

Rédaction en chef  
Matthieu Comas  
MC.lesailes@avions-bateaux.com  
06.60.31.23.67

Contributeurs, auteurs et consultants à la rédaction  
Lionel Persyn, Bertrand Hugot, Alain Coste, Jérôme Ribeiro, Franck Roumy, Benoit Colin, Philippe Ricco, Remy Longetti, Jean-Jacques Leclercq, Bernard Palmieri, Sosthène-Waroff Billault

Illustrateurs  
Yann Le Gal, Éric Schwartz, Kevin Hennuyer  
Mise en page, photogravure  
Matthieu Comas

Les Ailes est une publication trimestrielle éditée par les ÉDITIONS LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032  
Les Farges - 15 rue des Ligures  
87110 LE VIGEN. France  
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.  
E-mail : contact@avions-bateaux.com

DIRECTEUR : Michel Ledet  
DIRECTRICE DE PUBLICATION : Sylvie Broquet-Ledet  
SUIVI DE CLIENTÈLE : Cécile Haudiquet  
SOCIAL MEDIA : Manon Ledet  
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

Publicité à l'adresse de la rédaction  
N° ISSN : en cours  
N° CPPAP : 1123 K 9470s  
Dépôt légal à parution

IMPRESSION :  
TYPIA Servicio Integrales s.l.  
Cabot de gata, I-3  
Aera empresarial andalucia  
Sector 2 - 28320 PINTO MADRID



Diffusion :  
Diffusé par MLP  
Parc d'Activité de Chesnes  
55 bld de la Noيرة  
38070 ST QUENTIN FALLAVIER.  
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Ventes en messagerie :  
L'Press  
5 rue du Colonel Fabien  
95390 SAINT PRIX  
01.39.59.76.42  
dominique.bellevrat@incentivepress.fr

Distribué en Belgique par :  
Tondeur Diffusion  
Avenue Fr. Van Kalken 9  
B-1070 Bruxelles, Belgique  
Tel : 00.32.02.555.02.18  
Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs  
All contents copyrights LELA PRESSE

## En Rafale...

**D**epuis plusieurs années, les industriels français réalisent qu'avoir un passé peut constituer un solide socle de communication et de valeurs (mettons Michelin et quelques autres à part, mais ce sont des exceptions). Bref, qu'une marque c'est une histoire et que cette histoire c'est souvent des souvenirs et des émotions. L'air de rien, c'est une nouveauté après des années (70 à 2000 en gros) où, sous prétexte d'une modernité balayant tout sur son passage, le moindre regard vers le passé était considéré comme la ringardise la plus absolue. Ajoutons au passage que c'est à cette période qu'ont été balancées à la benne des quantités inimaginables d'archives industrielles... Regardons Stellantis qui a une stratégie étayée et à long terme sur le sujet se traduisant par deux exemples concrets chez Peugeot : le dynamisme bluffant de l'Aventure Peugeot et le retour, salué, du logo historique de la marque. C'est une incontestable réussite en termes d'image (qui s'appuie naturellement sur une politique industrielle globale).

Renault, après la pathétique période Carlos Ghosn, s'est aussi retourné vers son passé pour retrouver des repères (avec Alpine d'abord). Et le passé de Renault, c'est aussi Caudron-Renault et l'aviation que l'équipe marketing, accompagnée par Publicis, semble avoir redécouverte ébahie. C'est ainsi qu'est apparu en mai le SUV hybride *Renault Rafale*, « inspiré » des Caudron de records des années trente. Le lancement s'est fait en grande pompe avec un spot publicitaire particulièrement réussi mettant en scène nos si beaux Caudron (ce n'est pas si courant) et cochant toutes les cases : l'histoire, les valeurs humaines (les femmes pilotes), la compétition (les records), l'innovation, l'imaginaire (le nom Rafale), l'affectif (le bleu de France de retour), etc.

On ne peut que se réjouir et cela a été très sincèrement mon cas. Néanmoins, je n'ai pu m'empêcher de me faire deux réflexions. La première est que les juristes ont dû se faire plaisir, car, soyons honnête, *Rafale* dans l'imaginaire collectif c'est le... *Rafale*. Plusieurs communiqués de presse soulignant avec une lourde insistance que « *peu le savent, mais le nom Rafale appartient à Renault* » m'ont conforté dans mon idée. Il n'est pas certain que cela ait beaucoup plu chez Dassault, mais au bout du compte, soyons positifs, vu de loin, tout cela c'est la France.

Ma seconde réflexion ressemble plus à un espoir. Celui que cette démarche s'élargisse à d'autres industriels, en particulier aéronautiques, mais aussi que cela ne reste pas que de la posture marketing. Stellantis le montre, cela doit se traduire concrètement : musées, ouvertures d'archives, livres, sponsoring de restauration, événements, etc. Tout ce qui peut transformer une histoire morte en histoire vivante. Espérons que cela devienne une réalité chez Renault et que ces industriels soient la tête de pont de beaucoup d'autres.

Matthieu Comas [MC.lesailes@avions-bateaux.com](mailto:MC.lesailes@avions-bateaux.com)

## SOMMAIRE

- 4 Ligne directe
- 7 Un TBM Avenger en Sardaigne
- 8 Le choix de la rédaction
- 10 Le souffle du Simoun, la restauration du C.635 n° 342
- 20 Georges Pezant sous le ciel des Alpes
- 30 Dossier spécial : L'évolution du Dewoitine D.520
- 64 Histoire : 1933, la mission Wauthier (2<sup>ème</sup> partie)
- 76 Marques et peintures de l'armée de l'Air. D.371,373 et 376



Abonnement, vente et librairie en ligne : [www.avions-bateaux.com](http://www.avions-bateaux.com)

Vusala Malikova, E-mail : [contact@avions-bateaux.com](mailto:contact@avions-bateaux.com)

Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

le lundi, mardi & jeudi de 8h00 à 12h30 / 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h00 à 12h00.

# Ligne directe

André Borne

En relisant l'excellent n° 6 des AILES et en particulier l'article Peintures & marques de l'armée de l'Air, j'ai découvert, page 23, une photo et un profil du Curtiss H-75A1 n° 98 de monsieur André Borne qui m'a particulièrement intéressé.

En effet, j'effectue depuis de nombreuses années des recherches sur la guerre aérienne dans le ciel du Morvan, avec l'espoir de réaliser sur le sujet un livre et peut-être une exposition. Dans ce cadre, j'ai effectué des recherches sur la fin tragique d'André Borne dans son Curtiss, le 16 juin 1940, dans le ciel d'Avallon. J'avais rappelé à la fin des années quatre-vingt au maire d'Avallon, qu'il y avait dans le cimetière de sa ville, un pilote de chasse inhumé, ce qu'il ignorait comme d'ailleurs probablement la plupart des Avallonnais. J'ai constaté à la suite de cela que sa sépulture était mieux entretenue. Est-ce un hasard, je ne sais pas, mais c'est en tout cas une bonne nouvelle. Il faut préciser que sa sépulture n'est pas dans le carré militaire (volonté de la famille), donc pas si facile à trouver.

Eric Janssonne par courriel.

Bonjour Éric. Merci pour votre courrier et pour avoir rappelé la mémoire d'André Borne, dont on peut se souvenir qu'il a disparu lors d'une mission de reconnaissance solitaire, abattu par une patrouille allemande.



vre, Adam, d'Assigny, Guilbert, Protti, Tarbouriech ont passé avec succès les épreuves du brevet 1<sup>er</sup> degré.  
MM. Lavocat et Faivre s'entraînent pour le second degré ainsi que le lieutenant Bernard de Boissoudy, qui a terminé ses épreuves du second degré par un circuit Toussus, Saint-Cyr, Etampes, Chartres, Rouen, Orly, Toussus.

On ne compte plus les baptêmes gratuits donnés par le vice-président, M. Roger Henrard, sur son avion personnel. De nombreux vols d'entraînement et des promenades ont été effectués par les Membres du Club dont MM. de Montmarin, Tocanier, de Bermond, Oskinar, Cayre, Desteffanis, Lepoigneux, le lieutenant Chérière.

M. Henrard, accompagné de M. Warfelle, a effectué le voyage Toussus, Rouen, Chartres et retour.

Henrard et Chevalier

J'ai lu votre n° 9 avec beaucoup d'intérêt. Vous y évoquez la vie de Roger Henrard. Voici quelques compléments qui seront peut-être intéressants.

J'ai trouvé par hasard dans « La revue des clubs aéronautiques » cet article paru en 1936. On y parle de Roger Henrard qui vient d'effectuer de très nombreux baptêmes de l'air à bord de son Farman; on y voit également son coupé Chenard et Walker.

Vous évoquez une mission de reconnaissance effectuée par le pilote André Chevalier le 15 mai sur Gembloux dont il revient gravement blessé. Ce pilote, originaire du Mans, a publié un livre de souvenirs intitulé « Les pruneaux de Gembloux ». Il y évoque notamment l'arrivée de Roger Henrard au volant de son cabriolet et surtout de sa volonté d'installer ses appareils photo à bord d'un Potez. Par ailleurs, ayant créé, avec d'autres passionnés d'histoire, une association afin de perpétuer la mémoire de l'aviation dans la Sarthe, je suis à la recherche de ses descendants indirects, car il n'a pas eu d'enfant. Il joua un rôle important au sein de l'aéro-club et de l'association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'Air (ANORAA) locale. Au cas où un lecteur aurait des informations...

Marc Guillet par courriel.

Association française des pilotes et techniciens de l'aéronautique.

Merci beaucoup, Marc pour votre fidélité et ces précisions. Ouvrage cité et que nous avons découvert grâce à vous, édité à compte d'auteur en 1987 par André Chevalier, est une pépite sur l'histoire du GAO 504 qui mériterait un article à lui tout seul. Voici ce qu'il écrit sur Roger Henrard dont il deviendra ami: « Il débarqua avec deux voitures, dont un cabriolet de sport sous l'œil consterné du commandant, mais il apportait un tel attirail pour les photos qu'il n'y eut pas de réflexion à ce sujet ».

Plus loin, Chevalier nous raconte « Henrard a obtenu ce qu'il voulait. Il s'installe dans la tourelle du vieux 4. Je l'emmène pour un vol de groupe à trois avions vers les sommets poudreux de l'Estérel. (...) j'ai du mal à tenir ma place, car le lieutenant sort le buste de carlingue, et, avec son gros appareil photo, freine un peu l'avion. Nous avons eu de belles photos malgré tout ».

Cette description correspond parfaitement à la photo que nous avons publiée page 41 en bas.

MC

## LE CAP 10 B n° 1 de Bernay inscrit aux monuments historiques

Comme nous le savons tous, les biens industriels, mobiliers ou immobiliers, sont les parents pauvres du classement au titre des monuments historiques et les avions ne sont aujourd'hui qu'une rare poignée.

On ne peut donc que saluer l'initiative de l'aéro-club de Bernay qui a pu faire inscrire son CAP 10 B n° 1 à ce titre.

Rappelons que ce petit biplace a équipé l'armée de l'Air (de 1970 à 2005) et l'Aéronautique navale (jusqu'à aujourd'hui) dans divers rôles (voltige, écolage, liaison, etc.) après avoir été conçu et construit par Mudry dans les Yvelines et naturellement à Bernay.

Le n° 1 fut le premier de série et a été livré à l'armée de l'Air en novembre 1970. Il rejoint alors l'équipe de voltige de l'armée de l'Air (EVA) puis la Section d'initiation au vol de l'école de l'Air (SIVEA 04/132).

Il est vendu en 1995 par les domaines à un particulier qui va le stocker avant son rachat par l'aéro-club de Bernay et une restauration minutieuse qui aboutit à son retour en vol en 2017.

Salvatrice, la démarche de l'aéro-club de Bernay qui permet aujourd'hui ce classement exceptionnel fut évidemment longue et menée avec la plus grande rigueur. Le travail a duré deux ans grâce à Philippe Chéron, chargé de mission à l'inventaire du patrimoine historique, qui a mené un long travail de recherche accompagné de Régis Biaux. Ce dernier, historien au sérieux incontestable et qui œuvre pour l'excellent Trait d'union, précise qu'il était absolument indispensable de garantir l'authenticité de l'avion, ce qui a en particulier été possible grâce à son carnet de bord miraculeu-



sement préservé. Le fait que l'avion n'ait pas été modifié a aussi largement participé au fait qu'il puisse être inscrit et il ne s'agit là que d'éléments parmi d'autres.

L'inscription aux monuments historiques comporte des droits (des subventions par exemple), mais aussi des devoirs (déclaration de déplacement, contrôle tous les cinq ans, etc.). Surtout, cela veut dire qu'il ne pourra pas être modifié ou repeint n'importe comment. Bref il est préservé en tant que pièce historique d'importance et patrimoniale, sans que cela l'empêche pour autant de voler.

L'aéro-club de Bernay ne compte pas s'arrêter là et pense déjà à un degré de classement plus élevé pour son appareil, et peut-être, à lui faire retrouver ses couleurs d'origines. Bravo à eux.

Merci à Régis Biaux

En haut, le CAP 10 B n° 1 aujourd'hui à Bernay, immatriculé F-GPPM.

À gauche en septembre 1974 à Biarritz et ci-dessous en juin 1971 au Bourget avec sa décoration d'origine de l'équipe de voltige de l'armée de l'Air et son immatriculation F-TFVS. (Photo © Biaux, Jouhaud et Lesieur)

Above, CAP 10 B No. 1 now at Bernay, registration F-GPPM. Left in September 1974 at Biarritz and below in June 1971 at Le Bourget with its original French Air Force aerobatic team scheme and registration F-TFVS.



## Expertise et collection

Vous disposez vous aussi d'une pièce aéronautique, de photos, de documents, d'un objet de collection ou d'un insigne sur lequel vous souhaiteriez en savoir plus ou que vous souhaitez simplement partager avec nous ? N'hésitez pas à nous contacter, nous ferons notre maximum pour vous aider. Si vous souhaitez que nous vous aidions pour une identification, une expertise, merci de nous faire parvenir des photos d'une bonne définition avec si possible les détails importants (marques, numéros, etc.).

Dans le cadre de futurs articles et dossiers, nous recherchons des échantillons de peinture en bon état de la période allant de 1935 à 1950 (nous contacter pour plus de précisions), si possible avec une taille minimale de 20x20mm.

MC.lesailles@avions-bateaux.com

Logotype et marques appliqués en usine sur les Potez 567 de l'aéronautique navale.  
(Coll. Morareau)

## Aéro-Club de Paris

Fondé en 1928  
Siège : 61, Rue de la Fédération — PARIS-15<sup>e</sup>  
Téléphone : Ségur 82-67  
Président : M. Marcel GALLOT  
Aérodrome de Toussus-Paris — Tél.: Toussus-le-Noble N° 1  
Hangars — Bureaux — Restaurant — Vestiaires



M. Roger HENRARD, qui par sa propagande personnelle, a donné bénévolement et gratuitement 630 logotypes au vol d'initiation

# Le souffle du Simoun



Depuis trois ans, l'association pour la renaissance du Caudron Simoun restaure avec attention le Caudron C.635 n° 342, l'un des deux seuls existant dans le monde. Les objectifs sont de le restaurer au plus proche de son état d'origine et qu'il vole afin de célébrer en 2026 les 90 ans du raid d'André Japy vers le Japon.

**Matthieu Comas**

Sauf mention contraire, toutes les photos

© Association pour la renaissance du Caudron Simoun

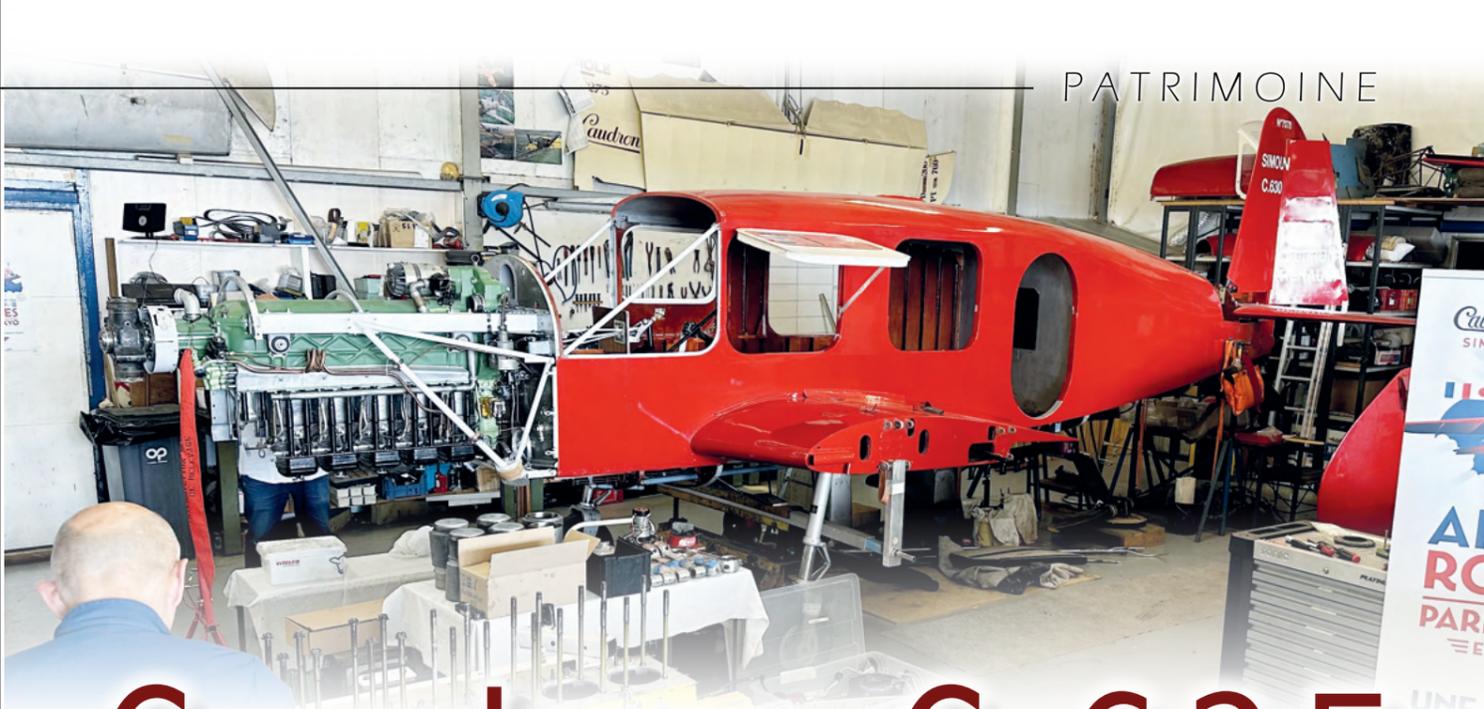
« Avant toute chose, on est quand même là pour prendre du plaisir collectivement » voilà comment Stéphane Lanter décrit la démarche de l'association pour la renaissance du Caudron Simoun qu'il préside depuis 2009. Mais ne nous y trompons pas, c'est avec la plus grande rigueur qu'elle mène un projet patrimonial exceptionnel : la remise en état de vol et d'époque de l'un des deux derniers C.635 Simoun existant. L'association de Pontoise compte aujourd'hui une dizaine de bénévoles actifs et des compétences rares acquises au fil du temps. Nous avons pu échanger avec plusieurs d'entre-deux, chacun dans leur spécialité, afin de découvrir dans le moindre détail ce fabuleux projet qui dépasse de loin le simple cadre de l'aviation.

## Un long voyage

S'il reste aussi peu de C.635, même si beaucoup étaient encore en service après-guerre, c'est avant tout à cause de sa structure en bois. Celui de l'association est le C.635 no 342 (nc 8433, immatriculation T-499) qui doit sa survie à un concours de circonstances heureux et à la passion de quelques hommes, comme l'explique Stéphane Lanter : « Après sa récupération au Maroc (voir l'historique page suivante) l'avion a été conservé par le docteur Blondel qui a entamé sa restauration. Si l'avion était complet, ce qui était déjà exceptionnel, sa cellule en bois était bien abîmée. Il l'a alors confié à l'entreprise

Le fuselage du Caudron C.635 n° 342 lors de son arrivée en France après son rapatriement par bateau du Maroc par le docteur Blondel. Malgré les apparences, la cellule en bois était très abîmée par plusieurs années de stockage en plein air et l'entoilage a disparu. Le moteur visible ici est sans doute le 6Q09 n° 259. On distingue à l'intérieur la couleur rouge d'origine.

The fuselage of Caudron C.635 No. 342 on its arrival in France after being repatriated by ship from Morocco by Doctor Blondel. Despite appearances, the wooden airframe was badly damaged by several years of storage in the open air, and the canvas covering has disappeared. The engine shown here is probably 6Q09 no 259. The original red colour can be seen inside.



# Caudron C.635

Valladeau à Guéret, qui était spécialisée dans la construction d'avions en bois. La restauration, qui a parfois pris la forme d'une reconstruction strictement à l'identique à partir des pièces d'origines, est devenue titanesque. Pendant 5 ans, c'étaient deux compagnons à mi-temps qui s'en occupaient et c'est devenu un véritable gouffre financier. Je connaissais le docteur Blondel à l'époque, il avait un Nord 1000 et moi aussi, et avec François Minard nous avons pris la décision - lourde financièrement - de racheter ses avions dont le Simoun en 2003, après son décès ».

Le projet prendra la forme d'une association en 2009 avant que la restauration ne débute concrètement il y a trois ans, ces années permettant de rassembler un maximum de pièces. Les ailes comme la cellule sont en excellent état et surtout l'avion est quasi complet avec des pièces entièrement d'époque et d'origine, ce qui est absolument exceptionnel, mais tout est à inspecter et à restaurer. L'équipe bénéficie aussi de l'apport des pièces issues de l'accident

À droite, Jean-Pierre Chellet, Pierre Daneluzzi et Jean-Pierre Yachon travaillent sur le futur tableau de bord en se basant sur la cloison pare-feu d'origine, doublée en inox côté moteur. L'absence de documents d'usine oblige à ce type de travail avec une rétro-ingénierie se basant sur les quelques cotes connues, celles des instruments par exemple. Ci-dessous, la cellule et les ailes, qui sont démontables, selon le mode de transport déjà prévu à l'époque.



du C.635 d'Albert Prost<sup>1</sup> qui permettent de comprendre beaucoup de choses en l'absence dramatique de documents techniques constructeurs.

## Priorité au moteur

Lorsque l'association se met au travail, elle bénéficie de l'expérience acquise avec son Nord 1002<sup>2</sup> et le premier gros chantier est constitué par le moteur, puisque ceux récupérés avec la cellule (des Renault 6Q09) doivent être remplacés. Les Renault 6Q ayant été largement produits après-guerre, cela paraît simple au premier abord, mais va se révéler

1 - Albert Prost décède tragiquement le 6 septembre 2002 à Roanne dans l'accident de l'unique C.635 alors en état de vol, son F-AZAM qui était le C.635 n° 195.

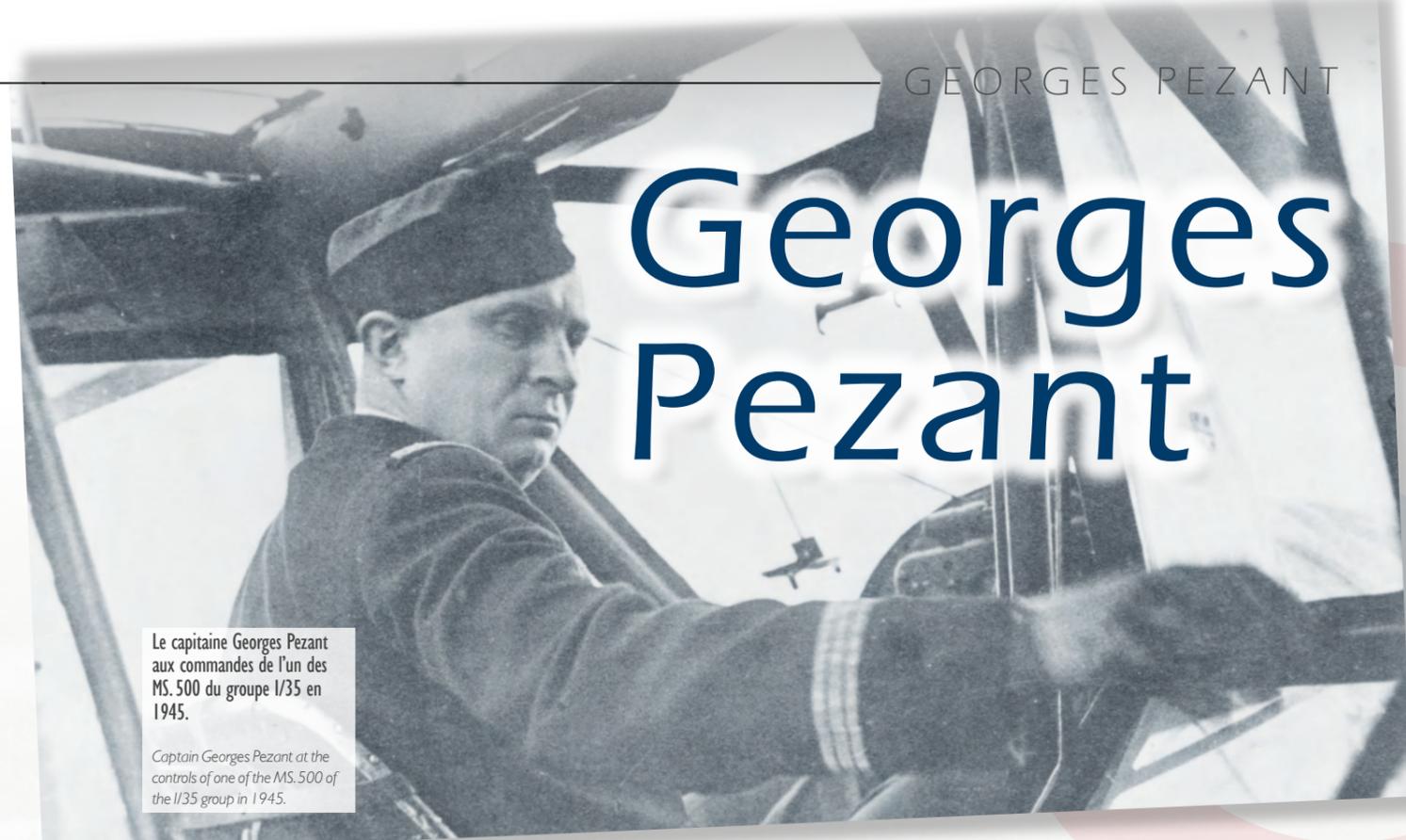
2 - F-AZFY, n° 202.



On the right, Jean-Pierre Chellet, Pierre Daneluzzi and Jean-Pierre Yachon are working on the future dashboard based on the original firewall, lined with stainless steel on the engine side. The absence of factory documents meant that this type of work had to be reverse-engineered on the basis of the few known dimensions, such as those of the instruments, etc. Below, the airframe and wings, which could be dismantled according to the mode of transport already planned at the time.



# SOUS LE CIEL DES ALPES



# Georges Pezant

Le capitaine Georges Pezant aux commandes de l'un des MS.500 du groupe I/35 en 1945.

Captain Georges Pezant at the controls of one of the MS.500 of the I/35 group in 1945.

«L'audacieux préfère son risque à la vie, et même à la gloire» écrivait Bernanos. Georges Pezant appartient indéniablement à la catégorie des audacieux. Chasseur, résistant, membre du BCRA et pilote de l'aviation des Alpes, il est de tous les combats de sa région entre 1939 et 1945, cherchant l'action avant les récompenses et la lumière.

En médaillon, Georges Pezant en 1934. (Famille Pezzant via le cercle aéronautique Louis Mouillard et Mathevet)

L'histoire débute en 1909, le 12 février, à Aubièze (Puy-de-Dôme) avec la naissance de Georges Pezant. Ses parents sont d'origine modeste, horticulteur pour l'un, mère au foyer pour l'autre.

Adolescent, comme beaucoup, il se passionne pour l'aviation et profite de la moindre opportunité pour se rendre sur l'aérodrome d'Aulnat, situé à quelques kilomètres de la maison familiale. Il va alors s'engager dans l'aéronautique militaire et il intègre l'école Gilbert Sardier<sup>1</sup>, à Aulnat, où il passe son brevet militaire comme boursier le 8 septembre 1928 à l'âge de 19 ans.

Il est ensuite affecté au 2<sup>ème</sup> groupe d'ouvriers aéronautiques comme personnel navigant à partir du 19 septembre 1928 avant de rejoindre le 33<sup>ème</sup> régiment d'aviation<sup>2</sup> et basé à Mayence (Mainz, Allemagne) le 13 mai 1929 où il obtient le grade de sergent. Son séjour outre-Rhin est de courte durée puisqu'on le retrouve à Lyon-Bron, le 19 mars 1930, au sein du 35<sup>ème</sup> régiment d'observation (RAO). Il



profite de ce retour dans sa région natale pour se marier à Bourgade-Péage dans la Drôme avec Renée-Yolande Bottu le 4 septembre 1930 avant que son contrat avec l'Armée de l'Air ne s'achève un an plus tard.

## Chute dans le Rhône

Georges Pezant réside désormais dans la Drôme et fréquente assidûment l'aéro-club de Romans où il passe son brevet de tourisme le 17 mars 1933 (n° 1578) puis devient moniteur et pilote de baptême de l'air la même année. C'est à cette période qu'il rencontre Pierre Viossat, pilote lui aussi, avec lequel il noue une solide amitié. Tous deux volent sur les Potez 43 de l'aéro-club. Le 12 septembre de cette même année, Georges décolle sur le Potez 43 F-AMQJ en compagnie d'un passager dénommé Vernet. Volant à basse altitude, il heurte le câble du bac à traîlle qui traverse le Rhône à La Coucourde. L'avion tombe immédiatement dans le fleuve en crue et les deux hommes réussissent mira-

À droite, la fiche de brevet de pilote de tourisme obtenu en 1933 par Georges Pezant à Romans, après son brevet militaire. Ci-dessous, deux des appareils de l'aéro-club du Dauphiné avec à gauche le Potez 36 F-ALYO (nc 2962) et à droite le Potez 43 F-AMQJ que Georges va accidenter en septembre 1933.

(DGAC)

On the right, Georges Pezant's tourist pilot licence obtained in 1933 in Romans, after his military licence. Below, two of the aircraft belonging to the Dauphiné flying club, on the left the Potez 36 F-ALYO (nc 2962) and on the right the Potez 43 F-AMQJ that Georges crashed in September 1933.



1578 BREVET DE TOURISME		
Nom : Pezant		
Prénoms : Georges		
Nationalité : FRANÇAISE		
Lieu de naissance : Aubièze		
Date de naissance : 12 février 1909		
Domicile : 171 Grande Rue à Bourg de Péage (Drôme)		
Brevets délivrés par la D.A.C. ou l'A.C.F.		DATE. NUMERO.
Pilote de transport public (avions) (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions) (hydravions)		15/12/33 1578
Pilote de ballons libres (1 <sup>er</sup> degré) (2 <sup>e</sup> degré)		
Mécanicien d'avions		
Navigateur aérien (brevet élémentaire) (brevet supérieur)		
Autres brevets		
OBSERVATIONS		

- 1 - L'école Sardier, destinée aux boursiers de pilotage, a été créée en 1925.
- 2 - Équipé de Breguet 19A2.

culeusement à s'en extraire. Ils sont récupérés par un riverain, le père Tabac, qui arrive aussi à remorquer la cellule et les ailes de l'avion sur une petite île. Elles seront finalement récupérées en 1934 et Georges participera au travail. Inutile de dire que cet accident aurait pu être beaucoup plus grave.

En 1936, Pierre Cot crée l'aviation populaire et Georges Pezant déménage à Clermont-Aulnat comme moniteur après avoir passé son brevet de transport public, condition obligatoire à cette fonction (n° 1231 de janvier 1936) et profite de ses nouvelles fonctions pour écrire un mémoire sur la

vie des pilotes boursiers. Il opère désormais sur Potez 60, un aéronef qu'il apprécie particulièrement<sup>3</sup>. Durant cette période, Georges est réserviste, faisant puis probablement ses périodes à Lyon au GAR puis GARALD (groupe régional d'aviation légère de défense) de Lyon qui devient finalement l'ERC 562 en 1938 puis groupe I/562, à une seule escadrille, le 9 septembre 1939.

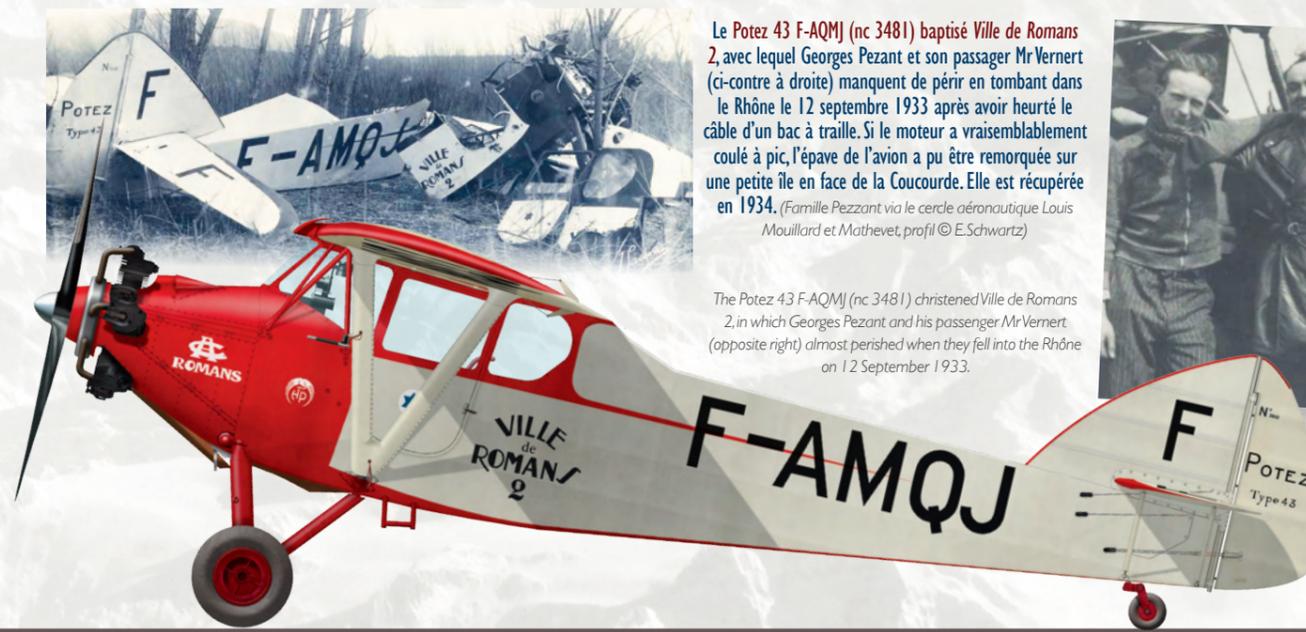
3 - Les cours de la SAP d'Aulnat débutent en décembre 1936 avec un Potez 60 et sous la direction du chef pilote Dupoux. Un second Potez 60 puis un Luciole et un Taupin renforceront l'effectif. Quelques dizaines de brevets de 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> degré sont délivrés entre 1938 et 1939. *Aviation populaire ou aviation prolétaire*, Vital Ferry Ed. du Gerfaut, 2007.

## Nadège et Jean-François Kauffmann

Sauf mention contraire, toutes les photos Archives famille Pezant via Kauffmann

Le Potez 43 F-AQMJ (nc 3481) baptisé Ville de Romans 2, avec lequel Georges Pezant et son passager Mr Vernet (ci-contre à droite) manquent de périr en tombant dans le Rhône le 12 septembre 1933 après avoir heurté le câble d'un bac à traîlle. Si le moteur a vraisemblablement coulé à pic, l'épave de l'avion a pu être remorquée sur une petite île en face de la Coucourde. Elle est récupérée en 1934. (Famille Pezzant via le cercle aéronautique Louis Mouillard et Mathevet, profil © E.Schwartz)

The Potez 43 F-AQMJ (nc 3481) christened Ville de Romans 2, in which Georges Pezant and his passenger Mr Vernet (opposite right) almost perished when they fell into the Rhône on 12 September 1933.



# L'évolution du Dewoitine D.520

Étude de Joël Ducasse†, Matthieu Comas Sosthène-Waroff Billault et Lionel Persyn

Avec la participation de Yann Le Gal

La rédaction souhaite adresser ses plus vifs remerciements aux archives départementales de la Haute-Garonne, et plus particulièrement Fabienne Paris-Raimbault et Pascal Gaste, ainsi qu'à Airbus Héritage qui nous ont autorisés à exploiter le fantastique fond photographique de la SNCAM dont ils sont aujourd'hui les ayants droit.

Chez nos voisins anglais, allemands ou américains, les appareils emblématiques sont depuis des années décortiqués et analysés en détail afin d'en connaître la moindre évolution technique au cours de leur existence.

Cette approche reste marginale en France alors même que nos principaux chasseurs ont eux aussi évolué durant leur (courte) période de production et c'est particulièrement vrai pour le plus légendaire d'entre eux : le Dewoitine D.520.

Avant son décès, le regretté Joël Ducasse s'était penché sur la question dans une étude qu'il avait partagée avec nous pour publication. Nous avons pu compléter son œuvre de quelques précisions avant de la mettre en musique et vous la proposer aujourd'hui en l'accompagnant de l'historique de plusieurs appareils afin d'illustrer plus largement le sujet.

Il s'agit pour nous de vous présenter le Dewoitine

sous un aspect strictement technique et sous l'angle des ses évolutions entre les premiers appareils sortant de l'usine de la SNCAM<sup>1</sup> à la fin 1939 et les derniers de 1945, produits à l'origine pour le compte de l'occupant et remis en état pour le groupe Doret. Si rien n'aurait permis des évolutions ouvrant à des dénominations telles qu'on les connaît à l'étranger (A-1, A-2, etc. ou A, B, C), voire une nouvelle dénomination, l'avion a pourtant bien changé en six ans. Ceci s'explique par une mise en production dans l'urgence et des premières séries qui révèlent logiquement de très nombreux défauts de jeunesse qu'il faut corriger sans pour autant ralentir la production. Défi complexe, mais relevé par les équipes de la SNCAM malgré des services techniques de l'État, pas toujours conciliants ni facilitateurs, et par des sous-traitants ayant bien du mal à suivre le rythme. Ce n'est donc qu'à partir du n° 208 que l'avion peut

<sup>1</sup> - Société nationale des constructions aéronautiques du Midi.



En septembre 1938, le D.520 n° 01 doté du moteur 12Y31. (© Conseil départemental de la Haute-Garonne, Archives départementales, 62 Fi 394)

Below, the cover of the documented collection, intended for his son Robert, which Roger Henard wrote in North Africa in July 1940.

# Identiques et différents

Produit de 1939 à 1945, avec une interruption de juillet 1940 à août 1941, le Dewoitine D.520 connaît de nombreuses évolutions techniques liées à une mise en service hâtive. Sans que les appareils soient strictement différents, ces évolutions modifient dans le détail l'apparence de notre chasseur mythique et nous apprennent beaucoup sur la manière dont la SNCAM a pu appréhender son industrialisation massive et dans l'urgence.

sortir directement de l'usine de la SNCAM en étant considéré *bon de guerre* sans avoir à repasser en atelier. Il prend alors sur les documents la dénomination de D.520<sup>5</sup>. Lorsque l'armistice est signé, entre 230 et 240 exemplaires ont été pris en compte par l'armée de l'Air pour un total produit supérieur à 400 et plusieurs dizaines sont sur les chaînes de Toulouse. En 1945, alors que la production cesse après avoir repris en 1941 d'abord pour l'armée de l'Air de Vichy, puis pour l'occupant et enfin à la Libération (uniquement des remises en état), le 905 est le plus haut numéro relevé. Durant ce laps de temps, la motorisation, les hélices et de très nombreux détails évoluent et notre objectif est d'y voir un peu plus clair.

Pour cela, nous nous sommes donc appuyés ainsi que Joël Ducasse, sur de multiples notices techniques et catalogues allant de 1939 à 1942, les documents de la SNCAM puis de la SNCASE<sup>2</sup> mis en

<sup>2</sup> - Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est qui absorbe la SNCAM à la fin de 1940.

ligne depuis peu par les archives départementales de Haute-Garonne, différents documents d'archives de provenances diverses, des analyses photographiques croisées et évidemment sur les travaux de Raymond Danel et Jean Cuny<sup>3</sup>. Il en résulte les pages qui suivent qui, cela mérite d'être précisé, ne sont pas une description technique globale de l'avion. Enfin, il serait présomptueux de notre part de considérer ce travail comme exhaustif pour deux raisons. La première est que nous avons uniquement retenu les évolutions et modifications que nous avons considérées comme structurantes. La seconde est que certains points restent encore flous et ne peuvent pas encore, mais cela viendra sans doute, être éclairés par des documents écrits précis.

<sup>3</sup> - Docavia n° 4, *Le Dewoitine D.520*, Éditions Larivière.

Merci à Michel Ledet, Rémy Longetti, Philippe Ricco, François-Xavier Bibert, Fabien Raison, Nadège & Jean-François Kaufmann et David Joannon

Autour du 25 juin 1940, des D.520 fraîchement sortis d'usine et repliés en AFN. Celui au premier plan (numéro inférieur au 351) équipé de son hélice Ratier et de collecteurs réchauffés, provient probablement de la chaîne de remise à niveau. Celui au fond avec son hélice Chauvière et sans collecteur fait partie des ultimes appareils produits. (Coll. Paire)

Around 25 June 1940, D.520s fresh from the factory and withdrawn to AFN. The one in the foreground (number lower than 351), fitted with its Ratier propeller and heated manifolds, probably comes from the refurbishment line. The one in the background with its Chauvière propeller and no collector is one of the last aircraft produced.



# LA TRAVERSÉE DU DÉSERT

En mars 1933, le capitaine René Wauthier de la compagnie générale transsaharienne, lance une mission d'exploration ayant pour but de reconnaître les routes terrestres et aériennes entre le Hoggar et le lac Tchad en Afrique centrale, portion inconnue du parcours menant de la métropole à Madagascar. Nous retrouvons nos explorateurs à Tamanrasset, où nous les avons laissés dans notre numéro précédent, au moment où ils entament la partie la plus ardue de leur parcours.

**6 mars 1933.** Il est environ 6 heures du matin lorsque les deux camions accompagnés de deux guides locaux quittent le Fort Laperrine chargés de tout le nécessaire pour affronter la partie la plus dangereuse du parcours. Habités à voyager avec le minimum vital au rythme lent des méharis, les officiers du fort sont quelque peu surpris par le chargement des camions. Très vite, le désert donne un premier avertissement lorsque les camions descendent du fort dans l'oued puisque le véhicule de tête s'enlise au bout d'1 km, dans un passage raviné par un récent orage. Au bout d'une heure d'efforts, le convoi redémarre, et franchit les montagnes qui ferment la vue au sud vers 7h30. Deux heures plus tard, suivant les consignes de Wauthier, Bréard établit une liaison radio et signale qu'il se trouve à 102 km du départ sur la route Tamanrasset à In Guezzam à un endroit qu'il désigne *point A*, faute de mieux, et qui est apte à recevoir l'avion.

À Tamanrasset, le **7 mars 1933**, l'avion est prêt de

bon matin<sup>1</sup> et décolle en direction du *point A* qui est rejoint en suivant la piste qui court vers le sud. Une caravane de 500 chameaux est survolée. La zone d'atterrissage est balisée de bandes de toile blanche et l'avion prend contact avec le sol sans encombre. Les caravaniers, emmitoufflés de couvertures pour lutter contre le froid, vont à la rencontre de l'expédition. Devant le succès de cette première étape, Wauthier décide de redémarrer immédiatement et les camions partent les premiers pour aller aussi loin que possible avant la fin de la journée. L'avion se met en attente, mâts d'antenne radio dressés, à l'écoute de leur futur message. Pour patienter, Wauthier en profite pour marquer le passage de l'équipe en peignant leurs noms sur un bidon vide et en indiquant l'orientation d'In Azaoua vers l'est. De son côté, Madeleine de Bomberghen, toujours souffrante, accepte un déjeuner frugal.

À 15 heures, Lagarde capte un appel de Bréard qui, retardé par les ensablements, n'a progressé que de 38

<sup>1</sup> - Chargé d'eau, d'essence et de vivre ses passagers ont un bagage minimum. Chouffet est avec les Latil.

# La mission Wauthier 1933

Jean-François  
Muller  
2<sup>ème</sup> et  
dernière partie



Le capitaine René Wauthier après son arrivée le **22 avril 1933** à l'étape de *Bidon 5*. La fin du voyage est proche, mais l'endroit est l'un des plus isolés au monde et son visage est marqué.

(Coll. Franconie)

Captain René Wauthier after arriving at *Bidon 5* on 22 April 1933. The end of the journey was near, but the place was one of the most isolated in the world and his face was scarred.

km qui sont couverts par un vol de vingt minutes. Le repas du soir est vite préparé et le campement organisé : les lits de camp pliants sont dressés à l'abri du vent tandis que Madeleine dort sous la tente avec un matelas. Bréard manie le sextant : ils sont au *point B*. Une route part vers l'est et rejoint le puits d'In Ebeggi, mais elle est interdite aux véhicules à moteur, sans doute à cause d'éboulements. Le prochain cap sera donc sud-est.

**8 mars 1933.** Lever à 5 heures puis les camions partent pour un bond de 90 km en virant progressivement plein sud, car ils butent sur une barre rocheuse portée sur la carte comme « *rochers déchiquetés* ». Ceux-ci se terminent par une ouverture à l'est débouchant sur un oued bordé à l'orient par une autre barre rocheuse qui matérialise les derniers contreforts du Hoggar. C'est là que Wauthier les rejoint et décide de monter le camp à l'entrée de l'oued. C'est le *point C*.

Le **7 avril 1933**, le S.P.C.A au *point A*, après la rencontre avec les chameliers.

(Mise en couleur L. Lecocq ©)

On 7 April 1933, the S.P.C.A at *point A*, after the meeting with the camel drivers.

**9 mars 1933.** Les camions avancent de 60 km, mais sont obligés de s'arrêter, celui de Sol étant enlisé. Le terrain environnant est impropre à un atterrissage en toute sécurité et à 18 heures, après une nouvelle liaison radio, Wauthier décide de rester là où il est pour une seconde nuit.

**10 mars 1933.** La vacation radio de 15 heures apprend que les camions sont désensablés et que l'équipe attend l'avion à 115 km (*point D*) près d'un terrain propice à l'atterrissage. À 17h30, le S.P.C.A atterrit et le rituel du soir reprend : montage du campement, allumage du feu, préparation du repas et vacations radio.

**11 mars 1933.** Les camions annoncent à 12h30 qu'ils ont parcouru 102 km en contournant le côté nord-est d'une barre rocheuse, puis en prenant plein sud jusqu'au puits d'In-Azaoua où l'avion peut atterrir.



**6 mars 1933**, peu après le départ de Fort Laperrine, le Latil n° 11 est rapidement ensablé.

(Coll. Musée Berliet)

6 March 1933, shortly after leaving Fort Laperrine, Latil no 11 quickly silted up.

