

## HISTOIRE ET HISTORIQUE DU DEWOITINE D520 N°2

Le D 520 n° 2 a fait son premier vol le 3 décembre 1939.

Le 11 Janvier 1940, piloté par Léopold Galy, cet avion fait des essais de survitesse et dépasse les 900KM/H !

Dans son carnet de vol, Léopold Galy a fièrement souligné ce vol en rouge.

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VOLS
	TYPE	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	1517 <sup>h</sup> 05			
02-12-39	D.520	FAR-12	Imai	2.10			
18-12-39	D.520	N° 4	Imai	1.10			
23-12-39	D.520	N° 3	Imai	1.15			
<u>11-1-40</u>	<u>D.520</u>	<u>N° 2</u>	<u>Survitesse</u>	<u>0<sup>h</sup>40</u>			C.E.M.A. - 2 <sup>ème</sup> vol → Survitesse D.520 1 <sup>er</sup> 2 - 77% <u>920 km/h</u>
12-1-40	D.520	N° 2	Acrobatie	0 <sup>h</sup> 20			
17-1-40	D.520	N° 6	Réception	1 <sup>h</sup> 35			
18-1-40	D.520	N° 4	Contrôle	0 <sup>h</sup> 20			
18-1-40	D.520	N° 6	Réception	0 <sup>h</sup> 50			
19-1-40	D.520	N° 12	Réception	1 <sup>h</sup> 50			
4-1-40	D.520	N° 16	Essai	0 <sup>h</sup> 40			
17-1-40	D.520	N° 16	Contrôle	0 <sup>h</sup> 30			
			à reporter.....	1539 <sup>h</sup> 05			

Et Léopold Galy relate ce vol dans ses mémoires : vous pouvez lire ce récit ci-après;

Note sur la numérotation des avions : j'ai appris avec ce D520 (et je vous en fais profiter) que la numérotation des prototypes était toujours précédée d'un '0', ex (« 02 ») et celle des avions de série affichait directement le numéro d'ordre dans la série, ex : (« N°2 ») est différente.

D.520s N°2 : second avion de série

D.520-02 : deuxième prototype.

Le « notre », le D520 N°2 est bien le deuxième avion de série, et non le deuxième prototype ;

Il y eut trois prototypes de D520 construits avant que la série ne débute. Le premier avion de série était donc le quatrième avion construit et le « notre » était le cinquième D520 construit.

## RECIT DES ESSAIS DE SURVITESSE DU D520 N°2 PAR LEOPOLD GALY

(texte inédit publié grâce à l'amabilité de son fils Jean Jacques Galy)

« La mise au point du D520 continue et arrive le jour où il est enfin prêt. Il faut maintenant lui faire subir les essais de contrôle au centre d'Essais en vol, qui se trouve à Bricy, dans le Loiret, non loin d'Orléans.

Je suis désigné par Marcel Doret pour aller faire la présentation de l'appareil, et je pars à Bricy. Ces essais s'effectuaient sous le contrôle du Capitaine Rozanoff. C'était un garçon sympathique, dynamique, un animateur de nos soirées où il entraînait le chœur de chants...

Nous voilà donc partis pour les essais d'acrobatie déclenchée, moi dans mon D520, Rozanoff me contrôlant à vue en me suivant dans son propre avion, un Morane 406.

Je fais tous les essais de voltige, vrille etc..

Depuis quelque temps, les américains menaient grand tapage autour des exploits de leur Curtiss (H75) à qui ils attribuaient des performances sensationnelles en piqué.

Je n'avais rien dit à personne, mais j'avais décidé que « quand ça serait le moment, tu vas y aller ».

Et j'y suis allé.

Je suis parti de huit mille mètres, et vas y ! à fond !

Je dois dire que j'ai un peu exagéré.. Dans mon désir de prouver que notre D520 n'avait rien à envier au Curtiss américain, j'ai peut-être poussé un peu.

Mais quand même, quand j'ai vu les ailerons commencer à se gonfler comme un toit de tuiles, je me suis fait un peu de souci et j'ai arrêté mon piqué.

A l'atterrissage, je n'ai pas fait de commentaires, on a dépouillé les bandes de contrôle et on s'est aperçu que j'avais atteint une vitesse dépassant les neuf cent kilomètres à l'heure ! C'était un record qui a été homologué officiellement, et qui battait largement la meilleure performance américaine.

Je téléphone à Monsieur Dewoitine qui me dit :

« Galy, vous êtes fou, mais c'est bien quand même. Restez à Paris pour fêter cela. Vous faites ce que vous voulez et vous me porterez la note de frais ».

J'étais content de cette réussite mais ce n'était pas une époque pour s'amuser. Je me suis couché et le lendemain, de bonne heure, j'ai repris la route de Toulouse » ;

## **HISTORIQUE DU D520 N°2**

Voici un avion avec un riche vécu !!!

Après son premier vol en décembre 1939, cet appareil est pris en compte le 08/02/1940 par l'Entrepôt de l'Armée de l'Air 301 (EAA310), puis il est versé au Centre d'essais 371 à Orléans-Bricy, où il participe jusqu'en mai 1940 aux essais de validation de performances (CF texte ci-dessus).

Le 19 mai, il est reversé à l'annexe de l'EAA 301 à Franczal.

Fin juillet 1940, il est présent à Toulouse Franczal, qui est le lieu de recensement de tous les avions en zone libre.

Dans un premier temps, il est destiné à un Escadron d'Entraînement que l'Etat-major de l'Armée de l'Air de Vichy espère maintenir à Franczal, mais suite au refus de la commission d'Armistice allemande, il est stocké au dépôt de Franczal à partir du début du mois de novembre 1940.

Le 28 juin 1941, il fait partie des 26 Dewoitine dont on ordonne la remise en état pour la reformation du GC I/2 à Châteauroux. Sorti de stockage en juillet 1941, il rejoint la 2ème escadrille de ce groupe.

Indisponible à de nombreuses reprises en 1942, il effectue un vol d'essai le 14 octobre, alors que le groupe se prépare à rejoindre l'AFN, puis il est reversé au parc 92 de Châteauroux : c'est là que les Allemands le captureront lors de l'invasion de la zone libre.

Le 15 novembre 1942, il est recensé à nouveau au dépôt de stockage 92 à Châteauroux.

Nous n'avons malheureusement retrouvé aucune indication sur cet avion pendant la période "allemande".

En octobre 1944, On le retrouve à Toulouse. En effet, à partir d'Août 1944, les usines de Tarbes et Toulouse ont commencé à alimenter le groupe Doret (Groupe de chasse menu par Marcel Doret, à la libération) en remettant en état les Dewoitine D520 abandonnés par les Allemands.

« Notre » n°2 sera le 18<sup>ème</sup> réhabilité à Toulouse par la SNCASE (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud Est) et le code 18 sera donc peint sur le plan fixe vertical.

Après un premier vol le 10 octobre 1944, il est réceptionné par la SNCASE le 17, puis par le groupe Doret le lendemain.

A partir du 1<sup>er</sup> décembre 1944, le groupe Doret est rebaptisé GC II/18 et c'est là qu'il volera jusqu'à la fin février 1945. Il sera alors reversé au CIACB (Centre d'Instruction et d'Application de Chasse et de Bombardement) à Franczal.

Le 10 Avril 1945, il s'écrase de manière tragique à 200 mètres de l'extrémité de la piste à Franczal, alors qu'il est en approche;