

# DEWOITINE D.520 n°408

*Pégase n°19 – Novembre 1980*

**Le 27 août 1980, à 16 heures, un Dewoitine D 520 n° 408, immatriculé F-ZWVB, réalisait son premier vol d'essai à Clermont-Ferrand, après avoir subi une totale restauration qui avait duré près de quatre années.**

**Le 20 septembre 1980, le même appareil, convoyé à Paris, après réglages et mise au point à Clermont-Ferrand, était présenté au Bourget officiellement : une première fois le matin à 11 h 45 au cours d'une cérémonie réservée à tous les participants à l'opération ainsi qu'à quelques anciens qui ont pu piloter le D 520 au cours de la Bataille de France.; puis l'après-midi, à deux reprises, pour le public nombreux qui a profité de la Journée « Portes Ouvertes » au Bourget, la première du genre, organisée par le Musée de l'Air.**

---

## « OPÉRATION D.520 EN VOL »

### **La restauration du D 520 du Musée de l'Air**

Il faut sans doute rappeler que dès 1975 l'A/C Malhiaire, de la Base Aérienne de Luxeuil, s'était fait confier l'appareil n° 862 qui existait sur cette base et était parvenu, le 5 mai 1976, à faire tourner le moteur.

Cet exploit, car c'en était un en raison des faibles moyens dont disposait la petite équipe de Luxeuil, a soulevé beaucoup d'enthousiasme et d'espoir chez les « fanatiques » de vieux avions. Mais il restait encore beaucoup à faire avant d'arriver au vol.

C'est à peu près vers la mi-1976, qu'une décision du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air attribuait au Musée de l'Air les avions D 520 de Luxeuil (le numéro 862) et de Salon-de-Provence (le numéro 603).

Possédant déjà lui-même le numéro 408, le Musée était bien placé pour reprendre à son compte l'entreprise de l'équipe de Luxeuil.

Dans un premier temps, le Musée tenta d'apprécier la faisabilité de l'opération en s'assurant qu'un minimum de moyens pouvait être réuni en dehors des Armées, puisque l'Etat-Major de l'Air avait refusé de prendre cette opération à

son compte et que la D.T.C.A. ne pouvait pas non plus distraire des moyens suffisants.

Le Musée a commencé par rassembler toute la documentation possible aussi bien chez lui que chez les spécialistes ou les « Privés » ayant conservé des dessins ou des notices dans leur retraite...

Puis, sur sa demande, le Service de la Production Aéronautique a fait l'inventaire de tous les équipements de l'avion pour identifier les fabricants et les mettre en contact avec le Musée de l'Air.

On a également recherché dans les réserves du Musée les matériels possibles. C'est ainsi que nous avons pu disposer d'un Hispano 12Y45 apparemment en excellent état (1). Un ami du Musée, le Docteur BLONDEL, nous offrait une hélice Chauvière intacte.

*(1) Le moteur de l'avion de Luxeuil était un 12Y31 de Morane 406.*

Parallèlement, le Musée faisait le tour des possibilités industrielles. L'un des tout premiers à répondre à notre appel fut le Colonel CLOSTERMANN qui avait vu tourner le moteur de l'A/C Malhiaire à Luxeuil et s'était enthousiasmé pour l'opération. Il nous offrait de refaire toutes les gouvernes mobiles entoilées dans son usine de Reims Aviation, en y ajoutant même celles des avions à exposer en statique.

Le Centre d'Essais des Propulseurs de Saclay qui, dans les dernières années avait restauré quelques moteurs du Musée, s'offrait à réviser le moteur et à assurer sa mise au point pour le vol.

La SNIAS-Toulouse acceptait la révision de la voilure équipée. L'Atelier Industriel de l'Air de Clermont-Ferrand se proposait pour la révision du fuselage équipé, l'assemblage général et la mise au point générale.

Le Centre d'Essais en Vol voulait bien assurer les vols.

Le plus heureux peut-être a été la participation de la société OLAER que nous avons retrouvée s'occupant toujours d'hydraulique mais pour l'industrie générale. M. MERCIER, son P.-D.G., invité au Musée, a pu y voir de près le 520 et a reconnu bien des accessoires toujours en fabrication. Il n'est spontanément engagé à refaire tout le système hydraulique à partir des pièces que nous lui donnerions et en le complétant au besoin.

Restait l'avion à choisir. Nous pensions en effet que pour le vol il valait mieux choisir au départ celui des trois appareils en notre possession qui se révélerait en meilleur état. Or celui du Musée - le numéro 408 - laissé toujours à l'abri depuis sa réforme en 1957, était beaucoup moins corrodé que celui de Luxeuil et surtout que celui de Salon. L'avion de Luxeuil a donc été expédié au Bourget où une équipe de contrôleurs de l'A.I.A., de Clermont-Ferrand a procédé aux mensurations des deux avions et à leur examen. On s'est aperçu qu'une

déformation du longeron de voilure de l'appareil de Luxeuil gênait la rentrée du train. Il a donc été décidé de retenir l'avion n° 408 pour le vol.

La probabilité de réussite apparaissant être à ce moment de l'ordre de quatre-vingt-dix pour cent, la décision fut prise de lancer l'opération en distribuant à chacun les éléments qui lui revenaient.

Le numéro 862 de Luxeuil était entièrement révisé au Musée, repeint aux couleurs de l'avion de LE GLOAN et mis en place au Bourget en statique. Le travail effectué sur cet avion a été important et a duré huit mois ; ce n'est pourtant qu'une faible tâche à côté de ce qui a été nécessaire pour la remise en état de vol du 408...

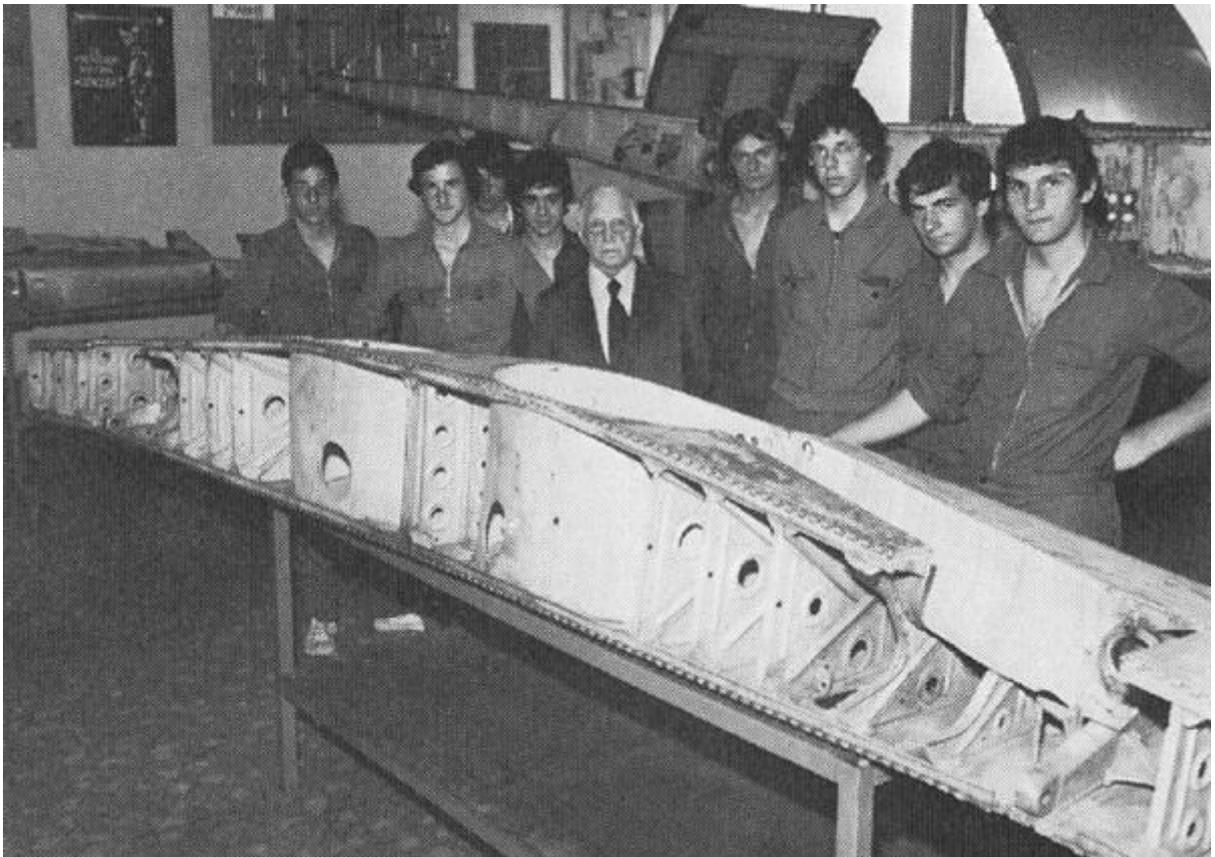
## **Reconstruire un avion**

Par beaucoup de côtés, cette opération rappelle ce qui a été fait pour le Spitfire MK 14 restauré par la base de Tours. Il existe cependant d'importantes différences entre ces deux opérations ; c'est d'abord que le Spitfire était complet et en très bon état général ; ensuite qu'il a été construit des dizaines de milliers de Spitfire et de moteurs Merlin et qu'on trouve encore des pièces ici et là, alors que la production dès D 520 a été très limitée et arrêtée beaucoup plus tôt ; beaucoup d'équipements n'existent donc plus et il faut les remplacer avec tous les problèmes d'adaptation que cela pose ; c'est enfin que la priorité donnée à la sécurité du vol pour le Dewoitine a obligé à refaire tous les circuits, à échanger certains équipements, accessoires ou instruments hors d'usage ou inexistantes en rechange ; enfin à prévoir un équipement de radionavigation adapté aux règles actuelles. Il y a donc un aspect « prototype » ou « modification » important qui s'ajoute à la restauration dont les modalités rappellent celles appliquées sur le Spitfire. Encore faut-il ajouter qu'on a été beaucoup plus loin pour le Dewoitine : par exemple on a repris l'hélice en lui appliquant les méthodes utilisées pour les hélices de Nord 2501 (reprofilage des pales, équilibrage) ; on a refait le réservoir principal d'essence avec la technologie de l'Alouette II, etc.

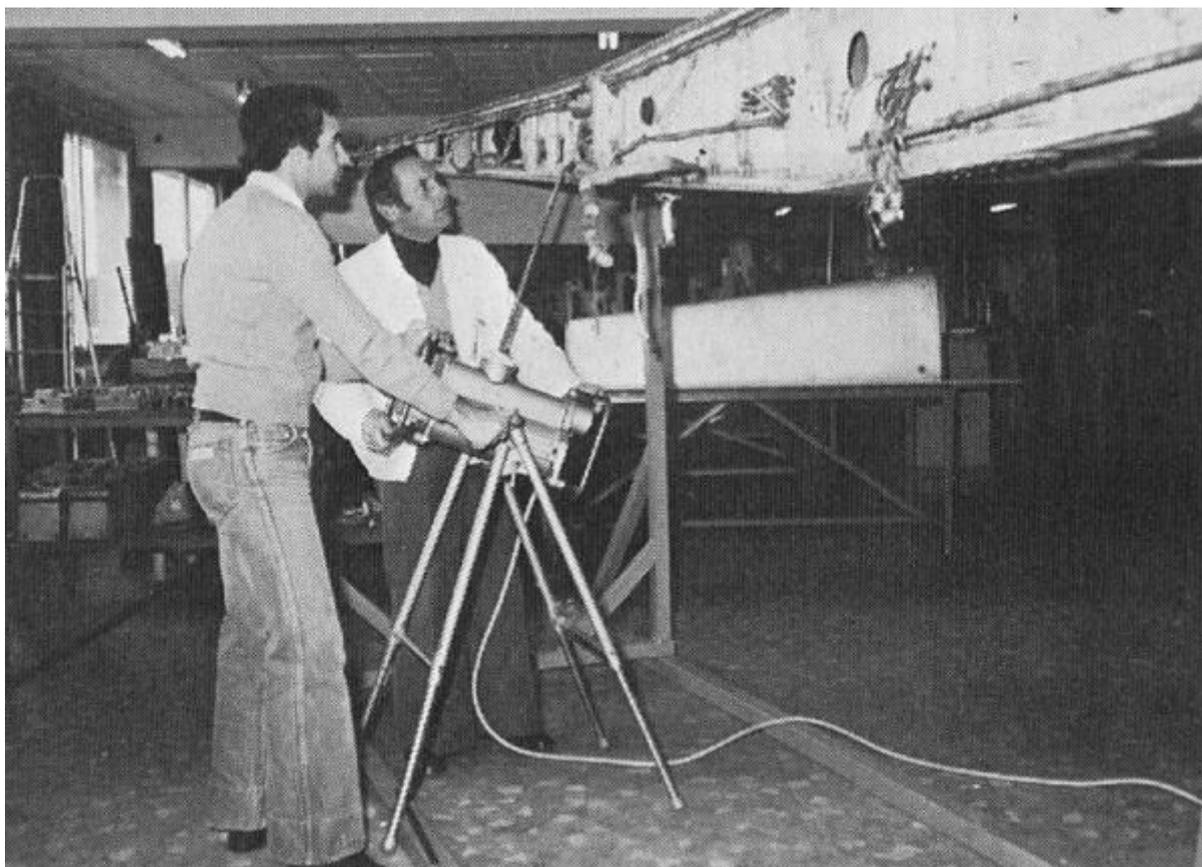
On a évidemment supprimé tout l'armement, le blindage et l'équipement d'oxygène ce qui en allégeant l'avion et en améliorant le centrage devrait en faire un appareil plus docile ; on a installé un blocage de roulette dans l'axe pratiqué dans les derniers numéros de la série mais non monté sur le numéro 408.



Reims Aviation : M. PiCHON et l'équipe de révision des gouvernes mobiles



M. Emile DEWOITINE en visite à l'EPIA de Toulouse (novembre 1978)



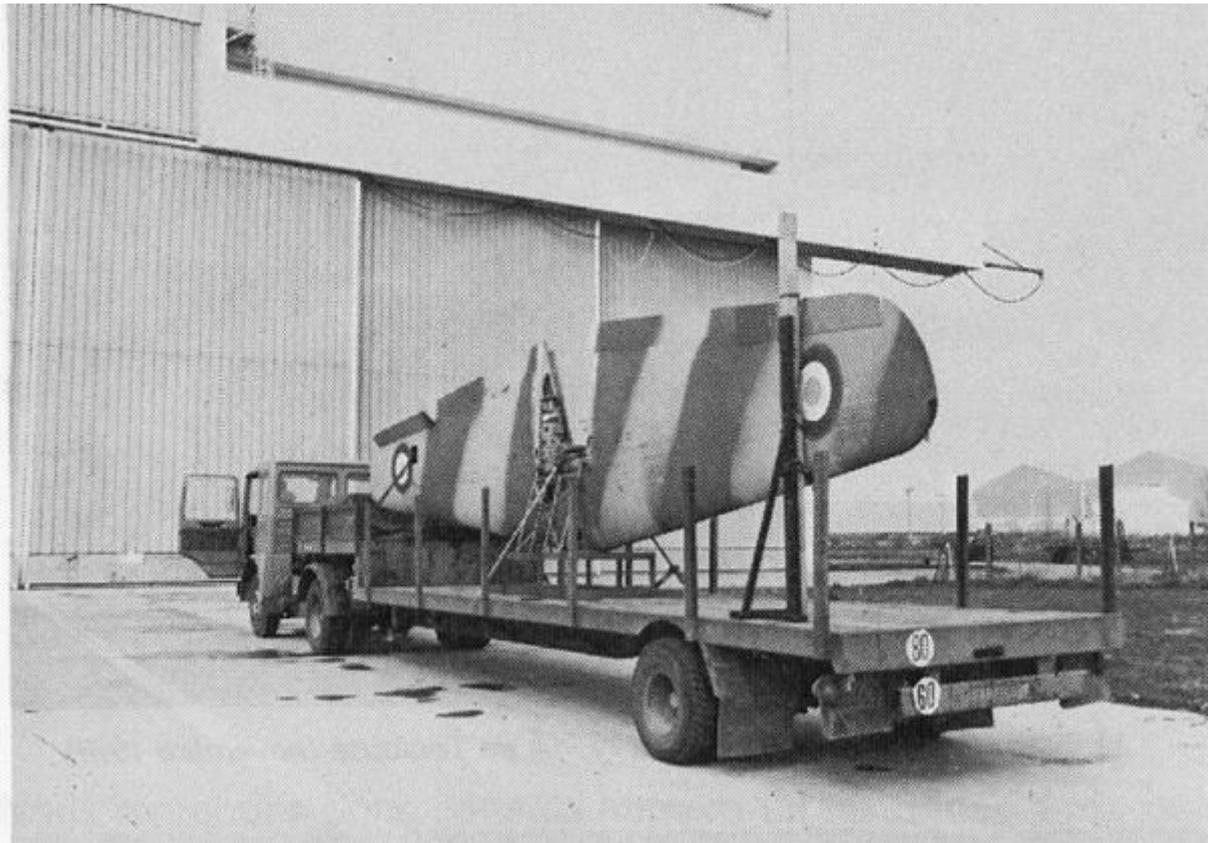
E.P.I.A. Radiographie d'un longeron

Il faut bien reconnaître que tout cela n'a été rendu possible que par la contribution importante et surtout la compétence du personnel de l'A.I.A. de Clermont-Ferrand, sans lesquelles il n'y aurait jamais pu y avoir d'opération « D 520 en vol ».

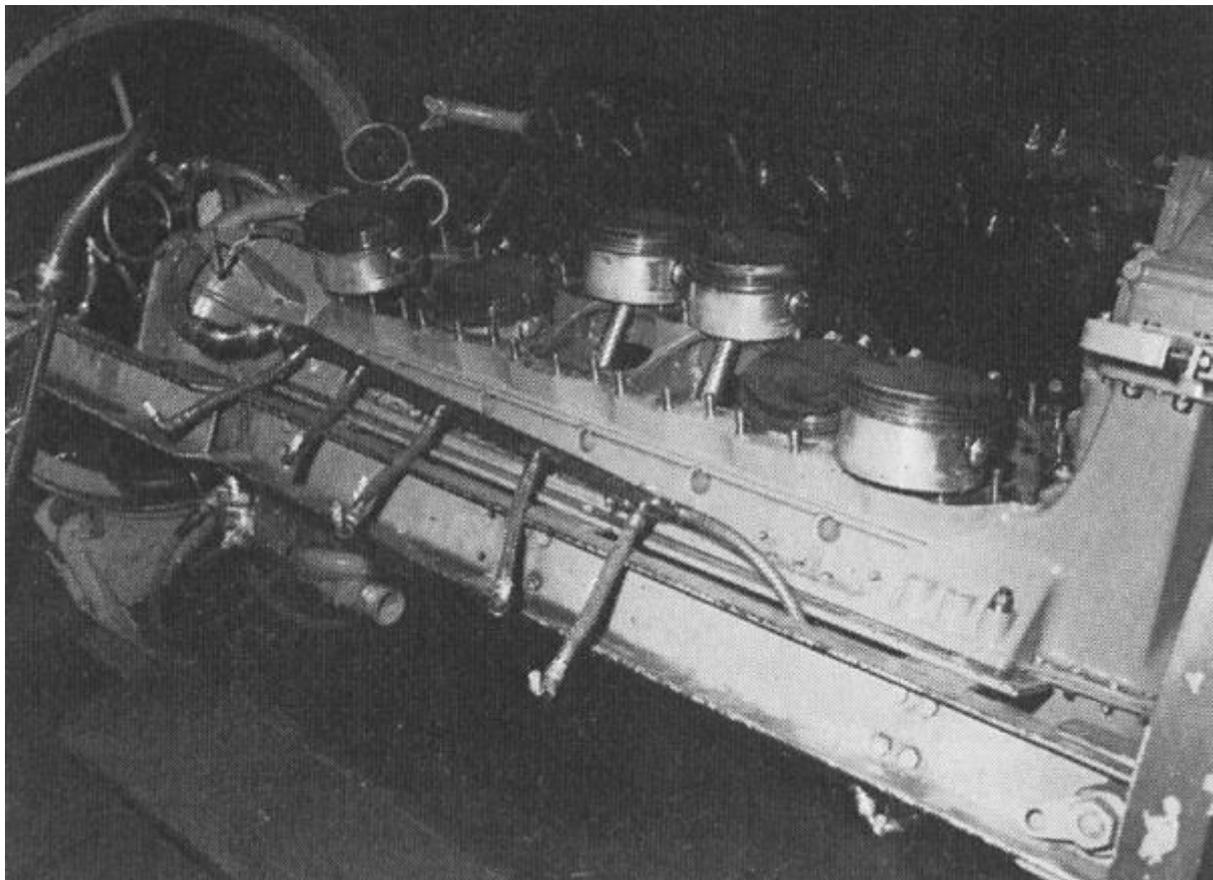
### **Un excellent exercice pédagogique**

Une mention spéciale doit être faite du travail accompli par l'Ecole Professionnelle de l'Industrie Aéronautique de la S.N.I.A.S. de Toulouse.

C'est en effet à son école d'apprentissage dirigée par M. FOUR- TANIÉR que le Directeur de la SNIAS de Toulouse a confié le soin de la révision générale de la voilure équipée. Les apprentis, solidement encadrés par leurs professeurs auxquels s'est joint M. DEBEZY, ancien mécanicien de Marcel DORET et ancien chef d'atelier retraité, expert en « D 520 », se sont passionnés pour ce travail exceptionnel ; bien entendu tous les contrôles ont été le fait des spécialistes de l'usine mère. Voilà des jeunes qui en plus des qualifications aéronautiques recherchées auront reçu le virus des avions anciens. Il est amusant de savoir que la voilure complète, telle qu'elle apparaît sur les photos, a été révisée dans une grande salle du sixième étage de l'école heureusement située de plain-pied avec le parking auto « sur le toit ».



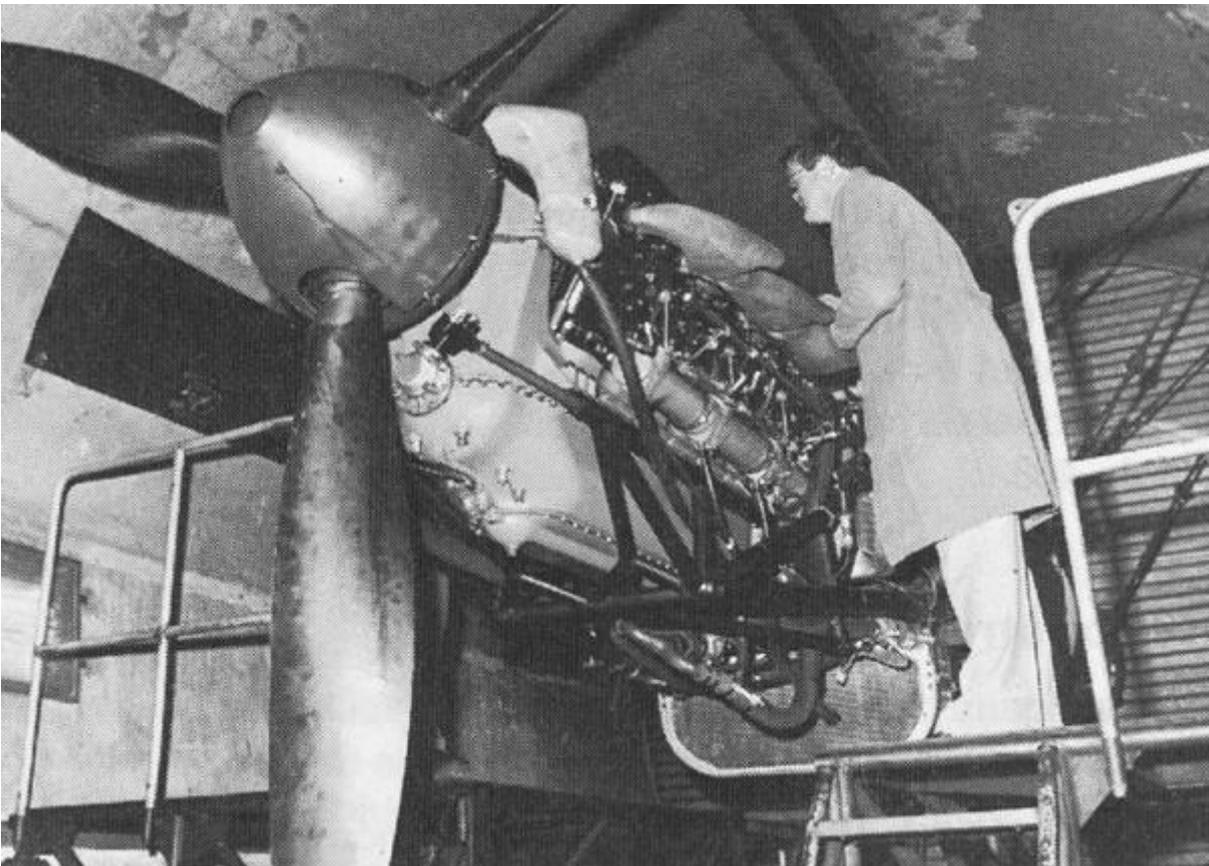
EPIA : Transfert de l'Aile équipée vers l'A.I.A .de Clermont



CEP - Saclay 11978). Remontage du moteur en atelier



CEP - Saclay (1978). Le moteur en place au banc d'essai – M. MICO



Le moteur au banc d'essais.

Le bureau d'études de la SNIAS-Toulouse, qui a suivi tous les travaux, était représenté par M. DANIEL dont tout le monde connaît le goût pour l'histoire technique de l'aviation et qui avec M. CUNY a écrit l'excellent ouvrage que l'on sait sur le D 520 de la collection Docavia, la « bible » du 520.

## Retour sur le passé

C'est ce qu'a vécu la société OLAER.

Nous l'avons dit plus haut, cette société, fabriquant du matériel d'usage général, ne travaille plus pour l'aéronautique depuis la dernière guerre.

La chance a voulu que son directeur, fils du créateur de la firme, s'intéresse personnellement à notre opération et se charge de la révision complète de tous les équipements hydrauliques.

Ce point était l'un des plus critiques car le système OLAER de 1940 était très en avance à son époque et fonctionnait sous 300 bars de pression (au lieu des quelque 125 habituels) ; la pompe était une petite merveille d'ingéniosité et de miniaturisation. Nous aurions eu sans doute beaucoup de mal à lui trouver un substitut.

Avec l'ensemble des équipements des trois avions, il a été possible de constituer un ensemble complet équipé de joints modernes, garantie d'un fonctionnement plus sûr.

Le problème des pneus et des freins nous a longtemps inquiétés ; après avoir tenté d'utiliser des pneus de Breguet-Alizé, on a adopté des pneus de Broussard avec chambres à air modifiées (valve coudée) ; le diamètre du pneu Broussard étant un peu plus grand que celui d'origine, on a dû retoucher légèrement le carénage du logement de la roue.

Comme on le voit, rien n'est très simple... Au cours du long travail de restauration nous sommes tombés sur des problèmes apparemment sans solution. C'est ainsi que malgré toutes nos recherches, nous n'avions pas pu trouver un mécanisme de changement de pas adapté à l'hélice Chauvière électromécanique offerte par le Docteur BLONDEL. C'est que ce mécanisme logé dans un carter en magnésium était situé sur le dessus du riez du moteur ; lors des révisions, le mécanisme était démonté du moteur et envoyé à l'hélicier. Or notre excellent moteur dans les réserves du Musée (sortant de révision) n'était pas équipé de ce mécanisme ; et l'hélice de notre donateur était nue... ; problème classique d'interface. Quant aux autres Hispano 12Y45 examinés, ceux qui comportaient le mécanisme montraient un carter dévoré par la corrosion.

La décision avait donc été prise de voler avec une hélice à pas fixe.

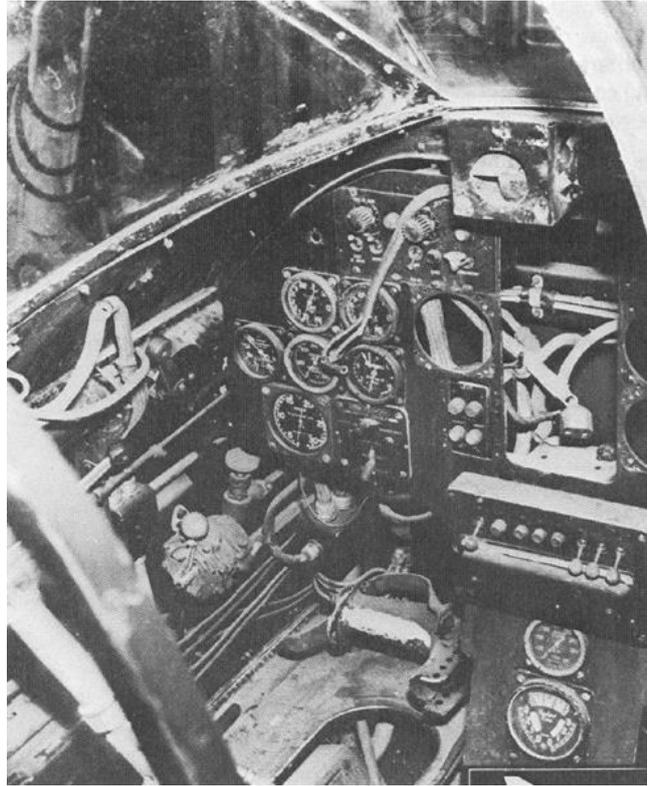


Tableau de bord du D 520 408 exposé intact au musée au Bourget  
Le même à son arrivée à l'A.I.A. de Clermont !!!



Premiers essais de déplacement à la main (avril 1979)

C'est par hasard que le Directeur du Musée exposa un jour cette déconvenue à l'Ingénieur Général MARCHAL ; celui-ci lui déclara alors se souvenir que du temps où il était Directeur Technique à la SNECMA, cette société avait été pressentie par le Commissariat à l'Energie Atomique pour réaliser des soufflantes à débit variable destinées à la Centrale Nucléaire de Chi- non. M. MARCHAL avait alors décidé d'utiliser la mécanique de l'hélice Chauvière du D 520... Un contact avec un des directeurs de l'EDF permit au bout de deux mois de récupérer un mécanisme dans le magasin de Chinon où les soufflantes n'existent plus depuis peu. Le délai demandé n'a été nécessaire que pour vérifier l'absence de radioactivité. Voilà un exemple de « retombées », mais à double sens.

Autre grave problème : celui du refroidissement du moteur qui a fait perdre plusieurs mois et a empêché d'atteindre l'objectif un peu optimiste que nous nous étions fixé de présenter le D 520 au Salon de l'Aéronautique de 1979.

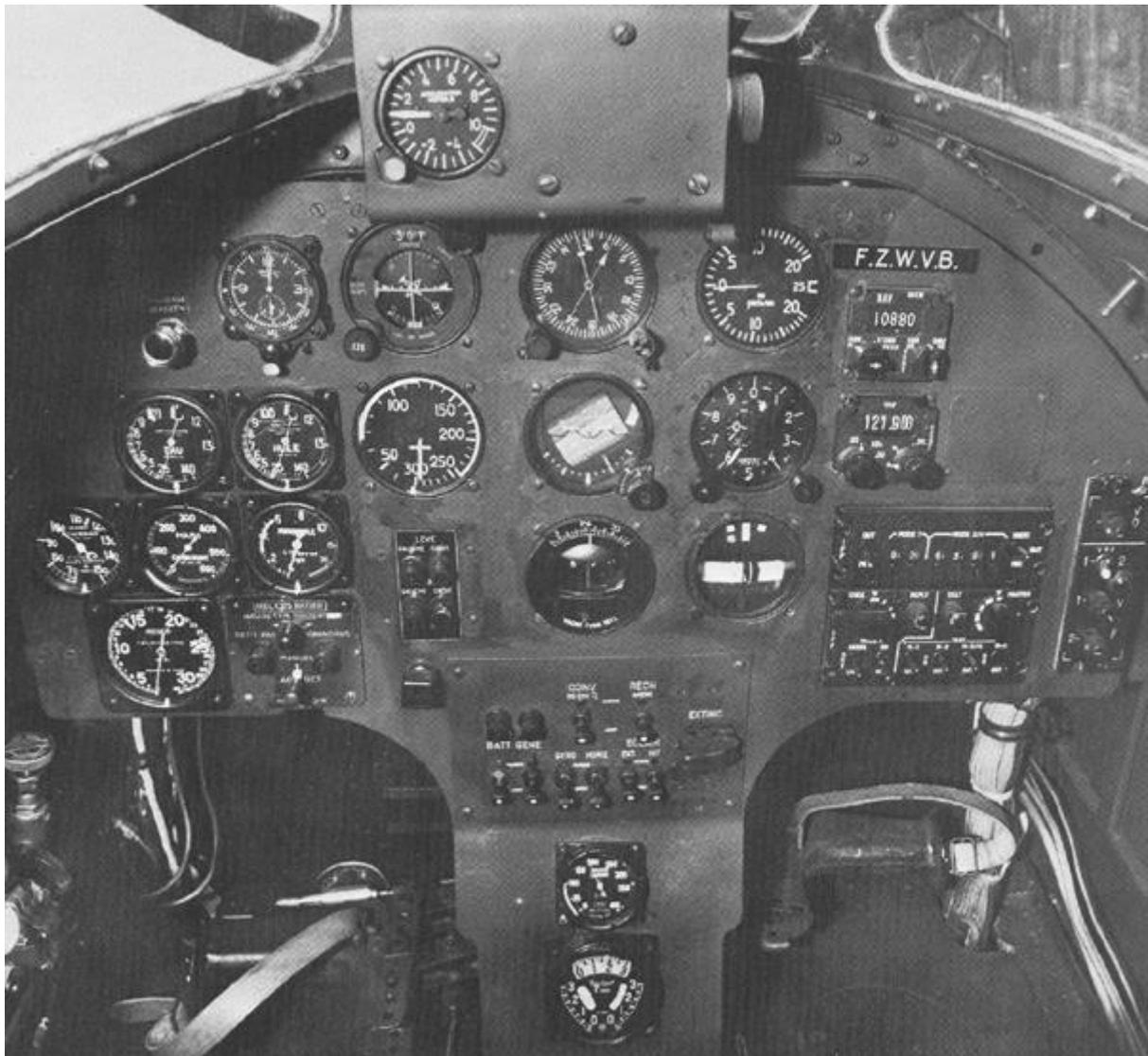
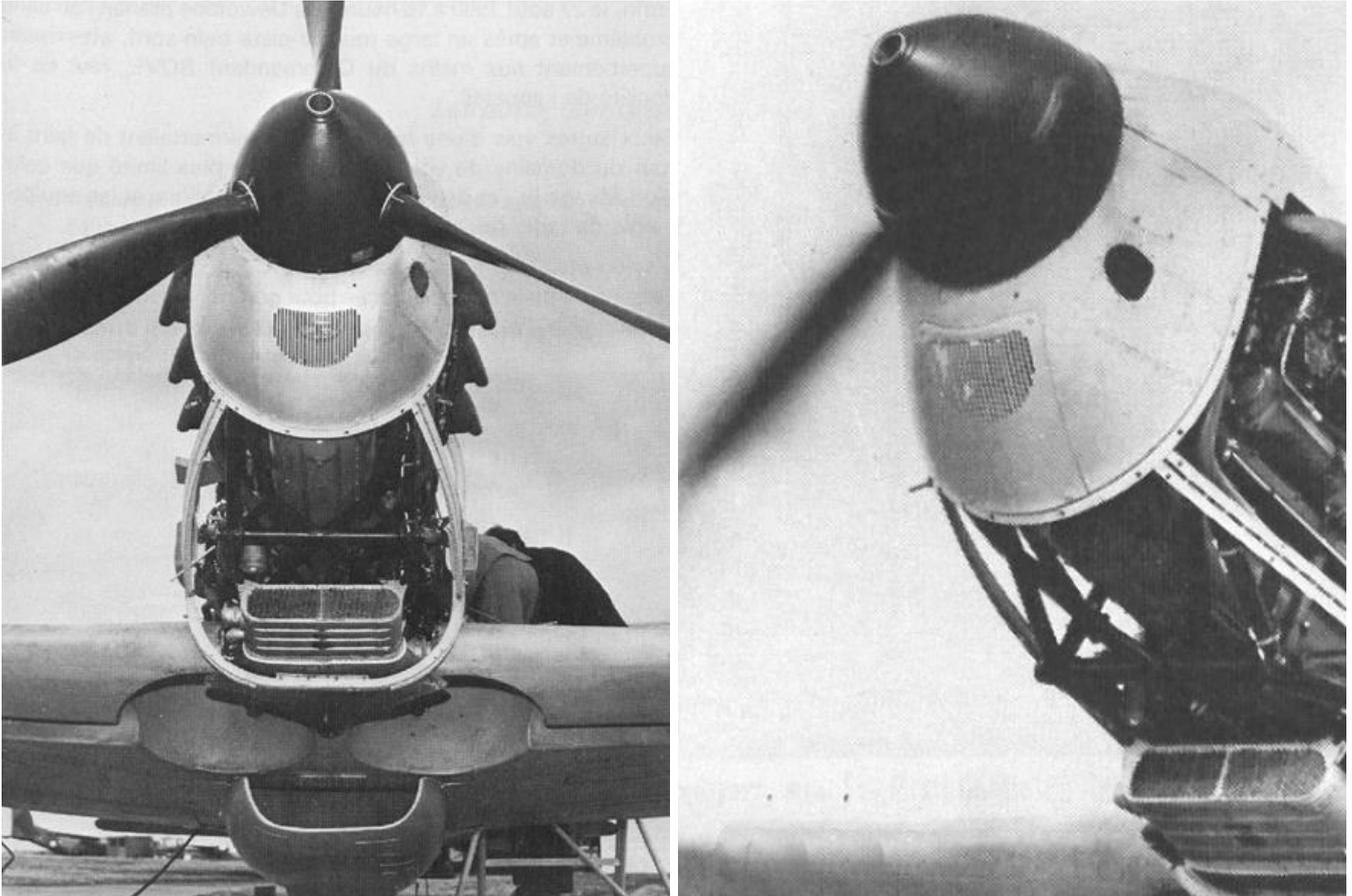


Tableau de bord du D 520 n° 90 en état de vol



Gros plan sur le nez de l'avion sans ses capots moteur  
Premier point fixe le 18 février 1980

L'appareil semblait prêt et on l'avait monté en piste au mois d'avril 79, pour les premiers point fixes avant roulement. Ajoutons que ces essais ont été suivis de près par deux ingénieurs du C.E.V., M. LEGRAND et M. PORTUGUES, qui ont traité cet avion comme un véritable prototype, et à juste titre. Or on s'aperçut tout de suite que la température d'eau montait très vite aux abords de l'ébullition, alors que l'huile ne parvenait pas au minimum requis pour pouvoir appliquer la pleine puissance.

Quoi qu'on fît, on retrouvait toujours le même phénomène... et la réunion des spécialistes venus à Clermont-Ferrand se séparait sans conclure, chacun se livrant à ses spéculations ; on pensait s'être trompé dans les circuits, on a recommencé les pleins plusieurs fois, on a même envisagé un moment de modifier le circuit : on allait redessiner l'avion !

Alors on s'est livré à une vaste enquête auprès des « anciens » qui avaient pratiqué l'avion ; nous savions bien que sur Spitfire on rencontrait le même genre d'ennuis ; mais qu'en allait-il du D 520 ? Finalement après avoir recueilli plusieurs témoignages concordants - point fixe face au vent impérativement, ne faire que la moitié du plein d'huile - on fit des essais systématiques en plaçant des fils de

laine à l'entrée du radiateur ; la réponse fut claire : avec le vent à 60° à gauche, les fils étaient perpendiculaires à l'axe du fuselage et rien ne passait dans le radiateur !

On redécouvrait ainsi les procédures adéquates non écrites dans les notices de l'époque et perdues de vue à l'âge des turbines. Mais on ne s'est pas hâté d'en finir en piste et le pilote a longuement souffert dans sa cabine, roulage, freinage, apprentissage de la conduite au sol, roulements à vitesses croissantes et retour au parking pour vérification ; rentrées de train sur vérin dix fois répétées mais jamais en vain, car on découvrit mille petits riens auxquels il fut facile de remédier ; c'était le « dévermiculage ».

On y a laissé une vessie de frein, car les roues mal ventilées chauffent si on abuse des roulements au sol.

Tous ces essais ont demandé des mois de calendrier, car il fallait pouvoir trouver pour chaque nouvelle séance des dates convenant à la réunion de cinq ou six personnes, toutes déjà prises par leur service normal ou accaparées par la période des vacances. Nous avons certainement sous-estimé cet aspect d'un programme non prioritaire...



Essai de roulage sur sol bétonné puis sur piste en herbe



Roulement à grande vitesse puis avec roulette levée (26 août 1980)

Enfin, le 27 août 1980 à 16 heures, **le Dewoitine prenait l'air sans problème et après un large tour de piste train sorti** (*ci-dessous*), atterrissait superbement aux mains du Commandant BOVE, ravi de la docilité de l'appareil.



**Deux autres vols** (*ci-dessous*) d'une heure chacun permettaient de faire le tour du domaine de vol - heureusement plus limité que celui d'un Mirage III - et de vérifier les consommations et les équipements de radionavigation.



L'avion était prêt à rallier sa base, le C.E.V. de Brétigny, dont l'équipe de piste est bien placée pour garantir la longévité de cet avion.

Ajoutons qu'il n'est pas question de confier les commandes de cet avion à n'importe quel pilote.

Le statut de cet appareil l'interdit puisqu'il a reçu une immatriculation de prototype DTCA ; seuls les pilotes d'essais du C.E.V. désignés par le Directeur de ce Centre pourraient être autorisés à l'utiliser ; encore ceux-là devront-ils le piloter avec prudence.

C'est que cet avion fait partie du patrimoine de la France ; certes sa présentation aux publics des meetings doit faciliter la publicité en faveur du Musée de l'Air ; mais il doit surtout servir à rappeler que l'aviation n'était pas totalement absente du ciel de France en 1940 et que les neuf cents victoires de nos chasseurs ont certainement facilité la tâche de leurs homologues de la R.A.F. plus heureux que nous lors de la Bataille d'Angleterre.

Le D 520 vu en vol - peut-être un jour en Europe - témoignera de l'état de la technique française atteinte dès avril 1940, et totalement ignorée à l'étranger.

### **En guise de conclusion...**

Tous ceux qui ont participé activement à l'opération « D 520 en vol » - ils sont près de cent !... - éprouvent aujourd'hui une légitime satisfaction de voir « leur » avion en vol et cela les paye de toute la peine qu'ils ont prise dans cette aventure.

Car, il ne faut pas s'y tromper, remettre en état de vol un avion de chasse de 900 chevaux de presque quarante ans d'âge, en France et de nos jours, reste une aventure. Nous n'avons pas ici une Confederate Air Force créée par plusieurs milliardaires américains, ni une R.A.F. Association aux dizaines de milliers de membres, et les mécènes, traqués par le fisc chez nous, ont disparu...

Toutes les sociétés ou organismes officiels qui ont accepté de coopérer à notre affaire n'ont pu le faire qu'en mettant à profit les « creux » de leurs fabrications et cela explique la durée de l'opération : presque quatre ans. Mais cela cependant les a obligés parfois à engager des dépenses non négligeables ou même à mobiliser du personnel à des moments inopportuns. Qu'ils en soient ici vivement remerciés. Pour avoir suivi de près le déroulement de leurs travaux, nous savons bien ce qu'il leur a coûté et nous tenons à les citer en exemple avec l'espoir que leur attitude sera appréciée et entraînera d'autres bonnes volontés désintéressées à l'occasion de nouvelles opérations de même style.

*P. LISSARRAGUE*

## LES PARTICIPANTS À L'OPÉRATION « D 520 EN VOL »

**Atelier Industriel de l'Air de Clermont-Ferrand** (Fuselage équipé, assemblage général, mise au point)

Directeur : M. BERINGER, puis M. LIFERMANN

Responsable D 520 : M. BOUDET.

**Centre d'Essais des Propulseurs de Saclay** (Moteur)

Directeur : M. GAY, puis M. de BATZ  
Responsable D 520 : M. PARISSE, puis M. MOREAU  
Principal artisan : M. MICO.

**Ecole Professionnelle de l'Industrie Aéronautique** (EPIA)

Service de Formation Professionnelle de la SNIAS (voilure équipée)

Directeur SNIAS-Toulouse : M. PIERSON

Directeur de l'Ecole : M. FOURTANIER

Conseiller : M. DEBEZY

Responsable D 520 : M. COULOM

Artisans : Professeurs et Elèves de l'EPIA.

**Reims Aviation** (Gouvernes mobiles et volets)

P.-D.G. : Colonel CLOSTERMANN

Directeur : M. PICHON

**OLAER** (Système hydraulique et pneumatique)

P.-D.G. : M. MERCIER

Responsable D 520 : M. CORBELLINI

**TURBOMECA** (Compresseur)

Président-Directeur Général : M. SZYDLOWSKI

Responsable : M. SUBRENA.

Hélice Chauvière électro-mécanique : offerte par le Docteur **BLONDEL**

Poste VHF à standard de fréquence : offert par **SOCRAT**

Poste VOR : offert par **E.A.S.**

Transpondeur : offert par **L.M.T.**

Pneus et chambres : offerts par **DUNLOP-France**

Bougies : offertes par **K.L.G.**

Indicateur de vitesse : offert par **BADIN-CROUZET**

Contrôleur de vol et instruments divers : offerts par **E.A.A. 601 Châteaudun**

Joint du moteur Hispano : offerts par **SECA.**

Conseillers pour la documentation : **M. DANEL** (SNIAS- Toulouse), M. CUNY.

Nous ont encore aidé : Le **Service de la Production Aéronautique**, Le **Service Historique de l'Armée de l'Air** (Documentation), le **Centre d'Essais en Vol de Brétigny** (Service de piste et pilote), Directeur M. GUENOD, puis M. COLIN. Le **Service des Essais en Vol du C.E.V.** (Istres), MM. LEGRAND et PORTUGUES.

Pilote D 520 : Commandant Christian **BOVE.**

## Cérémonie officielle de présentation en vol du D. 520

*20 septembre 1980*



Ceux qui ont aidé à la remise en état de l'avion



Quelques pilotes de D.520 ayant combattu en 1939-1940



Ceux qui parmi les représentants ont volé sur D.520 après 1940



Les représentants de l'EPIA de Toulouse



L'équipe de Clermont-Ferrand

Cette cérémonie officielle était réservée aux invités du Musée de l'Air qui tenait à honorer les pilotes ayant combattu sur D 520 au cours de la Bataille de France et à remercier tous ceux qui ont apporté leur aide au Musée pour assurer la remise en état de vol de cet avion.

De nombreux journalistes de la presse et de la télévision étaient présents et l'on peut espérer que les photographies du D 520 n° 90 ne seront pas trop rares.

A 11 heures, le Général LISSARRAGUE, Directeur du Musée de l'Air, prononçait la brève allocution qui suit :

**« Messieurs les Généraux,**

**Mes Chers Camarades,**

**Mesdames, Messieurs,**

**Un Dewoitine D 520 va bientôt voler à nouveau dans notre ciel. Tous ici, à des titres divers, mais avec une égale ferveur, nous allons assister à ce premier vol officiel.**

**Car il s'agit d'un appareil de combat du même type que ceux — trop rares — qui ont participé à la malheureuse Bataille de France — il y a quarante ans déjà ! A ce titre H veut faire revivre le souvenir de nos camarades de l'aviation qui au prix de trente pour cent de pertes ont sauvé l'honneur**

**« Il n'a pas dépendu d'eux que le sort de la bataille fut différent » comme l'a écrit le Général d'HARCOURT.**

**Cet avion rappellera que l'aviation n'était pas totalement absente du ciel de France en 1940, comme on a voulu le faire croire à une opinion désarmée ; puisque grâce en grande partie à l'action de notre chasse qui abattit, à elle seule, neuf cents appareils à croix gammée, la Luftwaffe a perdu en un mois et demi à peu près autant d'avions que lors des quatre mois de la Bataille d'Angleterre, justement célèbre, puisqu'elle a été la première bataille gagnée par les Alliés.**

**Du moins notre effort a-t-il facilité celui de nos alliés. Notre Dewoitine, appelé à être présenté en vol à l'occasion de meetings internationaux, rappellera encore à l'étranger que la Seconde Guerre mondiale n'a pas commencé à la Bataille d'Angleterre, mais bien en France et même en Pologne dès septembre 1939.**

**Il faut ajouter que de tous nos chasseurs engagés en opération, le D 520 était de loin le plus réussi. Lorsque l'Armistice est intervenu au 24 juin 1940, trois cents D 520 étaient sortis d'usine, certes trop souvent incomplets en raison de la fébrilité qui avait présidé à notre réarmement tardif ; mais nous étions sur la voie du redressement grâce à un immense effort de nos ingénieurs et de nos ouvriers qui au printemps 1940 travaillaient — enfin — à près de soixante heures par semaine.**

**C'était hélas beaucoup trop tard ; on ne pouvait espérer rattraper en trois ou quatre mois des années d'une politique incohérente.**

**Mais le D 520 faisait du moins la preuve de ce que notre aviation pouvait produire lorsqu'elle était bien guidée.**

**Toutes les dispositions étaient prises en effet pour enchaîner dès juillet 1940 avec le D 550 dont le prototype avait volé en avril, et qui avec ses 650 km/h nous aurait permis de disposer dès la fin 1940 — c'est-à-dire à la fin de la Bataille d'Angleterre — d'un appareil de la classe de ceux qui ne sont apparus en Amérique, Grande-Bretagne ou Allemagne qu'en 1944.**

**Les Panzer allemands ne nous ont pas permis d'en administrer la preuve.**

**Du moins les techniciens étrangers reconnaîtront qu'avec le D 520 nous disposions d'une formule d'avion largement aussi évoluée que celle des Spitfire, Mustang ou Messerschmitt.**

**Cette certitude d'un brillant départ technique trop tôt avorté, hantera tous nos ingénieurs de l'époque qui n'auront de cesse de reprendre part à la course ; ce que nous verrons après la Libération.**

**Pour toutes ces raisons, la remise en vol d'un Dewoitine D 520 était hautement souhaitable.**

**Encore fallait-il la réaliser.**

**C'est ce qui n'a pu être fait que grâce au concours de multiples bonnes volontés. L'opération de restauration a été entreprise en 1976, lorsque le Musée de l'Air a pu disposer de trois appareils conservés en France : l'un au Musée de l'Air, l'autre sur la Base de Luxeuil et le troisième à Salon-de-Provence : on pouvait avoir un bon espoir de reconstruire un avion en prélevant les pièces nécessaires sur l'ensemble de la flotte. Et trois avions n'étaient pas de trop puisque certaines pièces n'existent qu'à un seul exemplaire en bon état.**

**Je voudrais citer ici l'A/C MALHIAIRE, de la Base de Luxeuil, qui, le premier — dès 1975 — alors que l'avion de sa base n'était pas encore affecté au Musée de l'Air, a entrepris de le remettre en état de vol.**

**Il a réussi à faire tourner le moteur et suscité un mouvement d'intérêt général favorable à l'opération.**

**Mais il était clair que l'entreprise dépassait les moyens d'une base aérienne, comme d'ailleurs ceux du Musée de l'Air : nous l'avons bien vu par la suite.**

**Le Musée a donc procédé pendant six mois à une large prospection auprès des industriels, des organismes officiels ou de personnes privées pour apprécier la faisabilité du projet.**

**L'accueil qui lui a été fait partout, nous a permis de le lancer dans les meilleures conditions souhaitables.**

**Je ne voudrais pas allonger démesurément mon propos en vous racontant toutes les péripéties des quatre années de travaux menés par plus de cent personnes et une vingtaine de sociétés ou d'organismes officiels qui ont tenu leur engagement malgré toutes les difficultés. Tous ont travaillé de tout leur cœur, c'est-à-dire de la meilleure façon qui se peut.**

**A tous je veux dire la profonde reconnaissance du Musée de l'Air à qui vous avez fait le plus beau cadeau dont il pouvait rêver. Mais au-delà de ce geste d'amitié, je sais que vous êtes tous fiers d'avoir été associés à une œuvre nationale de sauvegarde de notre patrimoine national. »**

Après cette allocution, le Directeur du Musée de l'Air procéda à une remise de diplômes de reconnaissance à tous ceux qui, très nombreux, ont assuré la restauration de l'avion...

... et moment arriva alors de la mise en route du Dewoitine et de son envol pour une très belle présentation assurée avec maestria par le Commandant BOVE, du C.E.V....

---

Lire la suite →→→→

**Dimanche 13 juillet 1986 vers 16 h 20, pour des causes encore inexpliquées, le Dewoitine 520 n°408 s'est écrasé au sol entraînant dans la mort son pilote, Christian Bove, bien connu des membres de notre association. L'accident s'est produit au cours d'une fête aérienne organisée par l'association « Vannes Terre d'Envol 86 » sur l'aérodrome de Vannes Meucon. Nous laissons au Général Lissarrague le soin de nous parler de notre ami :**

---

## **NOTRE AMI CHRISTIAN BOVE PILOTE DU D.520**

La nouvelle m'est arrivée ici quelques jours seulement après l'accident : Christian Bove, pilote du D.520 du Musée de l'air, s'est tué le dimanche 13 juillet, au cours d'une présentation en vol au meeting de Vannes...

Ce coup dur qu'on m'annonçait au téléphone, me laissait presque sans voix tant il était loin de ma pensée qu'une telle tragédie ne puisse jamais se produire.

Certes, le fait de faire voler des appareils « anciens » semble présenter a priori plus de risques que celui de mettre en œuvre des avions modernes. Mais, précisément, grâce à l'appui de la Direction Technique des Constructions Aéronautiques de l'époque, et plus particulièrement de son Service Technique, du Centre d'Essais des Propulseurs, de l'Atelier Industriel de l'Air de Clermont-Ferrand et de l'aide de bien des organismes industriels extérieurs - le Musée de l'Air n'ayant qu'un rôle de coordination de toutes ces bonnes volontés - nous nous étions entourés du maximum de précautions.

Nos amis, lecteurs de « Pégase », ont pu suivre tout le détail des travaux effectués sur cet avion, dans notre revue, depuis le n° 9 de mars 1978, où était annoncée la prise de décision, jusqu'au n° 19 de novembre 1980, spécialement consacré à l'opération D.520, à l'occasion de sa première présentation officielle en vol, le 20 septembre 1980, au Bourget. Peu d'avions anciens auront été remis en état de vol avec autant de compétences et au prix de quelque 11 000 heures de travail, à peu près le double de ce que coûtait en 1940 la fabrication d'un avion de série de ce type.

Pour conduire à l'arrêt de vol de cet avion, nous ne pouvions imaginer d'autre cause qu'un cheval de bois qui aurait fourni la cellule ou le manque de rechanges critiques.

Quant au choix du ou des pilotes qui devaient être autorisés à voler sur cet avion précieux, il a tout de suite été réglé par la DTCA qui décidait, dès l'origine de l'opération, que seuls des pilotes d'essais du CEV spécialement désignés, utiliseraient cet avion considéré comme un véritable prototype.

C'est ainsi qu'a été choisi le Commandant Bove, comme pilote de marque du D.520 n° 408, immatriculé en prototype F-ZWVB. Dès le début, le Commandant Bove a suivi, à l'A.I.A. de Clermont-Ferrand, la remise en état de l'appareil, participé aux décisions sur le choix des équipements et les modifications cellule et assuré tous les essais préliminaires au vol, sous la surveillance exigeante des ingénieurs du Service Technique. Il connaissait donc parfaitement l'avion.

Le choix du Commandant Bove était tout à fait justifié par sa compétence professionnelle, la haute conscience de cette mission très spéciale qui lui était confiée et par le dévouement à toute épreuve qu'il a toujours montré par la suite.

Pilote passionné de vol au point de communiquer sa foi à sa propre femme - elle-même pilote à titre privé - il n'existait que pour voler et sa meilleure détente en week-end était d'emmener sa petite famille sur les terrains d'aéroclub.

Il avait mis au point une présentation du D.520 aussi belle qu'efficace : tout en respectant scrupuleusement la limitation que je lui avais imposée de ne pas dépasser 2 g en évolution pour faire durer cet avion unique le plus longtemps possible, il avait réussi, en jouant sur les angles de présentation et les huit paresseux, la belle tonalité de l'Hispano aidant, à séduire tous les publics.

Se contrôler constamment pendant les vingt minutes de présentation, après avoir passé une journée à attendre au pied de l'avion - pour éviter que quelque maladroit ne vienne abîmer quelque chose -, cela demande de l'abnégation de la part d'un chasseur à qui on confie une machine nerveuse.

C'est sans doute le prix qu'il acceptait de payer pour avoir le privilège de voler ensuite, plus longuement - à l'entraînement - sur cet avion splendide : « son » avion...

Christian Bove avait ce caractère de qualité : il y ajoutait une totale disponibilité et son esprit enjoué.

C'est pourquoi, je n'arrive pas à comprendre comment un accident aussi grave a pu se produire à Vannes. L'enquête qui a été entreprise immédiatement par le CEV nous le dira peut-être...

Mais hélas ! nous ne reverrons plus notre ami Bove qui a été au cœur même de l'opération « D.520 en vol », à laquelle tant de gens avaient pris part.

Les présentations en vol de Bove c'était, bien sûr, l'évocation des pilotes de 1940 qui s'étaient battus héroïquement, dans des conditions difficiles, contre un ennemi très supérieur en nombre.

C'était aussi une communication avec tous ceux qui avaient travaillé fort pour mettre en vol un appareil si chargé de souvenirs et avec tous ceux qui, plus généralement, se sentaient attirés par l'aviation.

Cependant, la perte de Christian Bove nous paraît bien lourde.

Nous imaginons ce qu'elle peut représenter pour sa famille et nous nous inclinons devant la douleur des siens.

A tous, il laissera le souvenir d'un pilote d'essai d'une grande qualité professionnelle et d'un homme de cœur et, pour moi, d'un ami dont je m'honore d'avoir acquis l'estime.

*Pierre LISSARRAGUE*

## **CHRISTIAN BOVE**

**Né : le 11 mars 1945 à Provemont (Eure)**

**Promotion École de l'Air 1965.**

**Nommé Lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1968.**

**Breveté Pilote de Chasse le 31 janvier 1969.**

**Nommé Capitaine le 1<sup>er</sup> mars 1972.**

**Affecté au CEV en 1975 effectue le stage de pilote d'essai 1975-76.**

**Nommé Commandant le 1<sup>er</sup> août 1977.**

**Nommé Lieutenant-Colonel le 1<sup>er</sup> août 1982.**

**Démissionne de l'Armée de l'Air en 1983, il continue sa carrière en tant que pilote d'essai civil.**

**Obtient le brevet de Pilote de ligne le 9-11-1982.**

**M.S.A.C. le 13 juillet 1986**

**Totalise 7 352 heures de vol.**

**Chevalier de l'Ordre National du Mérite le 27-2- 1981.**

**Médaille de l'Aéronautique le 1<sup>er</sup> janvier 1982.**

*Il laisse une épouse **Marie-Christine***

*et une fille **Raphaëlle** née le 11 septembre 1975.*

---

*Cette page est une annexe à :*

**[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)**

**[Les Hommes du Groupe de Chasse GC III/6](#)**

**[Le Dewoitine D.520](#)**