on voit ici une patrouille de la 1^{ère} escadrille (SPA 88) se préparer à décoller du terrain de Châteauroux. (Collection J. Mutin)

LES D.500 ET 501 EN SERVICE

L'arrivée du D.500 en unité est saluée avec enthousiasme par des pilotes heureux de disposer d'un matériel vraiment moderne par rapport aux Morane-Saulnier MS.225 et aux différents modèles de Nieuport-Delage Ni-D.62, alors totalement dépassés. On rapporte cette fameuse anecdote où, en juillet 1933, les Nieuport-Delage 622 du 2^e régiment de Strasbourg coururent après sans les rattraper les hydravions S.55 du maréchal Balbo qu'ils étaient chargés d'escorter. Deux ans plus tard, la situation ne s'est pas améliorée.

À la fin du mois de mars 1935, le GC I/3 à Châteauroux touche ses trois premiers D.500. En juin 1935, la 42^e escadre mixte de Reims est la deuxième escadre à recevoir le D.500/501. À noter que celle-ci deviendra la 4^e escadre le 1^{er} décembre 1936.

Le 1^{er} juillet 1935, la situation est la suivante :

3 ^e escadre	11 D.500 et 5 D.501
42 ^e escadre	12 D.500
École d'Étampes	2 D.500

soit un total de 44 avions livrés (y compris 13 en attente d'affectation en compte à l'Entrepôt spécial d'aviation n° 1 de Villacoublay et 1 au CEMA) sur 147 prévus.

La 1^{ère} escadre est la suivante sur la liste, mais aucun appareil ne lui a été livré sur les 44 promis à cette date.

La 5^e escadre, dont les deux groupes vont être temporairement dissociés (le I/5 rejoignant Reims), est transformée sur D.500/501 début 1936.

Les escadrilles de la Marine doivent être transformées grâce à la livraison de la tranche de 30 D.501 (n° 162 à 191) qui leur est destinée, mais le 1^{er} janvier 1936, elles sont transfé-

rées avec armes et bagages à l'armée de l'Air. Les 3C1 et 3C2 forment le GC I/8 et la 3C3 l'escadrille 3/8, future troisième escadrille du GC II/8. Cette dernière récupère les MS.225 de l'ex-3C1, tandis que le GC I/8 reçoit les D.501 destinés à la Marine.

Contrairement à une idée reçue, l'Aéronautique navale n'a donc *jamaï*s reçu de D.501. Cette légende est entretenue en grande partie à cause de la présence de l'ancre de marine sur le gouvernail. Il faut savoir que l'ancre était peinte en usine et que le capitaine de corvette Dugand, ancien commandant la flottille de chasse, est le seul officier de chasse à avoir accepté d'être transféré à l'armée de l'Air. Promu à la tête de la 8^e escadre avec le grade de lieutenant-colonel, il impose le maintien du « hameçon » sur les D.501.

À titre anecdotique, il faut signaler que les appareils de l'Aéronautique navale sortent d'usine sans matricule militaire sous les ailes, puisqu'il s'agit d'une disposition spécifique à l'armée de l'Air; il leur sera affecté la tranche R-962 à R-991 de manière rétroactive.

Lorsque prend fin la livraison des D.500/501, en décembre 1936, 185 exemplaires figurent sur les livres de l'armée de l'Air auxquels il convient d'ajouter 19 D.510. Huit groupes sont totalement équipés en D.500/501, un est en cours de transformation sur D.510 et il existe une escadrille (la 4/4 appartenant au GCN II/4 de Reims) équipée en D.501 CN1.

En ce qui concerne cette version spécifique de chasse de nuit, les principales différences résident dans une instrumentation plus complète (elle sera introduite dès le n° 31) et dans l'installation de pipes d'échappement coudées vers le bas et recouvertes d'un collecteur horizontal servant de pare-flammes. Le D.500 n° 109 est testé dans ce rôle par le CEMA au début de l'année 1936.

DÉBÂCLE À ZÜRICH

Début novembre 1936, le GC II/1 perçoit les premiers D.510 (n° 253, 260 à 262 et 270). Il est à noter que le prototype n° 56 sera mis aux standards de série et affecté au GC I/1; il sera réformé en novembre 1940. Ce groupe doit attendre la sortie des derniers appareils d'usine, soit en juin 1938, pour être entièrement transformé.

Au meeting international qui se tient à Zürich-Dübendorf entre le 23 juillet et le 1^{er} août 1937, les Dewoitine de la délégation française, pourtant composée de la fine fleur de l'aviation de chasse française, subissent une déroutée complète. Le 30 juillet, la délégation française est amputée de deux D.501 (n° 208 et 240) du GC II/5, qui se télescopent au sol, heureusement sans dommage pour les pilotes.

Sur le circuit des Alpes, le meilleur Français (capitaine Robillon) ne se classe que cinquième avec une moyenne de 321 km/h, la première place revenant au Bf 109 V8 de Hans Seidemann (promu *Oberstleutnant* pour la circonstance) avec... 388 km/h. Derrière arrivent les trois Avia B.534 engagés par les Tchécoslovaques, dont le moins rapide surclasse le D.510 de 40 km/h. Le Dornier Do 17M V1, engagé hors concours, réalisera le parcours à la moyenne de 368 km/h !

Seule la patrouille de la 5^e escadre se comportera honorablement en se classant à la seconde place de l'épreuve par équipe (trois avions), derrière l'inévitable trio de Bf 109 à moteur Jumo.

Le D.500 n° 12 de la 4^e escadrille du GCN II/42. Ce tout premier modèle affecté à la chasse de nuit ne différait en rien d'un chasseur de jour. Ce n'est qu'à partir du n° 31 que ces appareils bénéficient d'une instrumentation plus complète et de pare-flammes. (Collection J. Mutin)



Zürich, juillet 1937 Un réveil douloureux

Les souvenirs du général Jean-Mary Accart



Les rapports sont encore détendus et amicaux. De gauche à droite, le colonel Armand Galliot de Turenne, le *General der Flieger* Erich Milch, le *Generalmajor* Friedrich Christiansen, le *Generalmajor* Ernst Udet, un lieutenant-colonel français non identifié et l'*Oberstleutnant* Hans Seidemann, qui appartenait à l'état-major général de la Luftwaffe.
(Photo J-M. Accart)

Le 13 juillet, nous décollâmes de Reims pour rejoindre Orly où le terrain tout en herbe, encore balisé par le vaste hangar à dirigeable, devait accueillir plusieurs escadres pour le traditionnel défilé aérien du lendemain. Le temps était radieux à l'arrivée sur Paris et nous débouchâmes à la verticale d'Orly en vol serré si impeccable de nos Dewoitine 500 et 501 que, la légende l'affirme, le général d'Harcourt, inspecteur de l'aviation de chasse, décida sur le champ que la 5^e escadre se rendrait à Zürich. En fait, si la prestigieuse escadrille de Dijon ne fut pas désignée à notre place, ce fut probablement parce qu'elle était équipée de Morane 225, comme la patrouille d'Étampes, et que l'on voulait montrer aussi des Dewoitine faute de pouvoir exhiber le Morane 405 encore au stade de prototype. [...]

Le capitaine Destailles du II/5, commandant l'escadrille Lafayette, avait été chargé de constituer une escadrille de marche de neuf pilotes et deux remplaçants. C'est ainsi qu'aux pilotes sélectionnés du II/5, lieutenant Portalis, sous-lieutenant Guieu, adjutants Burdet et Maranda, sergents-chefs Lefol et Delannoy, vint s'adjoindre une patrouille du I/5 : moi-même avec deux équipiers, les sergents-chefs Bouvard et Genty. [...]

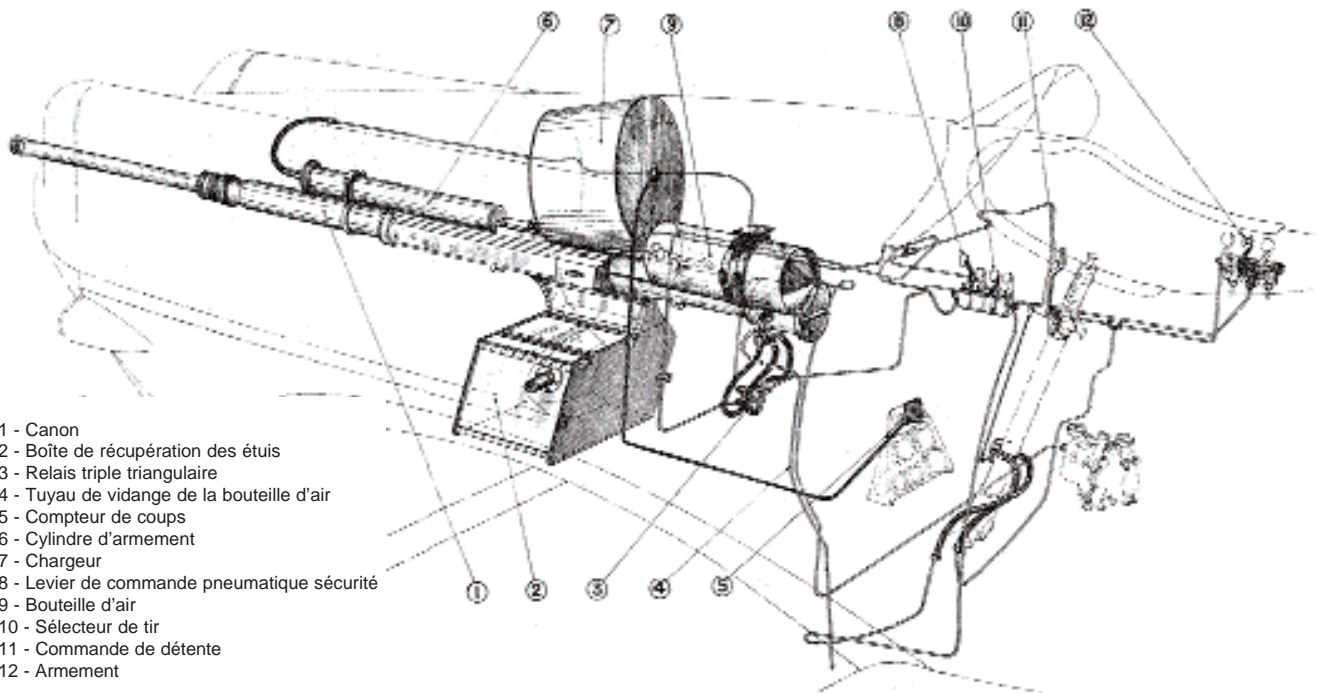
Je n'insisterai pas sur notre participation qui fut honorable, puisque notre escadrille se classa deuxième. [...] Si la délégation française était relativement modeste, bien que menée par un as de guerre prestigieux, le colonel de Turenne, l'équipe allemande était particulièrement étoffée : le secrétaire d'État Milch était présent, accompagné du général Udet, le grand as de la guerre 14-18, et d'officiers assistés par un personnel nombreux. Leurs appareils de chasse étaient nettement plus modernes que nos vieux Dewoitine 500 et 501. Pour la course de vitesse en triangle Zürich-Thun-Bellinzona-Zürich, les pilotes de la Luftwaffe disposaient d'une

patrouille de Messerschmitt 109 qui se jouaient de leurs concurrents car leur vitesse dépassait 480 km/h et le général Udet montait un exemplaire au moteur plus poussé qui, affirmait-on, atteignait près de 550 km/h alors que nos appareils à train d'atterrissage non rentrant, avec une hélice en bois à pas fixe et une cabine ouverte se traînaient pleins gaz à moins de 350 km/h. [...]

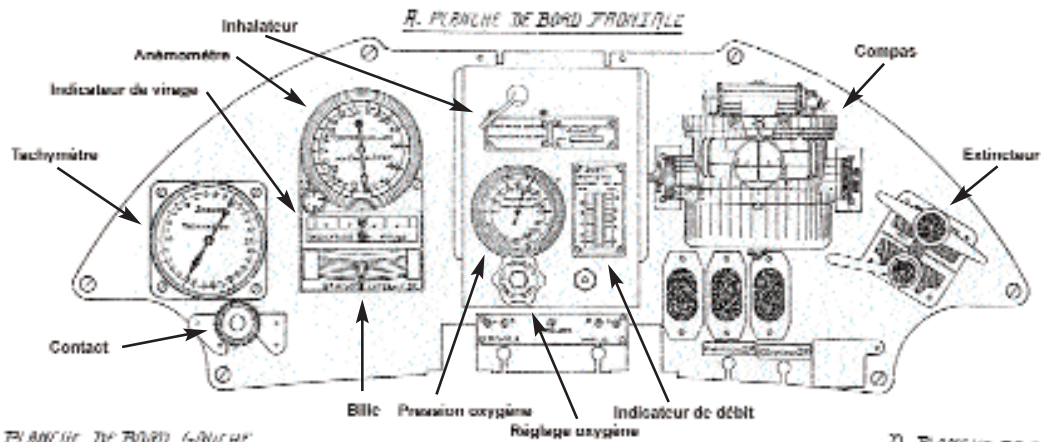
Nous allions avoir avec les pilotes allemands des contacts beaucoup plus poussés qu'avec aucune autre délégation étrangère, à part les Suisses, naturellement, qui nous accueillirent très amicalement. [...] C'est ainsi que nous nous réunîmes en une vaste tablée, devant d'imposantes chopes de bière, pour boire à nos pays, à nos armées de l'air, à nos santés et à bien d'autres choses encore. Milch et Udet commencèrent par nous expliquer, à nous les jeunes, combien pendant la Première Guerre mondiale ils avaient apprécié la chevalerie des pilotes français. Ils continuèrent en nous exposant avec une apparente sincérité qu'il était bien regrettable de devoir bientôt se faire la guerre et je ne pouvais m'empêcher de penser à tous ceux qui, en France, ne voulaient pas croire à la possibilité d'un conflit. [...]

Au retour du meeting de Zürich, en séance de « debriefing » avec le général d'Harcourt, cela a été répété. Les pilotes français précisèrent qu'ils avaient été très impressionnés par le Me 109 et que, si la guerre arrivait, comme il était probable, la France serait très en retard. Il convenait donc de prendre d'urgence toutes les mesures pour combler celui-ci. D'Harcourt leur répondit :

– Mais, mes enfants, vous avez été l'objet d'une hallucination collective ! Comment voulez-vous qu'une aviation recréée en 1933 puisse avoir en 1937 des performances aussi extraordinaires !

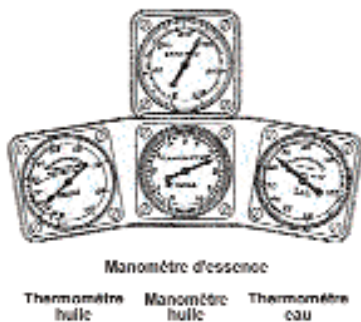


- 1 - Canon
- 2 - Boîte de récupération des étuis
- 3 - Relais triple triangulaire
- 4 - Tuyau de vidange de la bouteille d'air
- 5 - Compteur de coups
- 6 - Cylindre d'armement
- 7 - Chargeur
- 8 - Levier de commande pneumatique sécurité
- 9 - Bouteille d'air
- 10 - Sélecteur de tir
- 11 - Commande de détente
- 12 - Armement



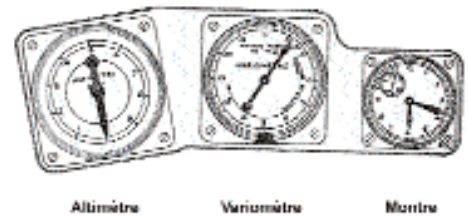
A. PLANCHE DE BORD FRONTALE

B. PLANCHE DE BORD GAUCHE



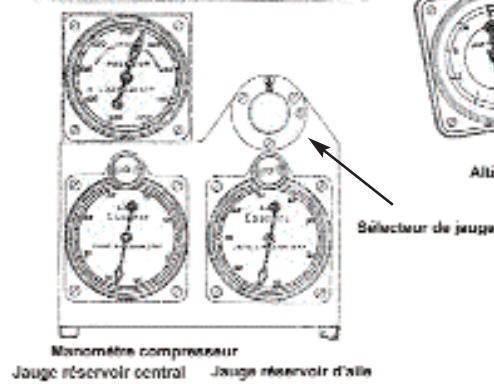
Manomètre d'essence
Thermomètre huile Manomètre huile Thermomètre eau

C. PLANCHE DE BORD DROITE



Altimètre Variomètre Montre

D. PLANCHE DE BORD INFÉRIEURE



Manomètre compresseur
Jauge réservoir central Sélecteur de jeu Jauge réservoir d'huile



La numérotation des D.510 du premier lot a commencé dans une certaine désordre. S'agissant d'un modèle nouveau, le constructeur avait logiquement remis les compteurs à zéro. Toutefois, le STAé craignant une confusion entre les D.500 et D.510 a demandé à ce que la numérotation soit reprise à partir du n° 252. Le n° 2, de la 4^e escadrille du GC II/1, aurait dû être le n° 253; il porte d'ailleurs le matricule R-113. On notera au passage la modification des carénages de roue, composés désormais de deux coques emboîtées. (Collection J. Mutin)

LA RELÈVE ARRIVE

Les trois derniers D.510 (n° 354 à 356) sont pris en compte par le CRAS en date du 8 juin 1938. À ce moment, il constitue le chasseur le plus moderne dont dispose l'armée de l'Air. Sur les huit escadres de chasse existantes, deux ont résisté à la déferlante du monoplane Dewoitine, la 6^e de Chartres, ré-équipée en Loire 46, et la 7^e de Dijon qui vole sur Blériot-SPAD 510.

À la 8^e escadre, le GC II/8 ne sera régulièrement constitué qu'en janvier 1939; en attendant, l'unique escadrille 3/8 abandonne ses MS.225 pour des D.510 en juillet 1938.

La croisière du GC II/1 ayant démontré l'adaptabilité du D.510 au climat de l'Afrique du Nord (voir page 15), l'ancien groupe d'aviation légère de Sidi-Ahmed, rebaptisé 5^e GAA (groupe aérien autonome), est transformé sur D.510 à cette occasion.

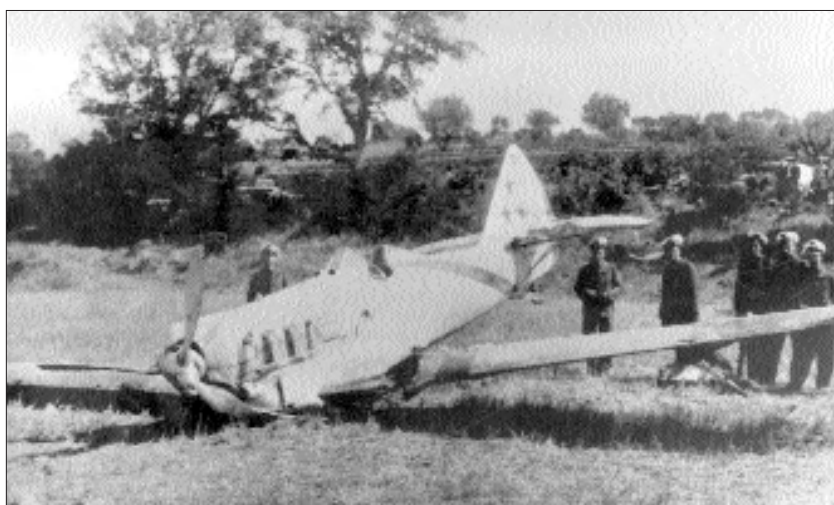
Ce n'est qu'à partir de mars 1939, lorsqu'apparaissent les premiers Curtiss H-75A à Reims que les D.500-510 commencent à être retirés de la première ligne. La priorité d'affectation des Morane 406 a été donnée aux 6^e et 7^e escadres, dont le matériel est considéré comme moins performant. Si le Loire 46 quitte définitivement le devant de la scène, le Blériot-SPAD 510 retrouvera une seconde jeunesse au sein de quelques unités nouvellement constituées.

Avec la montée en charge de la production du MS.406, les GC I/2 et I/3 peuvent être ré-équipés et, en mai 1939, leurs



Ci-dessus :
au premier plan, le D.501 n° 201 du capitaine Machot de La Martinière, commandant la 1^{re} escadrille du GC I/42 à Reims-Courcy. (Photo J. de La Martinière)

Ci-dessous :
c'est dans cet accident apparemment banal que le colonel Jean Dugand, commandant la 8^e escadre, trouve la mort à la suite d'une rupture des cervicales à Brue-Auriac (83), le 31 août 1938. Il avait décoré son D.510, comme son D.501 (voir profil couleur) à la mode des chefs de flottille de l'Aéronautique navale dont il était issu. Aucune inscription n'était portée sur la dérivive et l'ancre n'apparaît nulle part. L'appareil est muni de pare-flammes. (Musée de l'Air)



SITUATION EN UNITÉS (au 15.06.1938)			
Groupes	D.500	D.501	D.510
GC I/1 et II/1			44
GC I/2 et II/2	16	19	
GC I/3 et II/3	14	21	
GC I/4	10	13	
Esc 3/4		11	
GC I/5 et II/5	19	18	
GC I/8	22		
5 ^e GCA			23
TOTAUX	59	104	67

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES			
	D.500	D.501	D.510
MOTEUR Hispano-Suiza 12 cylindres en V Puissance nominale	12Xbrs 690 ch à 2 600 t/mn	12Xcrs 690 ch à 2 600 t/mn	12Ycrs 760 ch à 2 400 t/mn
PERFORMANCES (AU PTC) Vitesse maxi	318 km/h à zéro m 371 km/h à 5 000 m	315 km/h à zéro m 367 km/h à 5 000 m	330 km/h à zéro m 402 km/h à 5 000 m
Temps de montée à 1 000 m	1 mn 18 sec	1 mn 19 sec	1 mn 19 sec
Temps de montée à 4 000 m	5 mn 11 sec	5 mn 02 sec	4 mn 45 sec
Temps de montée à 7 000 m	10 mn 32 sec	10 mn 55 sec	9 mn 21 sec
Distance franchissable	700 km	860 km	700 km
Plafond pratique	10 400 m	10 200 m	10 500 m
POIDS À vide, équipé Total en charge	1 225 kg 1 855 kg	1 287 kg 1 900 kg	1 425 kg 1 929 kg
DIMENSIONS Envergure Longueur (sans canon) Hauteur (au repos) Surface portante totale	12,110 m 7,650 m 2,440 m 16,50 m ²	12,092 m 7,464 m 2,630 m 16,16 m ²	12,092 m 7,940 m 2,420 m 16,50 m ²
ARMEMENT Capot Ailes Lance-bombes éclairantes	2 x Darne 7,5 mm bandes 300 cpa 2 x Darne 7,5 mm bandes 300 cpa 2 x Type BE 1933	1 x HS 9 20 mm chargeur 60 obus 2 x Darne 7,5 mm bandes 300 cpa ou MAC 34 2 x Type BE 1933	1 x HS 9 20 mm chargeur 60 obus 2 x MAC 34 7,5 mm chargeur 300 cpa 2 x Type BE 1933

D.500/501 servent à armer un troisième groupe récemment constitué au sein de chacune des 2^e et 3^e escadres, les GC III/2 et III/3. Ce n'est qu'une situation temporaire, puisqu'en juillet, ces deux groupes, ainsi que les GC II/2 et II/3, perçoivent à leur tour des MS.406.

Le GC II/8, qui aligne une quatrième escadrille depuis janvier 1939, ayant été transformé sur Potez 631 en juin 1939, reverse ses D.510 au GC I/8.

La section chasse du GAM 550 (groupe aérien mixte) de Calvi (Corse) est équipée de 4 D.500 jusqu'à sa transformation sur Potez 631 en mai 1939.

En août 1938, le ministère des Colonies envisage de former une escadrille de chasse à Dakar pour assurer la défense aérienne de l'AOF. Pour l'équiper, il passe auprès du ministère de l'Air une commande de 10 D.510. Ce dernier rejette la demande, mais, en échange, accepte de livrer sur place 13 D.501 « d'occasion ». L'escadrille autonome de chasse n° 6 est créée à Dakar-Ouakam en juin 1939, mais elle ne recevra que 6 D.501 deux mois plus tard.

DE LA MOBILISATION À LA GUERRE

Le 27 août 1939, date de la mobilisation, il ne reste plus que les GC I/1, II/1 et I/8, ainsi que le 5^e GAA, à aligner encore le monoplan Dewoitine, désormais classé dans la catégorie « avion de transition », selon un euphémisme très en vogue dans l'armée française de l'époque. Il faut aussi ajouter les escadrilles régionales de chasse (ERC), formées majoritairement avec du personnel réserviste.

Les ERC I/561 et 2/561 sont mobilisées à Rouen-Boos avec respectivement 23 D.501 et 7 Ni-D.622. Elles forment le GARC I/561 en octobre, avant de devenir le GC II/10 en date du 1^{er} janvier 1940. Il ne sera pas entièrement rééquipé en Bloch 151 avant mars 1940.

L'ERC I/562 de Lyon-Bron aligne 12 D.501. Rebaptisée GARC I/562 le 1^{er} octobre après création d'une seconde escadrille, qui sera ultérieurement détachée pour constituer l'ECN 5/13, elle devient le GC III/9 le 11 janvier 1940 et reçoit une première dotation de Bloch 151 dans le courant du mois. Ses onze D.501 survivants sont affectés au centre

Le D.510 n° 350 de l'escadrille AC3 de l'Aéronautique navale à Hyères au printemps 1940. Il achèvera sa carrière au cours de chasse.
(Collection J. Mutin)



PRODUCTION				
Marchés	Nbre	D.500	D.501	D.510
n° 661/1 du 07.03.32	1	n° 01		
n° 1329/3 du 23.11.33	5		n° 02 - 06	
	40	n° 07 à 46 (R-006 à R-045)		
n° 1419/3 du 23.11.33	7	47 (R-046), 49 (R-048) 55 (R-054), 57 (R-056) 59 à 61 (R-058 à 060)		
	5		n° 50 - 54 (R-049 à R-053)	
	2			n° 48 (R-047) n° 56 (R-055)
n° 428/4 du 13.08.34	50	n° 62 à 111 (R-062 à R-111)		
n° 978/4 du 04.01.35	50		N° 112 à 161 (R-172 à R-221)	
n° 979/4 du 04.01.35	30		n° 162 à 191 (R-962 à R-991) ^[1]	
n° 978/4 (avenant)	20		n° 192 à 211 (R-222 à R-241)	
n° 987/4 du 11.01.35	33		n° 212 (R-242) n° 220 à 251 (R-250 à R-281)	
n° 445/6 du 11.05.36	25			n° 252 à 276 (R-112 à R-136)
n° 445/6 (avenant)	7			n° 213 à 219 (R-243 à 249)
n° 944/6 du 29.10.36	24			n° 277 à 306 (R-281 à 283) ^[2]
n° 378/7 du 11.05.37	32			n° 307 à 310 (N-600 à 603) n° 317 à 322 (N-604 à 609) n° 329 à 334 (N-610 à 615) n° 341 à 356 (N-616 à 631)

[1] Lot initialement réservé à la Marine. Matricule affecté rétroactivement. Les contrats à l'exportation sont repris dans le tableau de la page 16.
[2] Il semble que les D.501 n° 251 et D.510 n° 277 aient eu le même matricule (R-281). Cette anomalie se retrouve sur d'autres modèles d'avion.

PRODUCTION TOTALE			
	D.500	D.501	D.510
France	98	148	90
Export	3	14	30
TOTAUX	101	162	120
TOTAL GÉNÉRAL : 383			

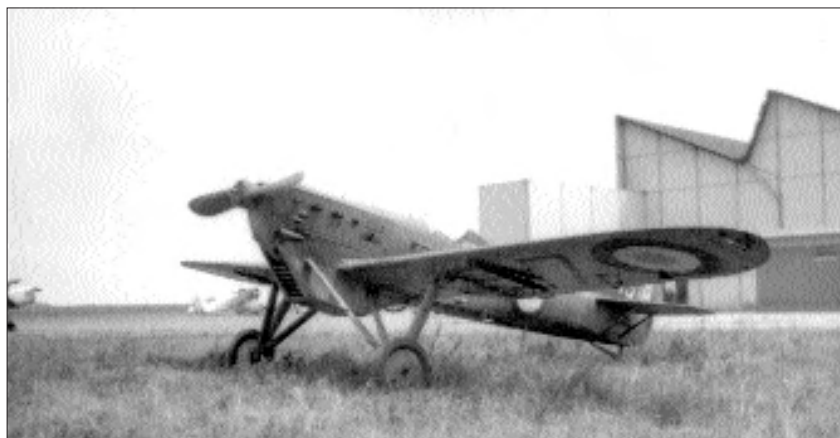
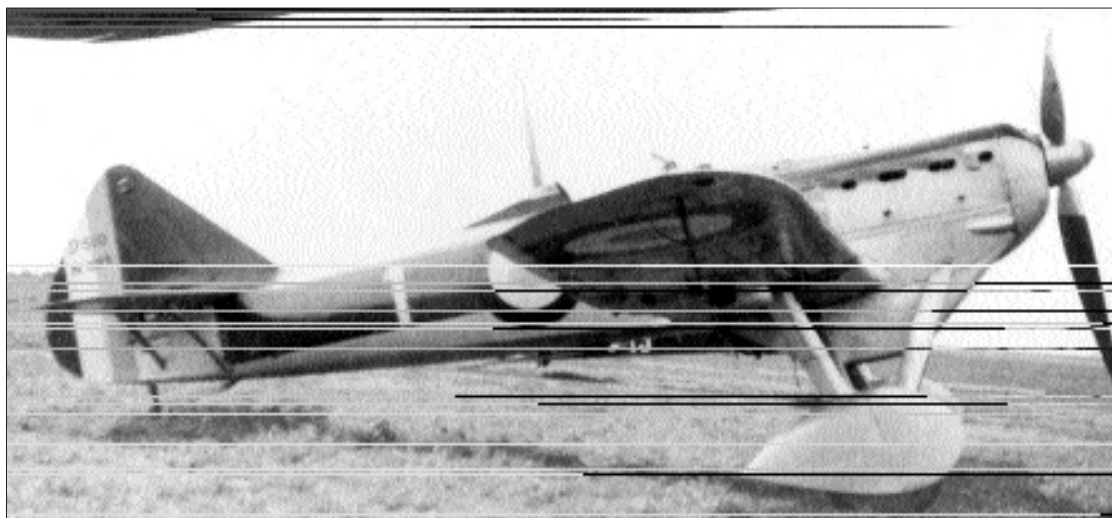
d'instruction à la chasse polonais de Lyon-Bron. On les retrouve aux côtés de 14 MS.406 (seuls 4 sont armés) et 4 C.714 (non armés) au sein du groupe de chasse de la DIAP (division d'instruction de l'aviation polonaise) créé le 11 mai 1940 à Saint-Symphorien-d'Ozon.

L'ERC 571 d'Alger perçoit 6 D.510 en novembre 1939 en remplacement de ses Ni-D.622. De son côté, l'ERC 573 est équipée pour partie de Blériot-SPAD 510 et pour partie de NiD.622; en novembre 1939, elle échange ces derniers contre 5 D.510. Le 15 mai 1940, les deux ERC fusionnent pour former le GC III/4 sur la base de Casablanca.

Le 5° GAA de Tunisie touche des MS.406 en octobre. Il est

Ci-contre :
le D.510 n° 293 du capitaine Davy, commandant la 5^e escadrille du GC III/4 à Casablanca en mai 1940. Cette escadrille, anciennement ERC 571, a été transformée sur D.510 fin novembre 1939. (SHAA)

Ci-dessous :
le D.501 n° 227 de l'EPP n° 1 d'Étampes en 1940. (Collection J. Mutin)



dissous sur place un mois plus tard, son personnel étant envoyé en métropole pour constituer le GC III/1.

Le GC I/1, dont une partie des pilotes est en cours d'instruction sur Bloch 152, est mobilisé avec ses D.510. Il ne les reversera au parc que début novembre.

Les GC II/1 et I/8 seront à leur tour transformés sur Bloch 152 dans le courant du mois de novembre.

Alors que le sens de l'histoire est au retrait du Dewoitine des unités de première ligne, l'Aéronautique navale récupère 15 D.510 reversés par le GC II/1 pour former à Cuers une nouvelle escadrille de chasse baptisée AC3 en date du 1^{er} décembre 1939. Elle est ré-équipée en Bloch 151 à la mi-avril 1940, ses Dewoitine étant reversés au cours de chasse à Saint-Raphaël.

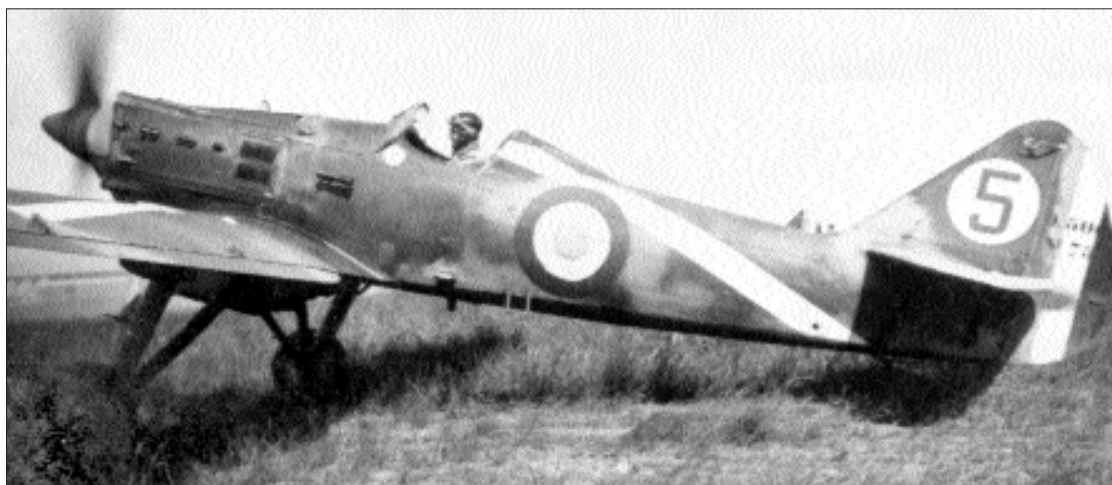
Une patrouille de quatre pilotes, commandée par le lieutenant Czeslaw Salkiewicz, est mise sur pied avec trois D.501 à Toulouse-Franczal le 20 mai. Le 30 mai, elle perçoit un premier D.520 qui est détruit le jour même, le lieutenant Salkiewicz perdant la vie dans l'accident. Le 5 juin, la patrouille touche deux nouveaux D.520. On ignore le nombre de missions de guerre réalisées à bord des D.501.

DANS LES ÉCOLES

En décembre 1939, 17 D.501 sont expédiés à Oran-La Sénia pour parfaire l'entraînement des pilotes affectés aux GC I/9 II/9 et I/10, créés le 1^{er} novembre à la suite de la dissolution de l'escadre de marche d'AFN.

À mesure de leur retrait des armées, les D.500-510 sont ré-affectés à l'instruction. Considérés comme avions d'entraînement de transition avant le lâcher les jeunes recrues sur leur futur avion d'arme, ils sont réservés aux écoles principales (Avord et Étampes) et aux CIC (centres d'instruction à la chasse) de Chartres et de Montpellier. En date du 1^{er} novembre 1939, 47 figurent sur les états de ces écoles. Au 10 mai 1940, ce nombre a été porté à 76 (36 D.500, 31 D.501 et 9 D.510), ce qui représente près de la moitié des 182 encore existants (cf tableau page 25).

Comme on l'a vu dans l'article publié dans les n° 37 et 38 d'Aéro-Journal sur les écoles de pilotage, peu après le déclenchement de l'offensive allemande le 10 mai 1940, l'Intérieur cède une grande partie de ses avions d'arme



Le D.500 n° 75 de l'EPP d'Avord au printemps de 1940. (SHAA)

SITUATION DES APPAREILS (au 10.05.40)

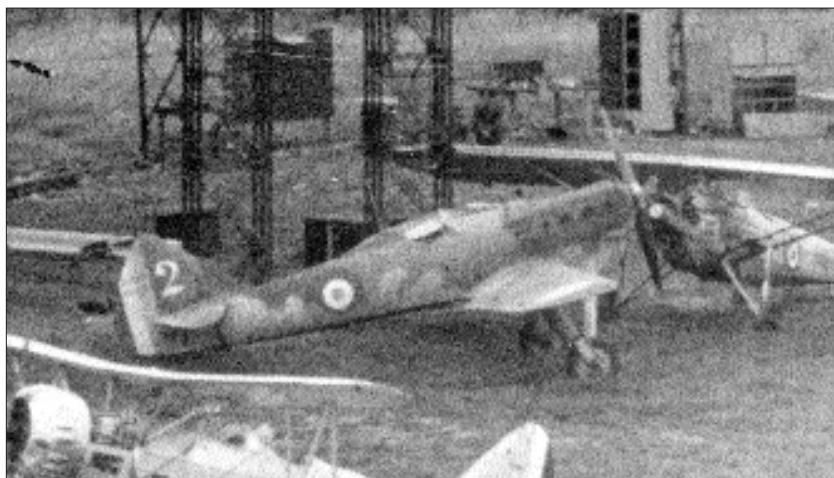
Situation	D.500 disp. ind.	D.501 disp. ind.	D.510 disp. ind.
<i>Aux armées</i>			
Métropole	1 3	14 4	5 2
AFN	- -	11 -	16 9
Colonies	- -	3 3	- -
<i>Intérieur</i>			
Écoles	20 16	25 6	7 2
Essais, divers	- -	3 4	1 -
EAA 301	1 -	- -	- -
Non affectés	- -	- 11	- 15
TOTAUX	22 19 41	56 28 84	29 28 57
TOTAL GÉNÉRAL : 182			

au profit des unités engagées et doit les remplacer par des avions de « transition ». C'est ainsi que le 23 mai, jour où le CIC de Chartres se replie sur Cazaux, le I^{er} groupe d'instruction dispose de 30 Loire 46 et le II^e groupe de 25 D.500/501. Le CIC de Montpellier, quant à lui, aligne 10 Blériot-SPAD 510 au I^{er} groupe et 30 D.500/501 au II^e groupe.

Le 20 mai, quand elle reçoit l'ordre de repli, l'école principale d'Avord transfère au moins 10 D.500-510 sur La Rochelle. Parmi ceux-ci figurent le D.503 n° 01, prototype qui servait de monture au lieutenant-colonel Fonck, qui appartenait au groupe de contrôle aux Armées. À noter aussi que les élèves vont casser la moitié des effectifs en D.500/510 de l'école entre le 4 et le 8 juin !

Certains appareils sont affectés comme avions plastrons (entendez cible aérienne sur lesquels les élèves mitrailleurs s'entraînent à la ciné-mitrailleuse) dans les CIR et CIB.

Il doit peut-être exister d'autres D.500-510 dans d'autres unités marginales, mais les états les recensent volontiers dans la rubrique fourre-tout « divers », où ils côtoient les MS.225, Ni-D.622 et autres petites merveilles de la technologie de la fin des années vingt.



DERNIERS VOLS

Lorsque le rideau tombe, le 25 juin 1940, de nombreux appareils ont été abandonnés sur la route de l'exode. Ainsi, quand le premier recensement est établi en juillet 1940, seuls 6 D.500, 20 D.501 et 11 D.510 sont retrouvés sur les terrains de la zone libre, auxquels il faut ajouter 12 D.500/510 recensés en Algérie et en Tunisie, 14 au Maroc et 5 D.501 en AOF, non compris ceux de l'Aéronautique navale. Plus de 100 appareils ont donc été perdus pendant la campagne, la plupart accidentés ou abandonnés.

Les derniers D.510 du GC III/4 sont convoyés à Meknès les 27 et 28 juillet, le sergent Cermollace détruisant volontairement son avion à l'atterrissage pour qu'il ne soit pas remis aux Allemands. Ses craintes étaient superflues, car ces avions seront stockés puis ultérieurement ferrailés. Le GC III/4, lui, est dissous le 25 août.

Pendant la période de l'armistice, seuls subsistent les cinq D.501 de l'escadrille n° 6. Rebaptisée escadrille 1/6 et confiée au capitaine Labit, elle s'installe à Thiès en juillet 1940. Seule unité de chasse présente dans le secteur, elle effectue quelques missions de protection au-dessus de Dakar lors de la première tentative des Britanniques contre le port où a trouvé refuge le cuirassé *Richelieu*, le 7 juillet. Ultérieurement transformée sur Curtiss H-75A, elle sera dissoute fin 1941.

Intéressante, bien que de mauvaise qualité, cette photo montre un D.501 du CIC de Chartres, capturé par les Allemands sur le terrain de Cazaux en juin 1940. Le grain du cliché ne permet malheureusement pas de lire le numéro de série. (ECPA-D)



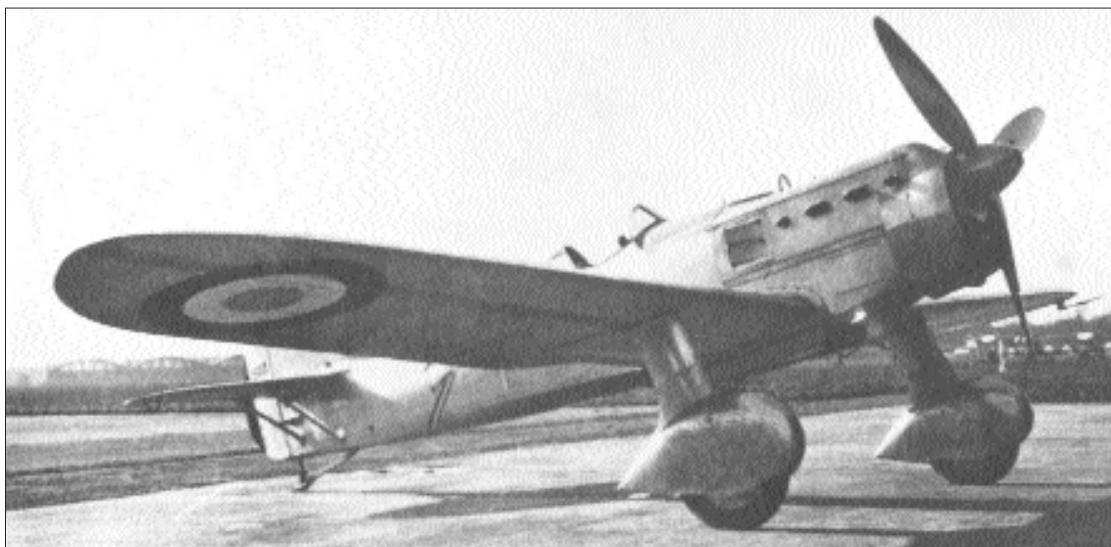
Un survivant du cours de chasse de l'Aéronautique navale sur la base de Cuers en juillet 1940.

Ce D.510, le n° 347, provenant de l'armée de l'Air porte en conséquence son matricule militaire (N-622).

On notera la bande blanche de l'aviation de l'armistice, une marque plutôt rare sur un D.510.

(Collection J. Mutin)

Le prototype du D.503 est pris en compte par l'armée de l'Air et versé à la DALAC qui gère le parc aéronautique de l'Administration centrale. L'appareil est affecté au lieutenant-colonel Fonck, appartenant au groupe de contrôle aux Armées, qui peint sur le fuselage la cigogne de la SPA 3 et la bande des as. L'appareil finira sa carrière à l'EPP d'Avord et tombera aux mains des Allemands lorsque cette école évacuera le terrain de La Rochelle-Laleu sur lequel elle avait été repliée en juin 1940. (Collection J. Mutin)



Les deux derniers D.510 encore en état seront envoyés au pylon par les Allemands quand ils envahiront la zone libre le 11 novembre 1942.

UN CHASSEUR DE TRANSITION

Ainsi s'achève l'histoire du premier chasseur moderne de l'armée de l'Air, qui fut rattrapé puis dépassé par le prodigieux bond technologique qu'enregistra l'industrie aéronautique entre 1934 et 1936. Alors qu'il avait été retenu par l'armée de l'Air pour moderniser son aviation de chasse en attendant l'arrivée de la seconde génération au tournant de la décennie, l'accélération du progrès fit qu'il était déjà dépassé trois ans avant sa mise à la retraite programmée et que, selon les nouveaux standards, il n'était plus qu'un chasseur de « transition ».

LES DÉRIVÉS

Le premier modèle dérivé du D.510 est le D.511, dont le prototype est produit à partir de la cellule du n° 58 prélevée sur les chaînes. Il bénéficie de quelques améliorations aérodynamiques (train à jambe unique) et son envergure est ramenée à 11,48 m. Son développement est rapidement abandonné en faveur du D.513. Toutefois, il va connaître une seconde carrière sous forme d'avion expérimental. Rebaptisé D.503 n° 01, il reçoit un moteur-canon 12Xcrs avec un radiateur frontal annulaire identique à celui conçu

pour le D.513. Légèrement plus léger (PTC : 1 825 kg) que le D.510, il vole pour la première fois le 15 avril 1933. Ses performances sont décevantes, puisqu'il est nettement plus lent que le D.510 (375 km/h à 4 000 m, sans l'armement) et grimpe moins vite. L'idée de l'équiper d'un habitacle fermé ne sera jamais menée à son terme en raison de complications techniques, mais surtout de la vive réticence du STAÉ. Il est néanmoins pris en compte par le CEAM en janvier 1936 et affecté à la division d'avions de liaison de l'Administration centrale de Villacoublay, où il devient l'avion personnel du lieutenant-colonel Fonck. Il termine sa carrière à l'EPP d'Avord (et non d'Étampes, comme mentionné depuis toujours).

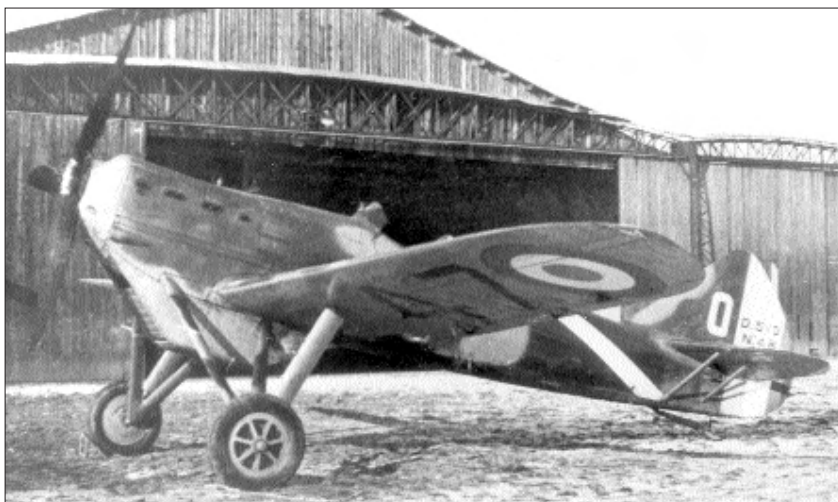
Le D.510 n° 48 est transformé fin 1937 en D.504LP (pour lance-parachute). Il n'est évidemment pas question de faire sauter des troupes aéroportées depuis un D.510, mais plutôt de tester des parachutes. À cet effet, le réservoir placé sous le fuselage, derrière le radiateur, est remplacé par un compartiment destiné à recevoir la « toile » et son lest. Le moteur d'origine (12Ycrs) est remplacé par un 12Ybrs (sans canon).

Enfin, d'autres projets sont étudiés, mais aucun n'aboutira : D.505 (moteur Lorraine Pétrél 12H, 12 cylindres en V de 720 ch), D.506 (Farman 12Wi, 12 cylindres en W inversé – trois rangées – de 650 ch), D.507 (HS 14HA, 14 cylindres en étoile refroidis par air de 1 000 ch), D.508 (Gnome-Rhône 14Kes, 14 cylindres en étoile refroidis par air de 880 ch), D.508bis (Wright SR-1820-F3 Cyclone, 9 cylindres en étoile refroidis par air de 710 ch) et D.509 (HS 14HB de 670 ch).

En 1932, pour répondre à un cahier des charges émis par l'Aéronautique navale, Dewoitine présente son HD.500, chasseur à flotteurs catapultable. Il est rapidement abandonné en faveur du HD.502 qui ne sera jamais achevé.

La descendance directe s'arrête avec le D.512, qui conserve la voilure du D.510 mariée à un moteur Rolls-Royce Kestrel VI. Les calculs, effectués début 1934, ne montrent aucun gain en performances par rapport au D.500-01 et le projet est abandonné. Il est cependant repris quelques mois plus tard avec, cette fois, un moteur Hispano-Suiza 12Ygrs. La cellule est entièrement redessinée et la silhouette préfigure en fait le D.513, dont l'avancement des travaux entraîne l'abandon du D.512.

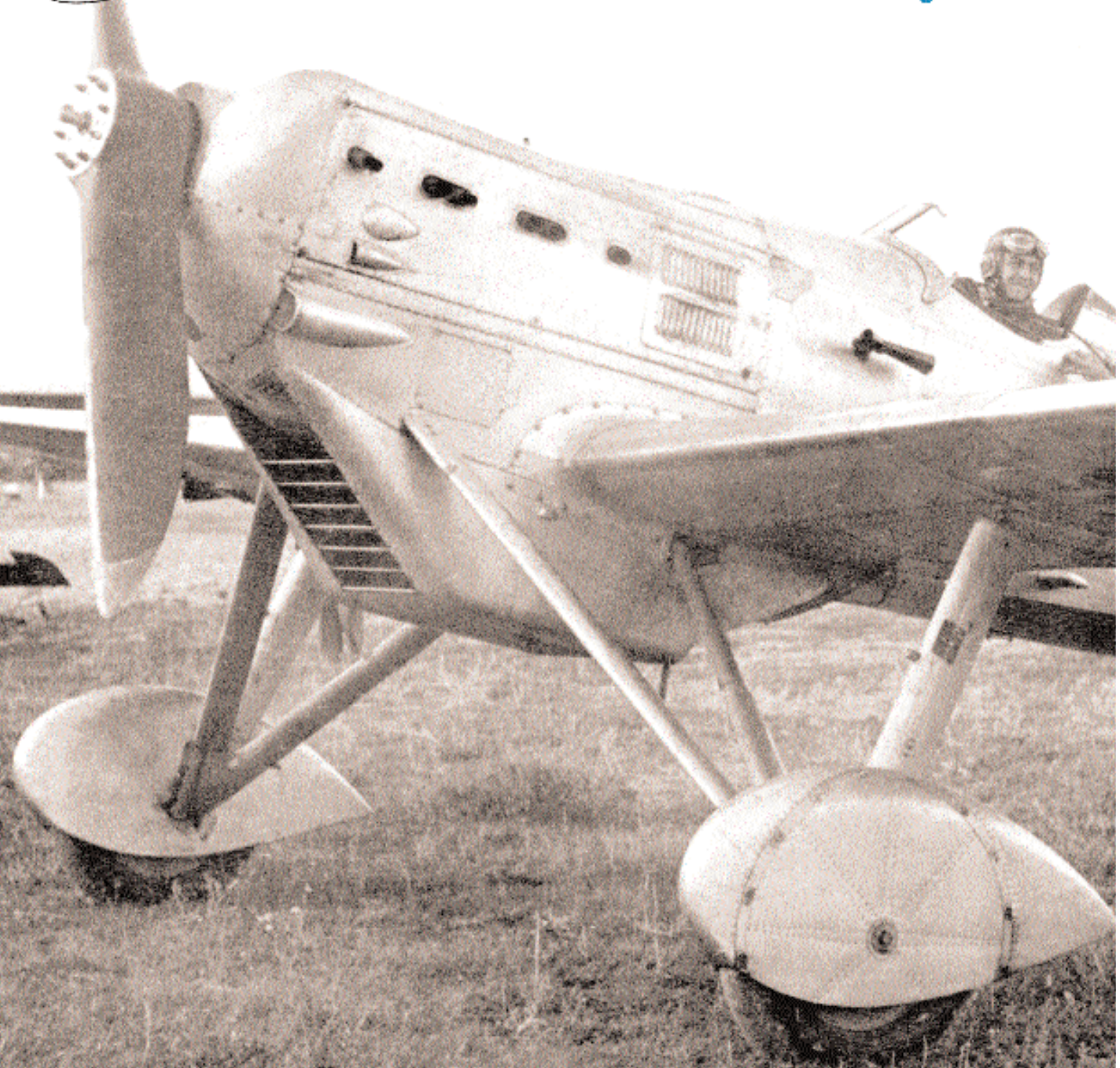
Le prototype D.510 n° 48, devenu pour un temps D.504LP, sera affecté à l'EPP n° 3 d'Avord, où il sera détruit dans un accident le 8 mars 1940. On note qu'il avait conservé l'atterrisseur Charles du D.501. (Collection J. Mutin)



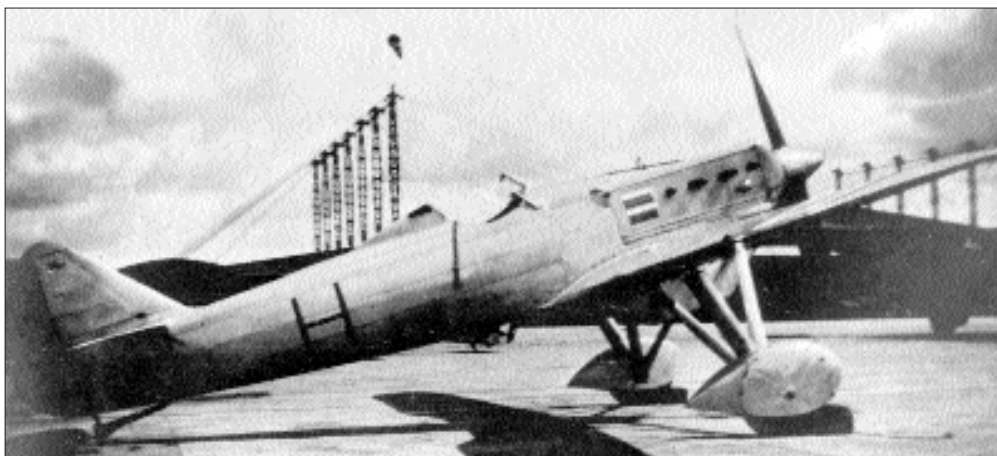
DOSSIER

DEWOITINE D.500 - 510

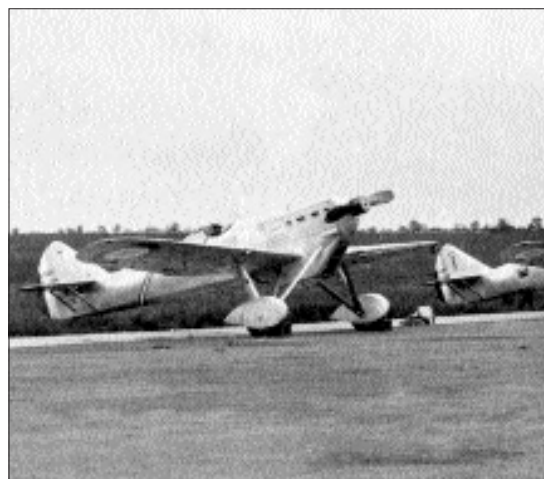
LE CHASSEUR À LA FRANÇAISE



ALBUM



Ci-contre :
le D.500 n° 31 du général Jean-Paul Houdemon, commandant la 4^e région aérienne en 1937-38.
On note le « H » sur le fuselage.
(Collection P. Rivière)

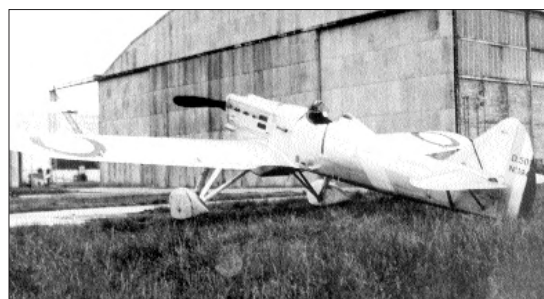


Ci-dessous :
le D.501 n° 134 du commandant de la 3^e escadre, le colonel Gastin.
(Collection D. Nisi)

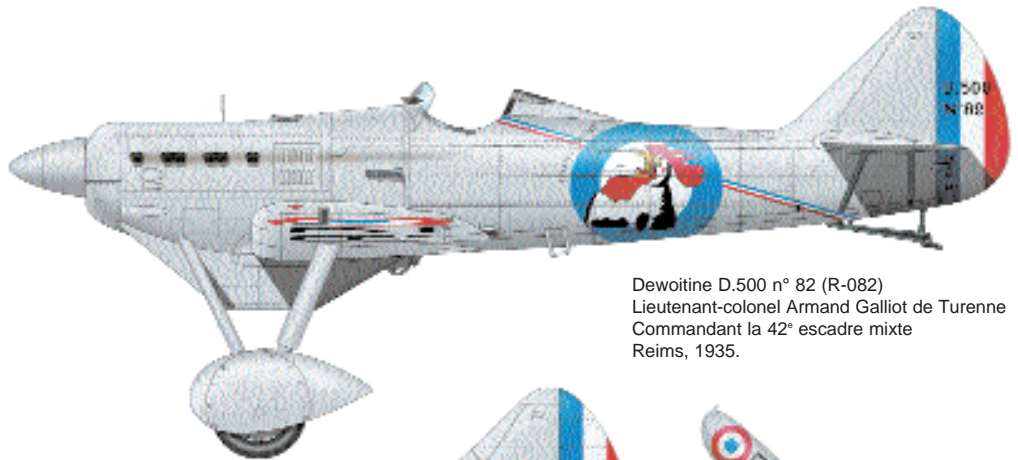
Ci-dessus :
un avion géré par la DALAC (division d'avions de liaison de l'Administration centrale), le D.500 n° 111 du lieutenant-colonel Heurtaux, inspecteur de la chasse en 1939.
(Collection J. Cuny)



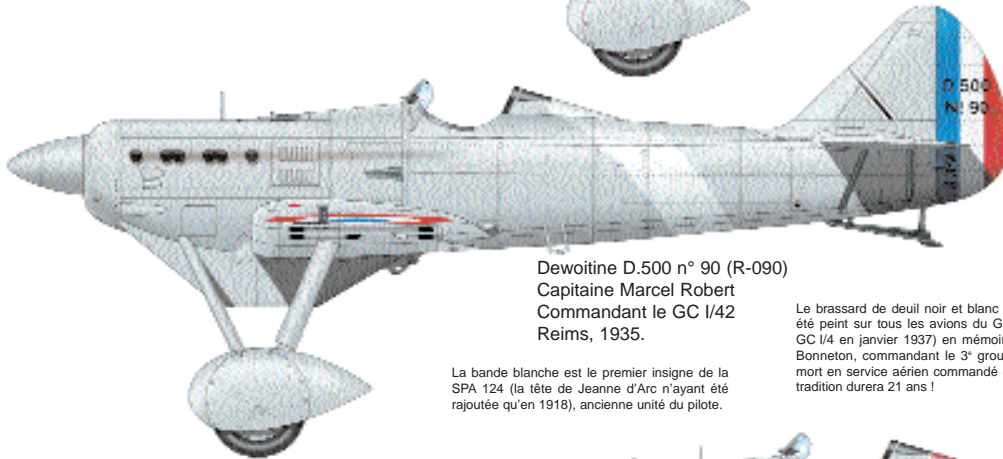
Ci-contre :
le D.500 n° 82 du lieutenant-colonel Galliot de Turenne, commandant la 42^e escadre mixte à Reims en 1936. Au second plan, des D.500 de la 4^e escadrille du groupe de chasse de nuit II/42.
(Collection J. Mutin)



Ci-contre, le commandant Marcel Robert, commandant le GC I/4, devant son D.501 n° 194, à Reims en février 1936.
Son D.501, que l'on voit ci-dessus sous un autre angle, a conservé les mêmes décorations que son ancien D.500.
(Collection J. Mutin)



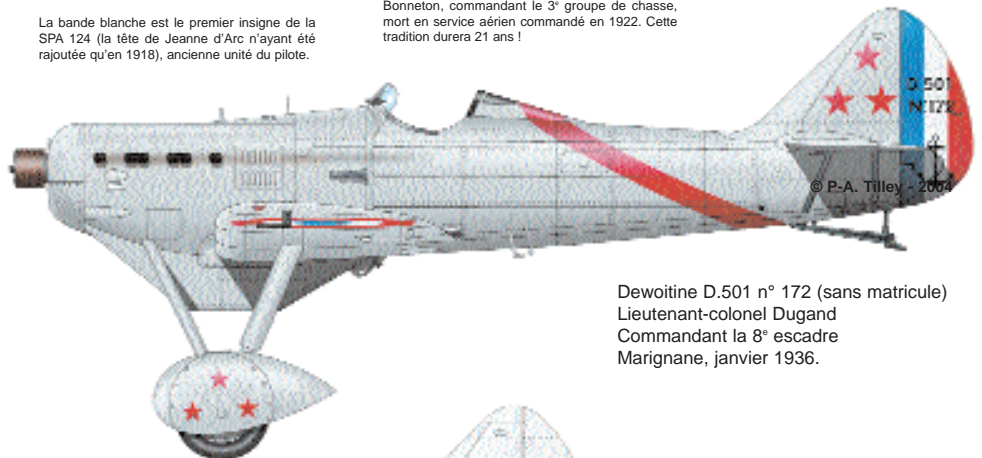
Dewoitine D.500 n° 82 (R-082)
Lieutenant-colonel Armand Galliot de Turenne
Commandant la 42^e escadre mixte
Reims, 1935.



Dewoitine D.500 n° 90 (R-090)
Capitaine Marcel Robert
Commandant le GC I/42
Reims, 1935.

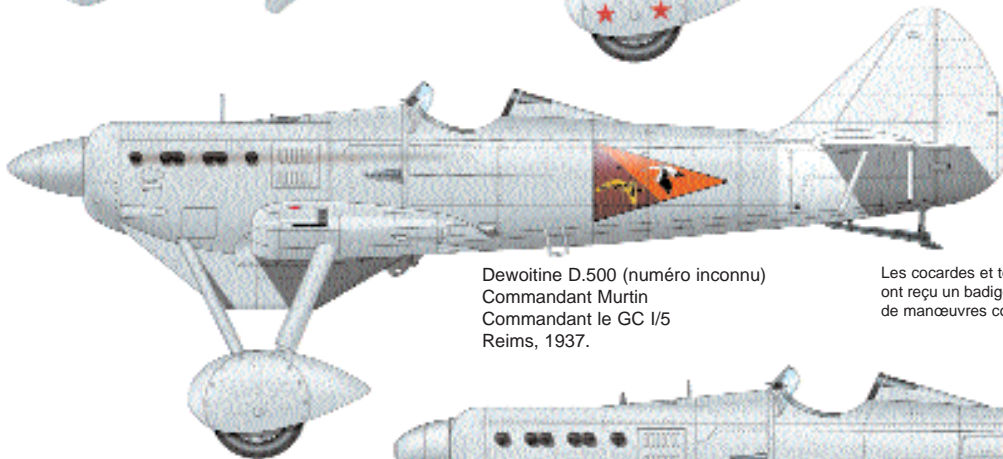
La bande blanche est le premier insigne de la SPA 124 (la tête de Jeanne d'Arc n'ayant été rajoutée qu'en 1918), ancienne unité du pilote.

Le brassard de deuil noir et blanc sur la dérive a été peint sur tous les avions du GC I/42 (devenu GC I/4 en janvier 1937) en mémoire du capitaine Bonneton, commandant le 3^e groupe de chasse, mort en service aérien commandé en 1922. Cette tradition durera 21 ans !



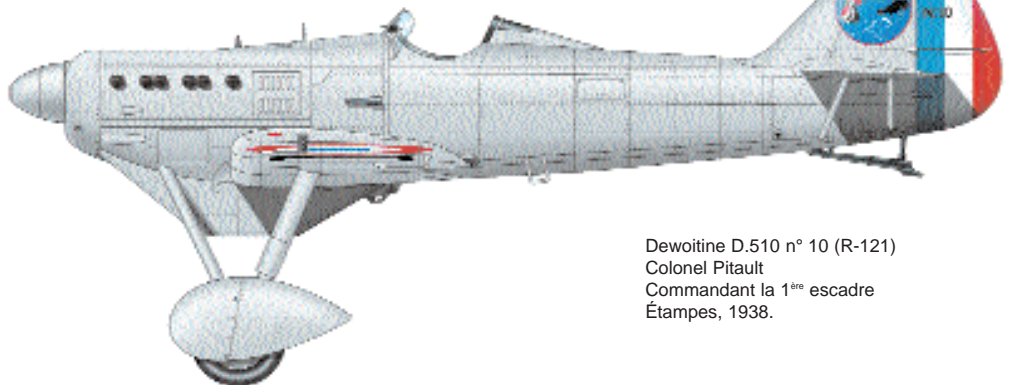
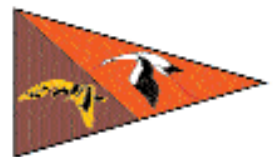
Dewoitine D.501 n° 172 (sans matricule)
Lieutenant-colonel Dugand
Commandant la 8^e escadre
Marignane, janvier 1936.

© P-A. Tilley - 2004



Dewoitine D.500 (numéro inconnu)
Commandant Murtin
Commandant le GC I/5
Reims, 1937.

Les cocardes et tout l'empennage arrière ont reçu un badigeon blanc dans le cadre de manœuvres combinées.

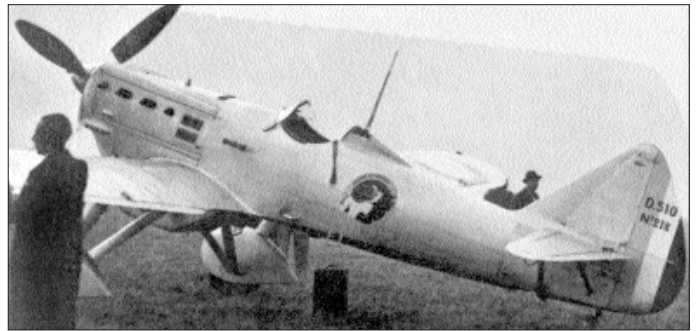


Dewoitine D.510 n° 10 (R-121)
Colonel Pitault
Commandant la 1^{ère} escadre
Étampes, 1938.

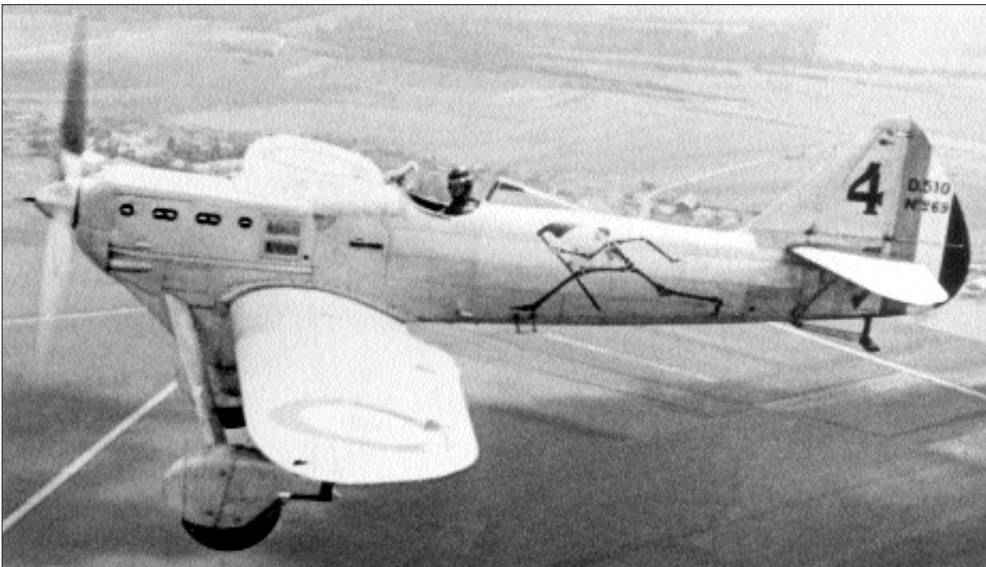
Ci-contre :
le Dewoitine D.510 n° 214 du
commandant de la 1^{ère} escadre,
le lieutenant-colonel Dauphinet,
vers fin 1938-début 1939.
(Collection J. Mutin)



Ci-dessous :
le Dewoitine D.501 n° 199 de la
1^{ère} escadrille du GC I/1 (SPA 31)
à Beauvais-Tillé le 14 juillet 1938.
(Collection GAM)

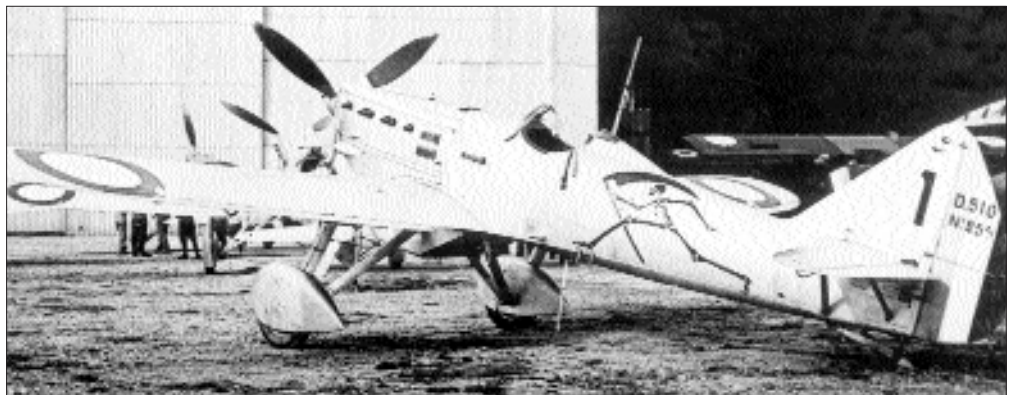


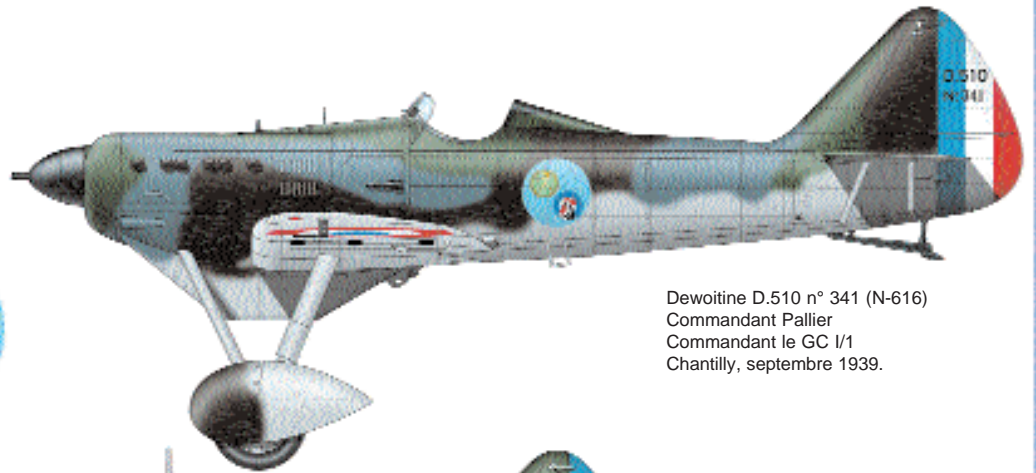
Ci-dessus :
le Dewoitine D.510 n° 218 de la 2^e escadrille
du GC I/1 (SPA 31) lors d'une journée portes
ouvertes vers 1938.
(Collection J. Mutin)



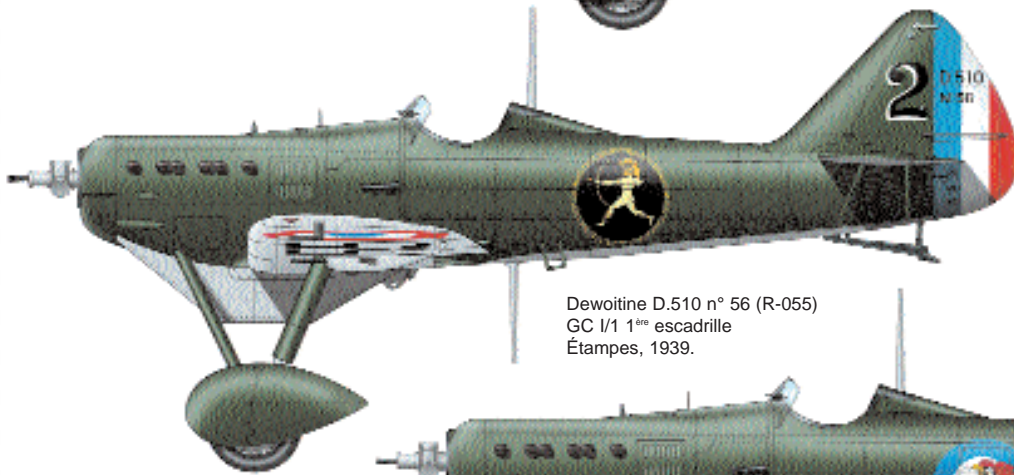
Ci-contre :
magnifique étude en vol du D.510 n° 269 de
la 3^e escadrille du GC II/1.
On note le curieux découpage du carénage
de roue.
(Collection J. Mutin)

Le D.510 n° 255 de la 3^e esca-
drille du GC II/1 (SPA 94). Il à
noter que celui-ci, sorti d'usine
avec le n° 4, a été correcte-
ment renuméroté *a posteriori*.
Le GC II/1 fut le premier réci-
piendaire du D.510.
(Collection J. Mutin)

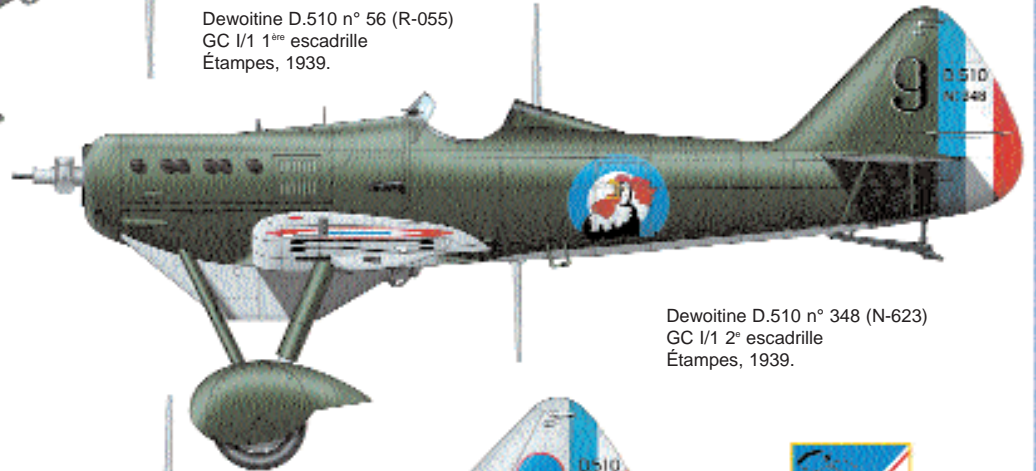




Dewoitine D.510 n° 341 (N-616)
Commandant Pallier
Commandant le GC I/1
Chantilly, septembre 1939.



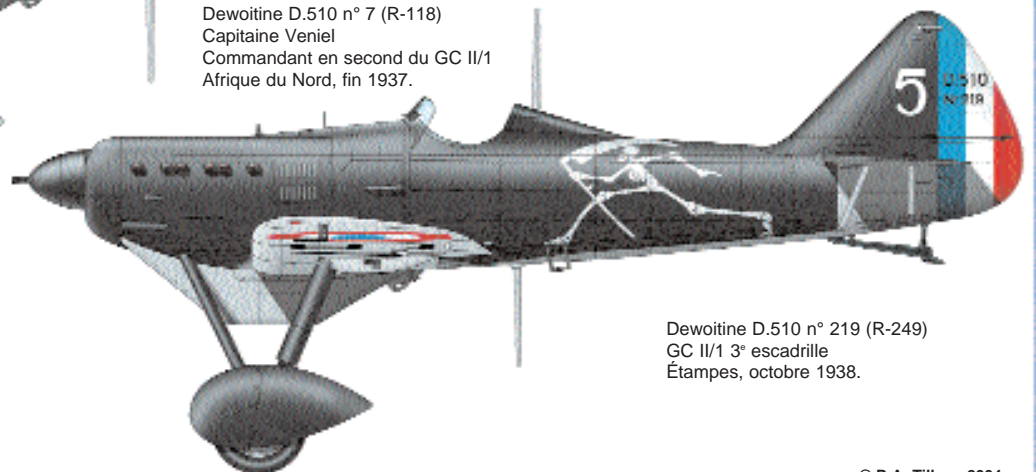
Dewoitine D.510 n° 56 (R-055)
GC I/1 1^{ère} escadrille
Étampes, 1939.



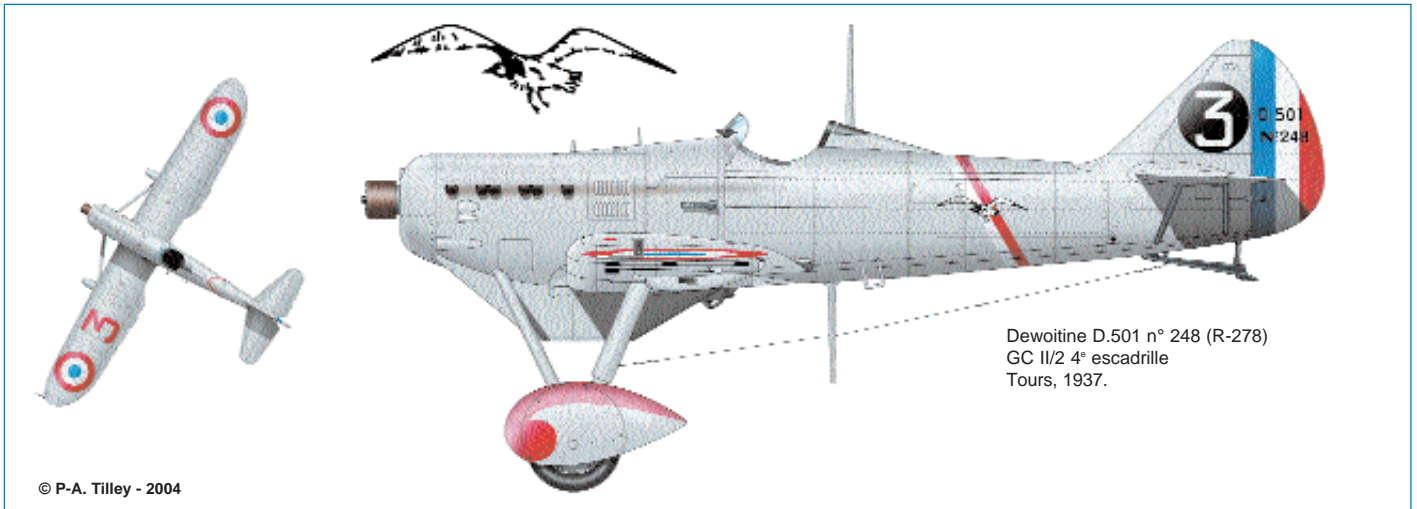
Dewoitine D.510 n° 348 (N-623)
GC I/1 2^e escadrille
Étampes, 1939.



Dewoitine D.510 n° 7 (R-118)
Capitaine Veniel
Commandant en second du GC II/1
Afrique du Nord, fin 1937.



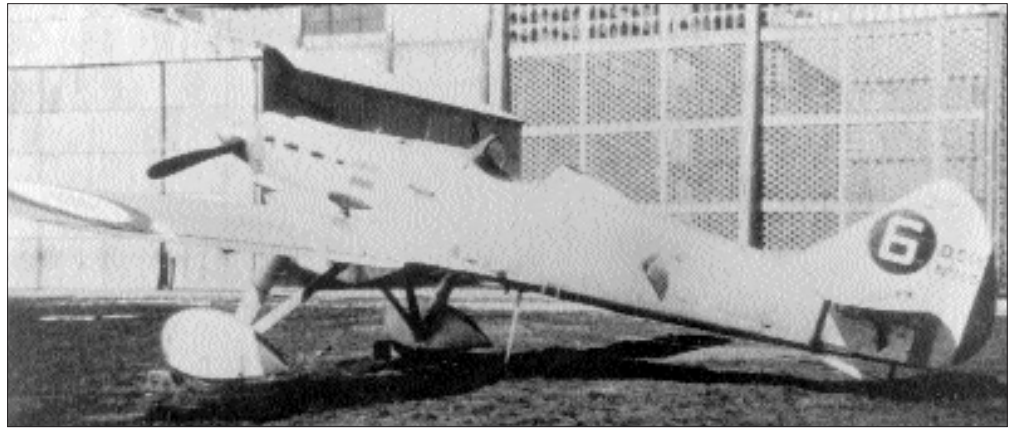
Dewoitine D.510 n° 219 (R-249)
GC II/1 3^e escadrille
Étampes, octobre 1938.



Dewoitine D.501 n° 248 (R-278)
GC II/2 4^e escadrille
Tours, 1937.

© P-A. Tilley - 2004

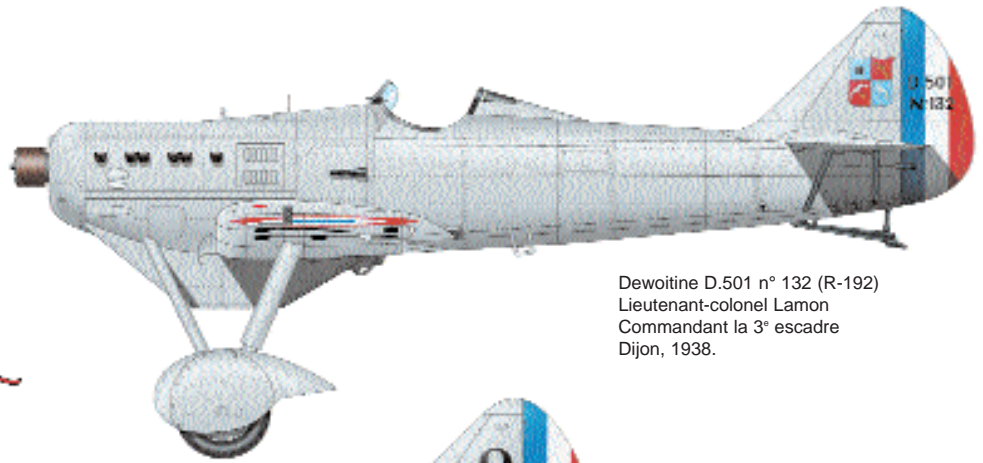
Le D.500 n° 105 de la 1^{ère} escadrille du GC I/2 à Chartres. À cette époque, la cigogne de la SPA 3 était fréquemment peinte en noir. On note la ciné-mitrailleuse sur l'extrados gauche. (Collection J. Mutin)



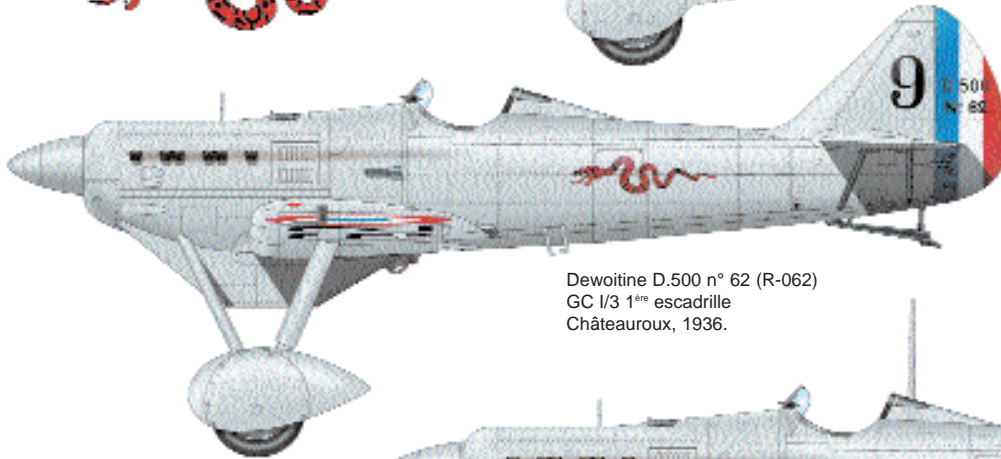
Alignés pour la fête de l'Air à Villacoublay, le 10 juillet 1938, les D.501 de la 2^e escadrille du GC I/2 (SPA 103) avec au premier plan, le n° 189. (Musée de l'Air)



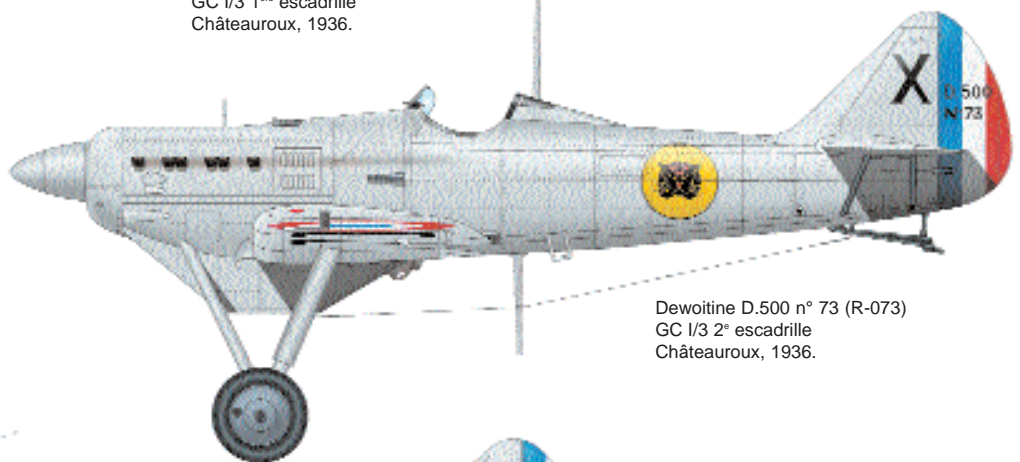
Le D.501 (numéro commençant par 13) du chef de la 3^e escadrille du GC II/2 (SPA 65) à Chartres vers 1938. Le chiffre individuel était répété sur l'extrados droit et les carénages de roue ont été décorés. (Collection J. Mutin)



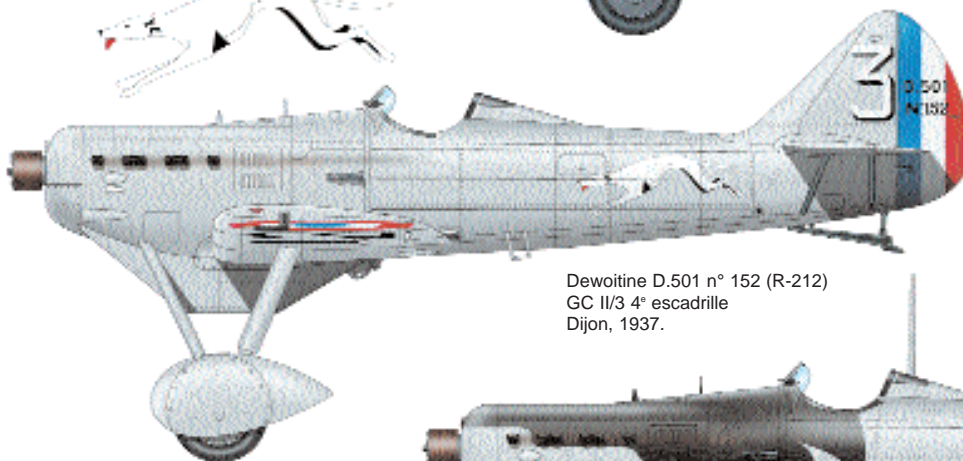
Dewoitine D.501 n° 132 (R-192)
Lieutenant-colonel Lamon
Commandant la 3^e escadre
Dijon, 1938.



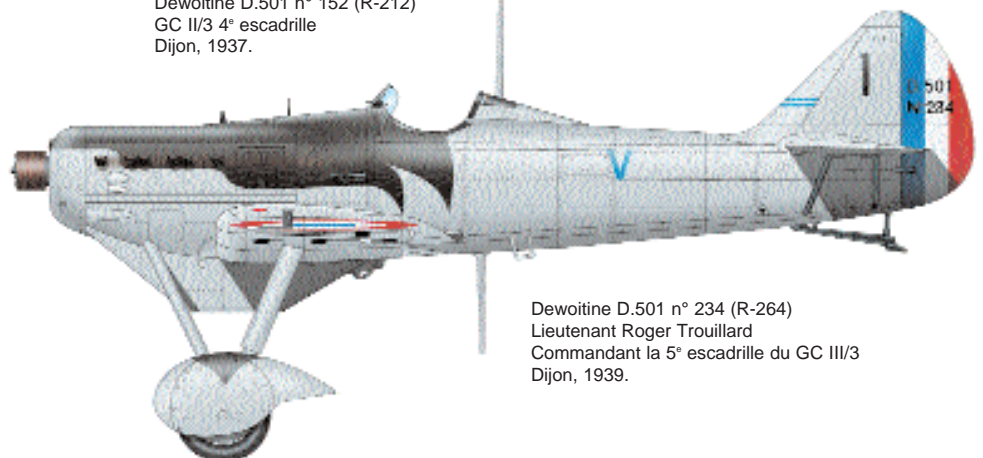
Dewoitine D.500 n° 62 (R-062)
GC I/3 1^{ère} escadrille
Châteauroux, 1936.



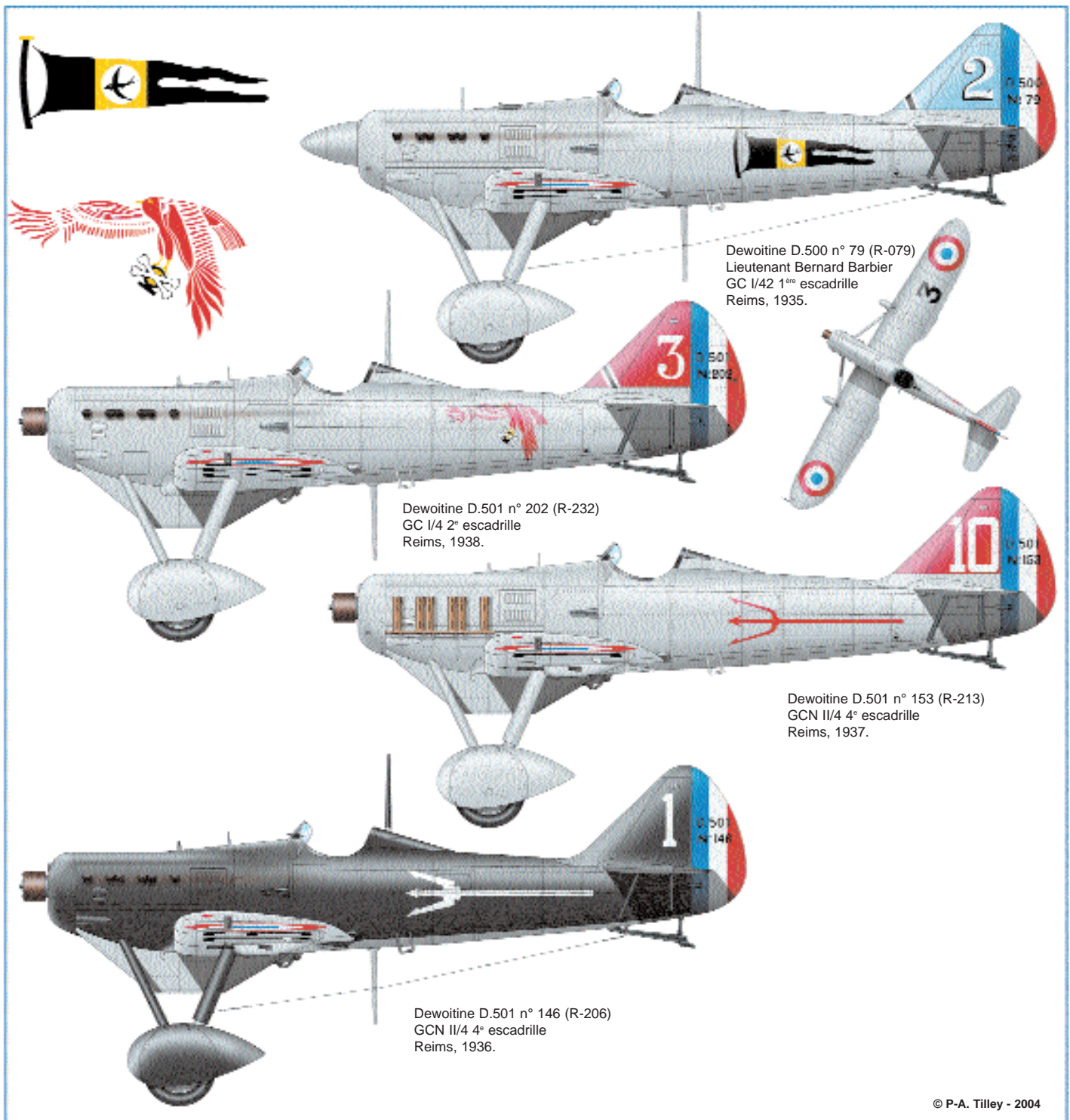
Dewoitine D.500 n° 73 (R-073)
GC I/3 2^e escadrille
Châteauroux, 1936.



Dewoitine D.501 n° 152 (R-212)
GC II/3 4^e escadrille
Dijon, 1937.



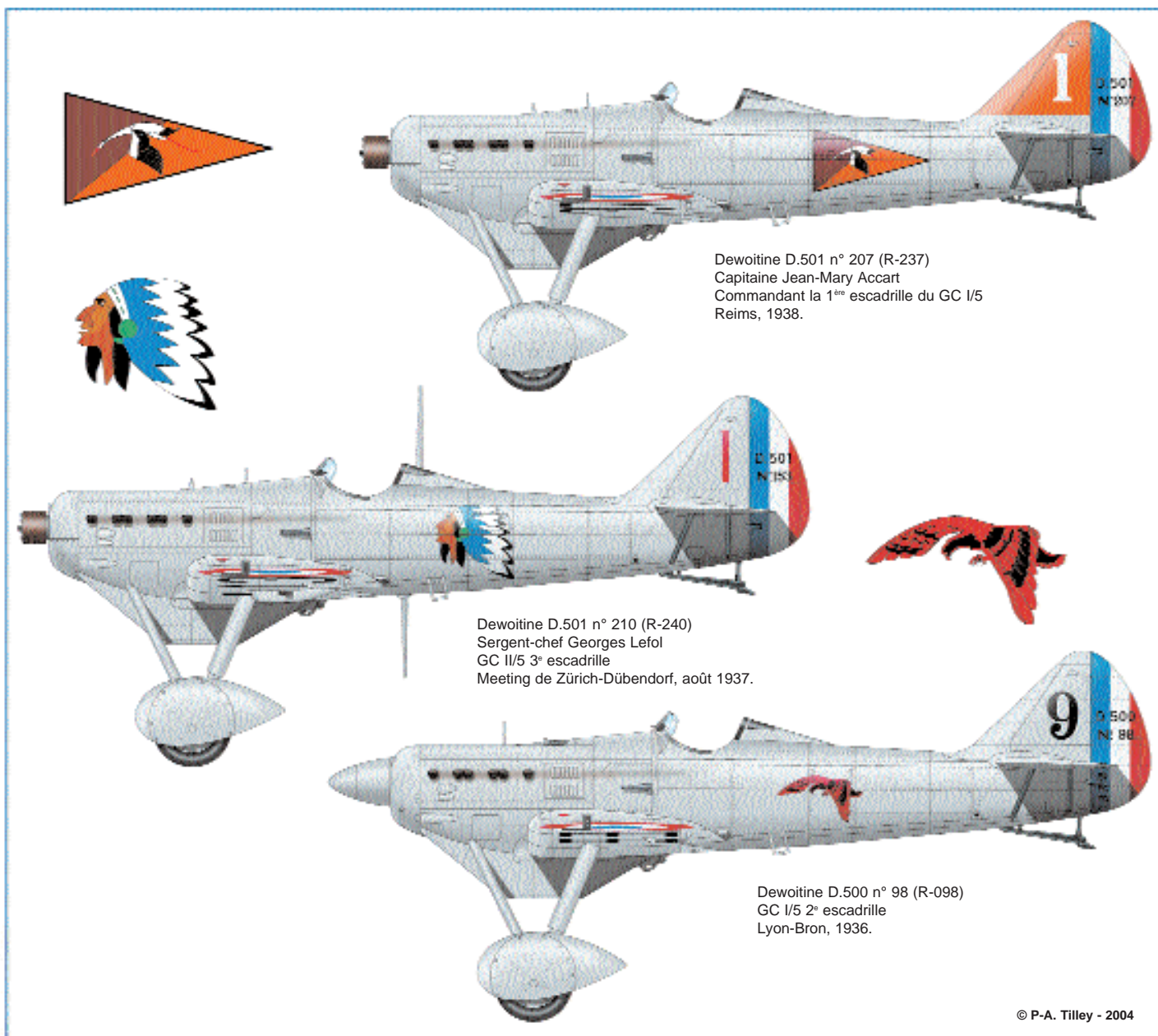
Dewoitine D.501 n° 234 (R-264)
Lieutenant Roger Trouillard
Commandant la 5^e escadrille du GC III/3
Dijon, 1939.



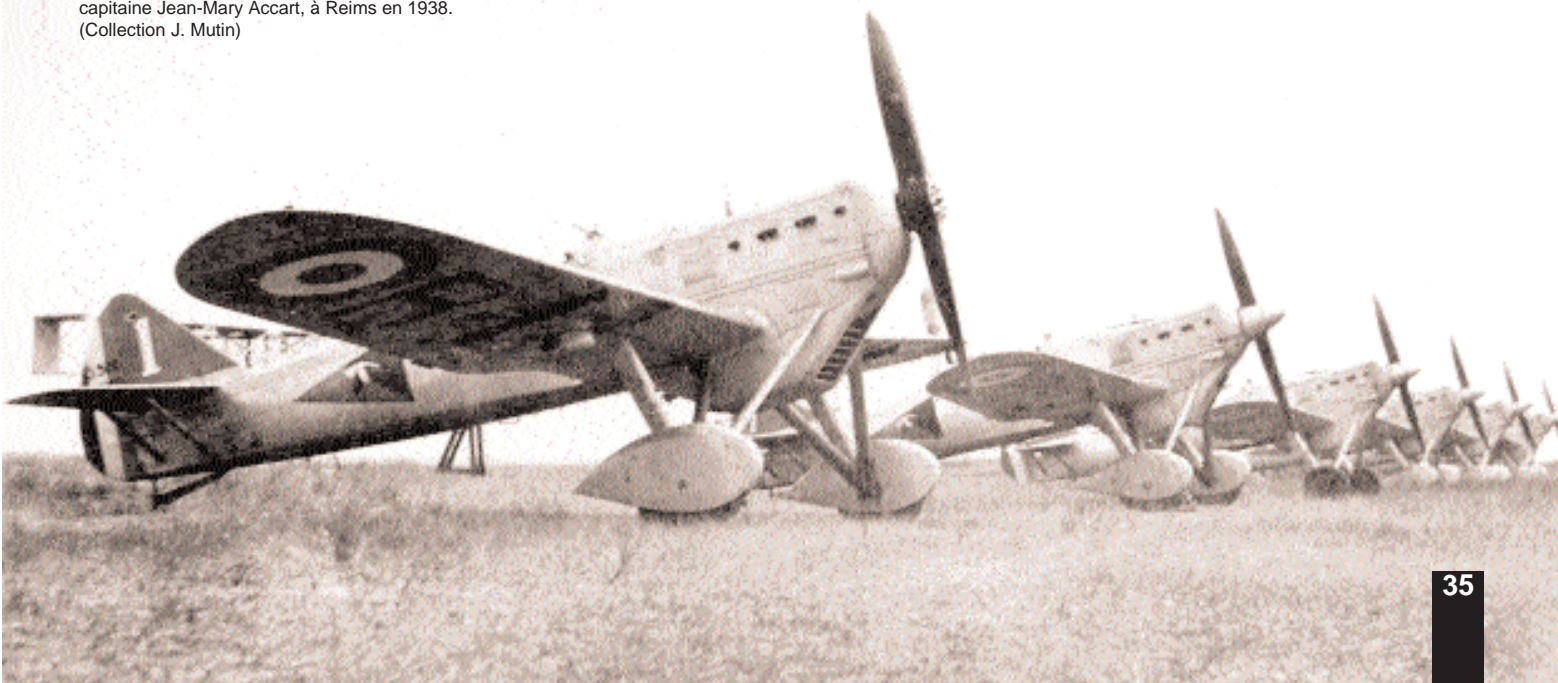
© P-A. Tilley - 2004

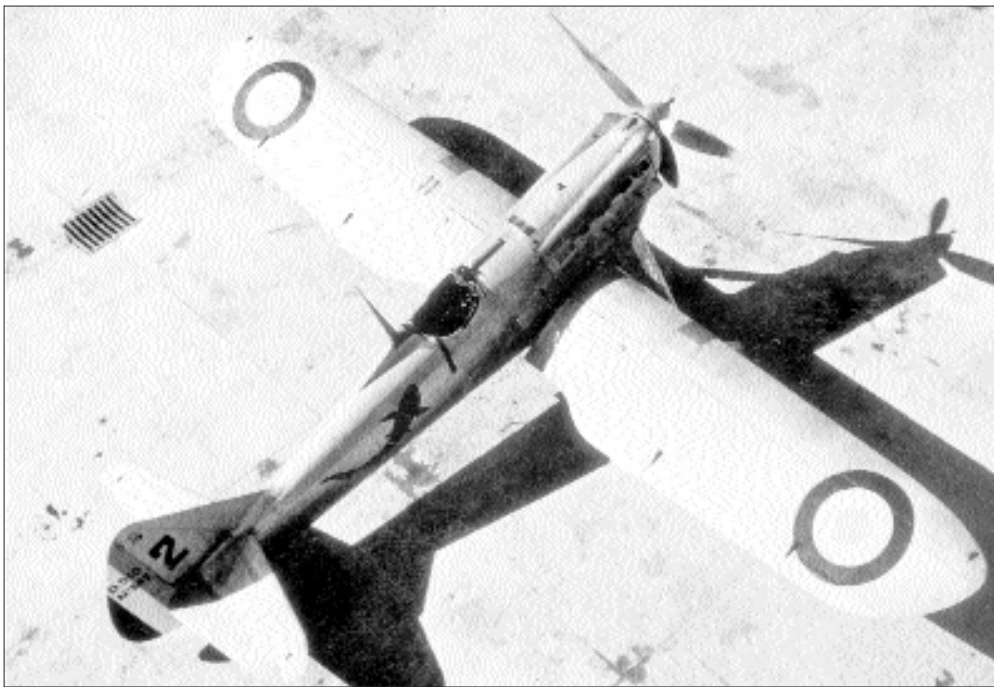


Le D.500 n° 47 de la 1^{ère} escadrille du GC I/42 n'est autre que l'avion tête de série qui a servi à la définition de la série (voir photo page 11).
Il arbore une jolie décoration sur l'avant du fuselage; elle était surtout destinée à atténuer les reflets du soleil pour le pilote. Ce n'est qu'après la crise de Munich, en septembre 1938, qu'apparaissent les véritables camouflages sur les D.500-D.510.
(Collection J. Mutin)

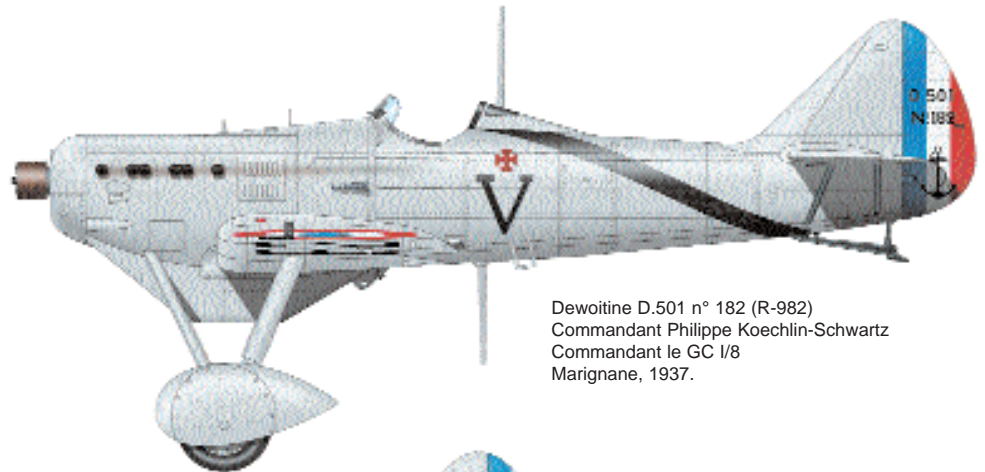


Alignement de deux patrouilles de D.500 de la 1^{ère} escadrille du GC I/5, avec, au premier plan, l'avion du chef, le D.501 n° 207 du capitaine Jean-Mary Accart, à Reims en 1938.
(Collection J. Mutin)

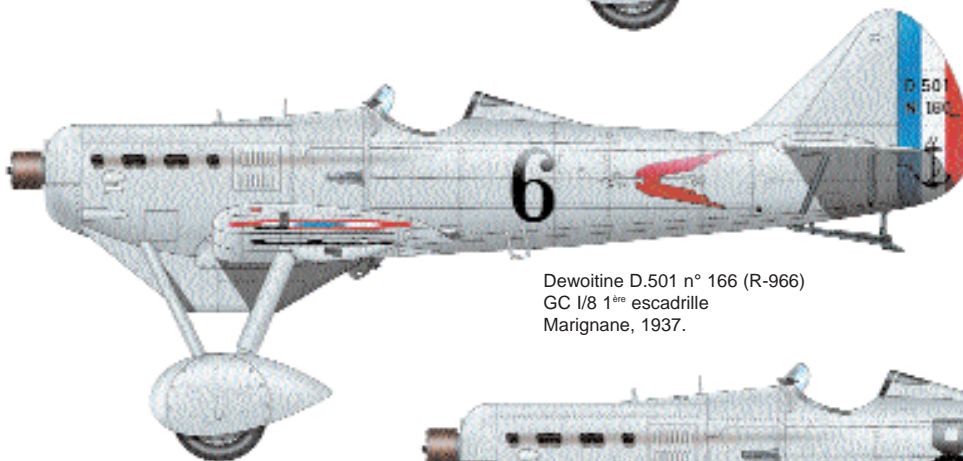




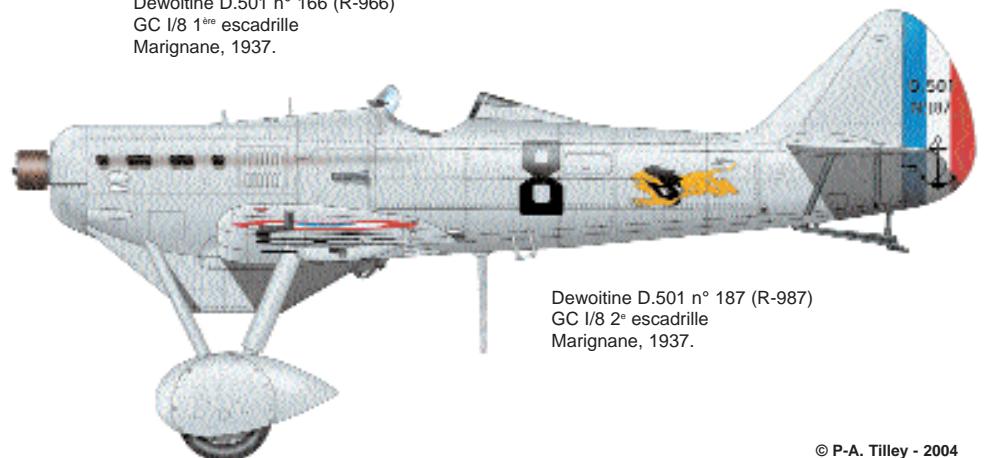
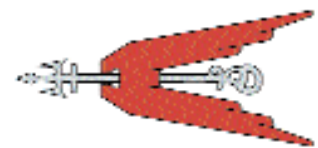
L'escadrille 3/8, qui forme le GC II/8 à elle toute seule pendant trois ans, abandonne ses MS.225 à bout de souffle pour des D.510 en juillet 1938.
(Collection J. Mutin)



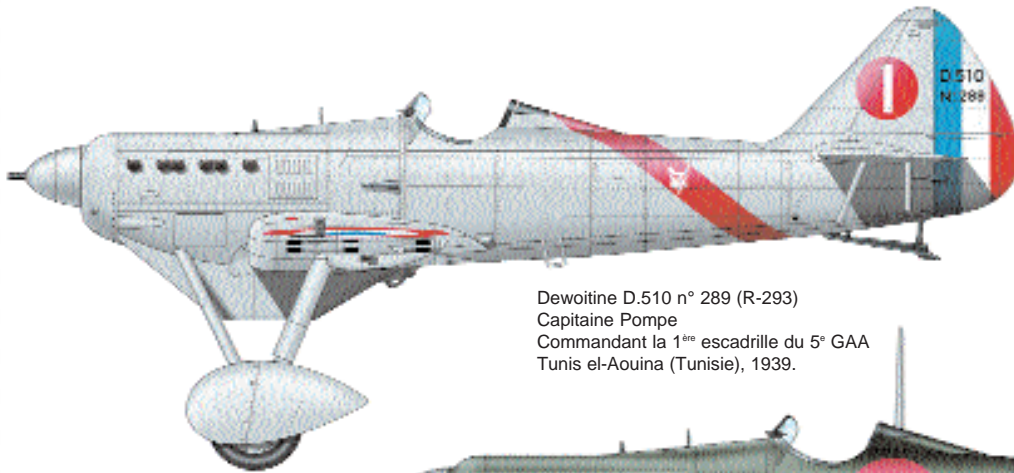
Dewoitine D.501 n° 182 (R-982)
Commandant Philippe Koechlin-Schwartz
Commandant le GC I/8
Marignane, 1937.



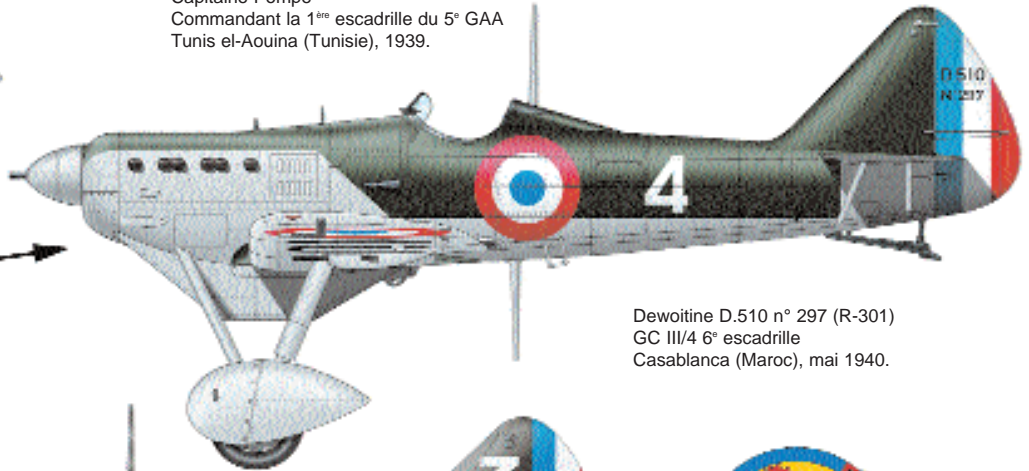
Dewoitine D.501 n° 166 (R-966)
GC I/8 1^{ère} escadrille
Marignane, 1937.



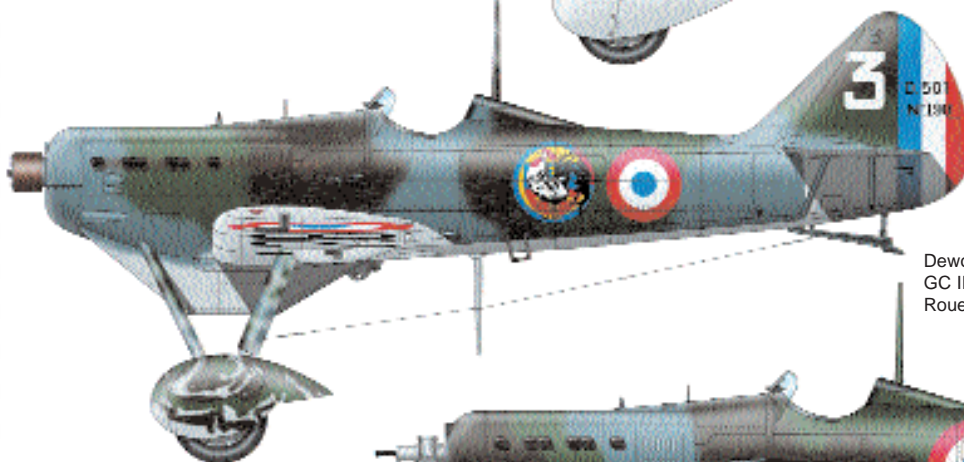
Dewoitine D.501 n° 187 (R-987)
GC I/8 2^e escadrille
Marignane, 1937.



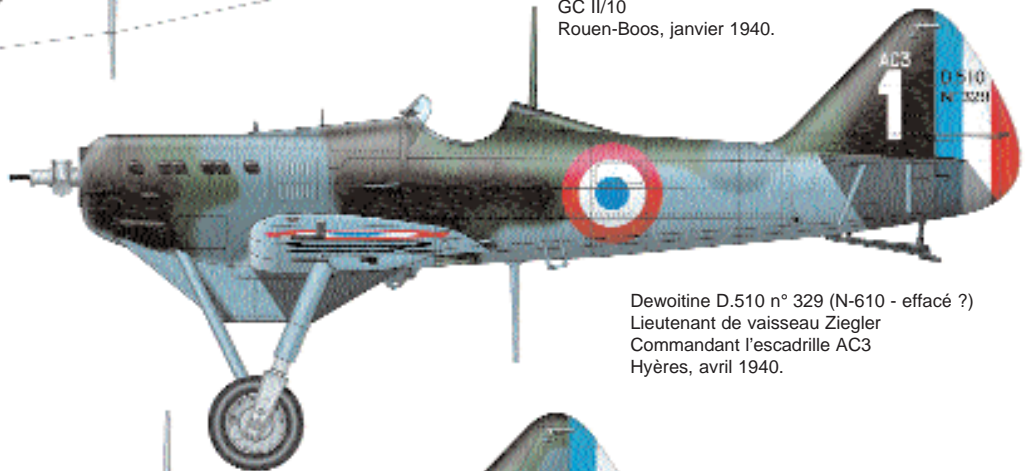
Dewoitine D.510 n° 289 (R-293)
 Capitaine Pompe
 Commandant la 1^{ère} escadrille du 5^e GAA
 Tunis el-Aouina (Tunisie), 1939.



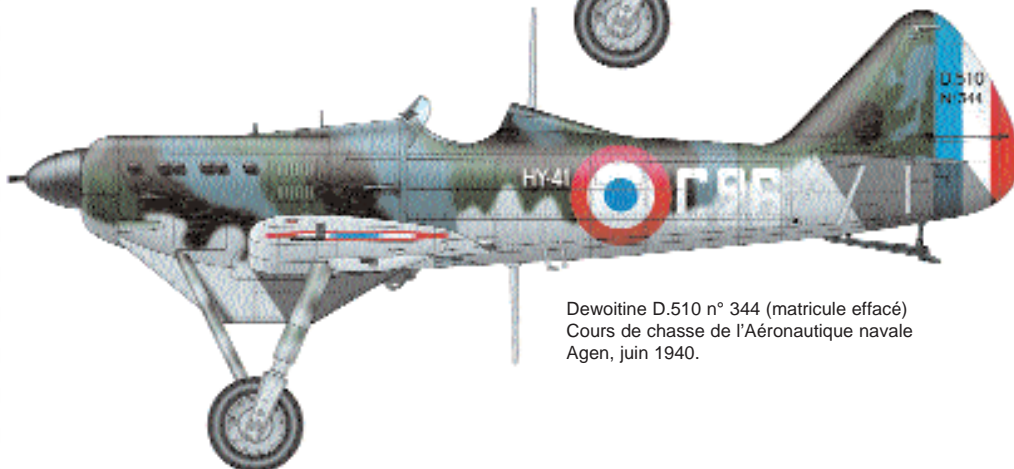
Dewoitine D.510 n° 297 (R-301)
 GC III/4 6^e escadrille
 Casablanca (Maroc), mai 1940.



Dewoitine D.501 n° 198 (R-228)
 GC II/10
 Rouen-Boos, janvier 1940.



Dewoitine D.510 n° 329 (N-610 - effacé ?)
 Lieutenant de vaisseau Ziegler
 Commandant l'escadrille AC3
 Hyères, avril 1940.



Dewoitine D.510 n° 344 (matricule effacé)
 Cours de chasse de l'Aéronautique navale
 Agen, juin 1940.