

<b>Zeitschrift:</b>	Revue Militaire Suisse
<b>Herausgeber:</b>	Association de la Revue Militaire Suisse
<b>Band:</b>	- (2021)
<b>Heft:</b>	[1]: Numéro Thématique 1
<b>Artikel:</b>	Emile Dewoitine, un pionnier oublié des débuts de l'industrie aéronautique
<b>Autor:</b>	Cottalorda, Theo
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-977752">https://doi.org/10.5169/seals-977752</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Toutes les photos via l'auteur.

*Histoire*

## Emile Dewoitine, un pionnier oublié des débuts de l'industrie aéronautique

**Theo Cottalorda**

Etudiant du master histoire et patrimoine de l'aéronautique et de l'espace à l'université Toulouse II Jean Jaurès

Ingénieur sortit sans diplôme de l'Ecole Breguet pour s'engager dans l'armée française, Emile Dewoitine même s'il est peu présent dans l'imaginaire collectif, est l'un des grands pionniers de l'industrie aéronautique de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. A l'image de Latécoère, il est aussi l'un des personnages centraux dans l'émergence d'une industrie de construction aéronautique en région toulousaine, qui aujourd'hui s'étend notamment au travers de l'entreprise Airbus, implantée sur les anciens sites de son entreprise : Saint-Eloi ou encore Saint-Martin-du-Touch. Au-delà des intérêts nationaux, Dewoitine participe prématûrement à l'essaimage de l'aéronautique dans le monde grâce à ses relations avec Hispano-Suiza en Espagne, Ford aux Etats-Unis, Mitsubishi au Japon ou encore EKW en Suisse, un réseau international qu'il saura exploiter efficacement lors de son exil en 1944.

Si Latécoère nous est aujourd'hui bien connu,<sup>1</sup> Émile Dewoitine n'a pas connu de lendemain mémorial comparable comme en témoigne une historiographie et une bibliographie aussi maigres qu'elles ont pu parfois manquer de rigueur.<sup>2</sup> Car l'ingénieur n'est pas seulement associé à l'aéronautique mais aussi aux diverses affaires judiciaires dont il a été l'objet entre 1940 et 1949, accusé à la fois par le régime de Vichy mais aussi par la justice qui suit la libération de la France. Ce sont ces mêmes accusations qui finirent par enterrer définitivement sa carrière en 1956, ne trouvant plus que des portes closes.

## De Latécoère à la SAF : les débuts du constructeur

Né le 26 septembre 1892 dans la commune de Crépy-en-Laonnois située dans le nord de la France, Emile Dewoitine passionné très tôt par le vol des oiseaux puis par l'aéronautique est détenteur d'une histoire singulière. Avant même l'obtention de son diplôme à l'Ecole Breguet, où il suit la branche « électricité », il choisit de s'engager dans l'aéronautique militaire avant de devenir quelques années plus tard une référence dans son domaine. C'est chez Latécoère qu'il fit ses premiers pas après avoir été envoyé par la Direction de l'Aéronautique à Toulouse afin d'occuper le poste de chef de fabrication dans la production des *Salmson 2a2*. Après la guerre devant le manque de perspective que lui assure Latécoère, notamment en lui refusant le droit d'ouvrir un nouveau bureau d'étude affecter aux monoplans métalliques,<sup>3</sup> il prit la décision de créer en août 1920 sa propre entreprise de construction aéronautique : la CAED pour Constructions Aéronautiques Emile Dewoitine. Désormais les mains libres, il s'attela à concevoir le projet d'un chasseur monoplan métallique qui se concrétisa véritablement en novembre 1922 avec l'envol du premier prototype du D.1. L'appareil se distingue alors par son habillage en feuille de duralumin ainsi que par une conception monoplan caractéristique des avions Dewoitine, en gardant bien à l'esprit que la plupart des avions de l'époque étaient des biplans à haubans. Ce premier chasseur rencontra un succès notable puisqu'il fut produit par la firme au nombre de 230 exemplaires, dont 44 destinés à la Marine Nationale,<sup>4</sup> tout en suscitant l'intérêt des puissances étrangères (Tchécoslovaquie, Japon, Italie, Suisse etc.). Néanmoins à partir de 1923, l'entreprise accumule les difficultés d'abord par l'annulation du marché du D.4

<sup>1</sup> CHADEAU Emmanuel. *Latécoère*. Paris : Olivier Orban, 1990, 324p

<sup>2</sup> DANIEL Raymond. *Emile Dewoitine : Créeur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*. Éditions Larivière, 1982, 276p; CUNY Jean et DANIEL Raymond. *Le Dewoitine D. 520*. Éditions Larivière, 1980, 332p; CUNY Jean et DANIEL Raymond. *Les avions Dewoitine*. Éditions Larivière, 1982, 475p

<sup>3</sup> DANIEL Raymond. *Émile Dewoitine : Créeur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*. Éditions Larivière, 1982, pp. 25-26

<sup>4</sup> DANIEL, *op. cit.*, p.35

par les services officiels auquel il faut ajouter le manque de commande à partir du milieu des années 1920 qui plongea l'entreprise dans de grave difficultés financières ; la CAD finit par fermer définitivement ses portes en février 1927. Après un épisode d'activité au sein de l'EKW en Suisse et le succès du projet D.27, Dewoitine parvint à reprendre ses activités en France. Sa reprise est permise d'une part grâce à la politique des prototypes du ministère de l'Air et dans un second temps par l'entente avec la société AMG (Armements et Matériels de guerre) qui apporta son soutien financier contre la rétrocession de l'usine parisienne de Chatillon. En mars 1928, Dewoitine inaugura la création d'une nouvelle société, la SAF (Société d'Aviation Française), dont l'avènement marque le début de sa période la plus prolifique.

### Vers la nationalisation des industries Dewoitine

Les débuts de la SAF sont marqués par le partenariat que la société conclut en 1930 avec la firme de construction aéronautique LeO (Lioré et Olivier). L'accord pris la forme d'un accord de coopération économique et industrielle qui devait en principe s'achever par la fusion des deux sociétés<sup>5</sup>. Pourtant Dewoitine connaît à nouveau des difficultés si bien qu'en 1935 le conseil d'administration de la SAF décida de lui retirer toute initiative au sein de la société, notamment en raison des dissensions grandissantes entre l'ingénieur et la firme LeO. À la suite de cela il prit la décision de démissionner de son poste de vice-président en 1936 et de créer à nouveau un bureau d'étude à son propre compte. L'arrivé du Front Populaire initia une nouvelle période pour l'aéronautique militaire. Le gouvernement mis en place un plan de nationalisation dès 1936 qui devait permettre à l'industrie française de concurrencer efficacement l'aviation allemande du point de vue technique et productif. En 1937, Dewoitine fit le choix de suivre le courant des nationalisations.<sup>6</sup> Un choix décisif puisque cette politique fut renouvelée par l'après-guerre et qui par le biais de fusions successives aboutirent à la création de l'entreprise de construction aéronautique Sud-Aviation, au sein duquel l'héritage des usines Dewoitine subsistent alors.<sup>7</sup> D'autre part cette décision lui permit de reprendre sa position de président en passant un accord avec les services officiels : Dewoitine consentait la nationalisation à la condition qu'il en soit le dirigeant. C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> avril 1937 fut fondé la SNCAM (Société Nationale de Construction Aéronautique du Midi) qui succéda à la SAF. L'ingénieur est alors propulsé parmi les grands industriels de l'Etat en supervisant l'une des six sociétés d'industrie militaire issue de plan

<sup>5</sup> La fusion n'eut jamais lieu puisque les deux firmes furent intégrées séparément au sein de la SNCAM (SAF) ainsi que la SNCASE et SNACASO (Lioré et Olivier) en 1937 lors de la politique de nationalisation.

<sup>6</sup> Une politique que Latécoère refusa catégoriquement. La référence aéronautique toulousaine revint alors à Dewoitine devant Latécoère qui bascule peu à peu dans la sous-traitance au cours des années 1950.

<sup>7</sup> En 1970 Sud-Aviation fusionna avec Nord-Aviation donnant naissance à la Société Nationale Industrielle Aérospatiale mieux connu sous l'appellation de l'Aérospatiale.

de nationalisation de 1936.<sup>8</sup> Surtout la SNCAM est à l'origine du projet le mieux connu d'Émile Dewoitine, celui du chasseur monoplace D.520 qui avait pour mission de faire jeu égal avec son concurrent germanique le Messerschmitt BF-109. Équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 890 ch et d'une grande maniabilité (supérieur au BF-109 sur ce point), le chasseur français constitua un redoutable adversaire pour la Luftwaffe en 1940 et remporta 103 victoires en combat aérien contre seulement 54 D.520 perdus.<sup>9</sup> Mais arrivé trop tardivement et en trop petit nombre il ne put jouer un rôle décisif dans l'issue du conflit. Mais Dewoitine au cours de carrière ne s'est pas uniquement concentré sur le marché national de l'armement. Au-delà de la France il forgea des liens très étroits avec l'étranger notamment la Suisse.

### Transfert et poursuite d'activité en Suisse

Depuis la fin de la Première guerre mondiale, le gouvernement helvétique utilisait le Fokker D VII comme avion standard dans les escadrilles de chasse mais qui au milieu des années 1920 apparut de plus en plus obsolète. Dans le même temps, l'Etat souhaitait le développement de son industrie aéronautique encore naissante en se portant sur l'apport technique et technologique étranger.<sup>10</sup> Une pratique qui à l'époque n'a rien d'inédite car suivit également par la Suède, le Japon etc. Le marché de l'époque s'en remettant aux grands distributeurs de matériels aéronautiques, comme la France et l'Angleterre, en ce qui concerne l'achat de licence, l'échange technologique, l'achat d'appareil complet ou de composants. Dans ce contexte, les Ateliers Fédéraux de Thoune<sup>11</sup> furent choisis comme centre de production d'une soixantaine d'appareil sous licence. Le Service technique suisse, qui avait été mandaté dans le but de recueillir au-delà des frontières les technologies nécessaires à ce but ainsi que pour le choix de l'appareil, avait été particulièrement intrigué par le travail de la CAD. C'est précisément à ce moment-là que débute l'histoire entre Dewoitine et l'EKW, à un moment où la CAD finit par arrêter sa production en raison de ses difficultés. La Suisse avait en effet pris commande de deux D.21 modifiés à la demande du Service Technique helvétique pour subvenir aux besoins de la Fliegertruppe et qui fut conquis par les performances en vol de l'appareil. En 1926, il fut acté que le prochain chasseur serait un monoplan de conception Dewoitine, mais très vite les problèmes rencontrés par la CAD inquiéta les services officiels suisses. Les autorités passèrent un accord avec l'ingénieur permettant de conserver les intérêts de chacun, d'une part Dewoitine pouvait continuer son travail d'étude ainsi que la production de ses appareils grâce aux moyens de l'EKW, d'autre part la Suisse, qui avait déjà pris commande de cinq appareils, s'assurait la

<sup>8</sup> CHADEAU Emmanuel. *Latécoère*. Olivier Orban, 1990, pp.

<sup>9</sup> Musée de l'Air et de l'Espace, « Le Dewoitine D520 », <https://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/collections/dewoitine-d-520> (consulté le 11/05/2021)

<sup>10</sup> Id.. *Le rêve et la puissance : l'avion et son siècle*. Fayard, 1996, pp. 158-163

<sup>11</sup> Mieux connu sous la dénomination EKW, abréviation de la société *Eidgenössische Konstruktions Werkstatt*.

livraison de ses nouveaux chasseurs tout en s'attachant l'expertise de Dewoitine.<sup>12</sup> L'ingénieur s'embarqua vers la Suisse à la tête d'une petite équipe de sept personnes, parmi lesquels le célèbre pilote Marcel Doret qui réalisa, à temps partiel, le test des nouveaux appareils. En 1928 cette symbiose portait ses fruits, grâce aux moyens fournis par l'EKW Dewoitine pu achever les appareils destinés à la Suisse dans un premiers temps, puis d'une dizaine de D.20 pour lesquelles l'Argentine et la Tchécoslovaquie avaient passé commande. Surtout l'issue du partenariat entre Dewoitine et l'EKW aboutit dans la conception ainsi que la production du nouveau chasseur D.27, financer et conçut par Dewoitine et produit sous licence à Thoune, il prit finalement son envol le 3 juin 1928. En parallèle, Dewoitine avait pu renouer avec le marché de l'aéronautique militaire français et avait pu poser les bases de la SAF.<sup>13</sup> Pourtant cet épisode de la vie de Dewoitine comme une majeure partie de son activité de constructeur est, à l'heure actuelle, très mal documenté car occulté par ces affaires judiciaires.

### Un pionnier désavoué par ces démêlés avec la justice

Ces déboires commencèrent à la suite de l'armistice de juin 1940 en raison des liens qu'entretenait Dewoitine avec les Etats-Unis et qui commencèrent à inquiéter le Secrétariat d'Etat à l'aviation. Lors d'un contrôle de police en octobre 1940, il est arrêté alors qu'il se rendait en Suisse pour affaire. Les autorités soupçonnèrent l'ingénieur de vouloir s'enfuir vers les États-Unis et il fut placé en détention provisoire au sein de la prison de Pellevoisin. Il y est interné de novembre 1940 à janvier 1941 dans l'attente de son procès pour actes de nature à nuire à la Défense nationale, tenu responsable de la Défaite, où il est finalement acquitté en février tout en restant sous surveillance des autorités vichistes. Entre 1941 et 1944, il est également accusé d'abus de confiance et de corruption dont le Parquet de Toulouse prononça le non-lieu en janvier 1944 concernant ces deux dernières affaires.<sup>14</sup> Pourtant l'approche de la Libération ne fut pas synonyme d'apaisement pour le constructeur qui, dans le même temps que le débarquement des alliés, eu vent de nouvelles attaques qui se préparaient à son encontre. L'ingénieur pris alors la décision de s'exiler hors de France et passa la frontière espagnole durant le mois de juillet 1944 avant de gagner l'Argentine en 1946, accompagné de sa femme et de ses belles-filles. Il réalisa pour les Argentins le premier chasseur à réaction du continent sud-américain, le *Pulqui I* qui pris son envol pour la première fois en août 1947 avant d'être supplanté par l'ingénieur allemand Kurt Tank (concepteur du Focke Wulf FW 190) et son équipe. Toutefois, un mandat d'arrêt à son encontre avait été émis en juillet 1945 par le Tribunal de la Seine visant cette fois sa relation avec l'occupant allemand et empêchant son retour en territoire français. Durant l'occupation, Dewoitine ainsi que son bureau d'étude parisien de la SIPA, furent réquisitionnés

par la firme allemande Arado pour laquelle ils devaient assurer l'aide à la conception d'appareils non destiné au combat. Le Parquet parisien se porta principalement sur de possibles profits illicites perçus par Dewoitine durant la période ainsi que sur la nature de son travail pour Arado. Le 9 février 1948, la Cour de Justice le jugea coupable, par contumace, pour intelligence avec l'ennemi et fut condamné à vingt ans de travaux forcés, vingt ans d'interdiction de séjour, l'indignité nationale ainsi que la confiscation de ses biens. Il ne pris la décision de rentrer en France dans le but de réviser son procès de 1948 qu'en 1952 où il demeura en liberté provisoire jusqu'à la date d'examen de son amnistie le 16 janvier 1953. Il fut finalement acquitté du crime d'intelligence avec l'ennemi par le Tribunal militaire permanent de Paris.<sup>15</sup> Pourtant en 1956, il n'avait pas réussi à s'assurer une place au sein d'une industrie aéronautique qui ne voulait vraisemblablement plus de lui et il décida de prendre sa retraite de constructeur.

L'histoire d'Emile Dewoitine est rendue complexe par son ambivalence. De pionnier de l'industrie aéronautique des années 1920-1930, d'exportateur de l'aviation dans le monde, il est désavoué par les multiples affaires judiciaires pour lesquelles il est incriminé et dont l'image persiste encore de nos jours.<sup>16</sup> À ce titre son étude demande la plus grande prudence, d'autant plus que les rares ressources à notre disposition sont en grande partie issues des passionnés d'aviation qui, sans critiquer l'apport conséquent d'information qu'ils permettent aujourd'hui, ont tendance à ne pas traiter le volet judiciaire avec la plus grande rigueur. Il n'en reste pas moins que cet aspect ne devrait pas nuire non plus à la constitution d'une histoire digne de ce nom traitant l'apport de l'ingénieur Dewoitine au sein du développement aéronautique toulousain et international.

T. C.

### Bibliographie

- DANEL Raymond. *Emile Dewoitine: Créeur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*. Clichy: Éditions Larivière, 1982, 276p  
 CHADEAU Emmanuel. *Le rêve et la puissance: l'avion et son siècle*. Paris: Fayard, 1996, 437 p  
 CHADEAU Emmanuel. *Latécoère*. Paris: Olivier Orban, 1990, 324p

### Webographie

- Musée de l'Air et de l'Espace, « Le Dewoitine D520 », <https://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/collections/dewoitine-d-520/> (consulté le 11/05/2021)  
 CONAN Éric. « La cavale des maudits ». *L'Express*, 12.08.1993, [https://www.lexpress.fr/informations/la-cavale-des-maudits\\_595549.html](https://www.lexpress.fr/informations/la-cavale-des-maudits_595549.html) (consulté le 21/05/2021)

<sup>12</sup> DANEL, *op. cit.*, p.48

<sup>13</sup> DANEL, *ibid.*

<sup>14</sup> DANEL, *op cit.*, pp.189-198

<sup>15</sup> DANEL, *op. cit.*, p.242

<sup>16</sup> CONAN Éric. « La cavale des maudits ». *L'Express*, 12.08.1993, [https://www.lexpress.fr/informations/la-cavale-des-maudits\\_595549.html](https://www.lexpress.fr/informations/la-cavale-des-maudits_595549.html) (consulté le 21/05/2021)



Ci-dessus : Le D27 N°2 remotorisé à 400 CV est classé dans la catégorie des appareils de travail aérien et acrobatie. Il contribua ainsi à parfaire le renom mondial du pilote et du constructeur. Moteur Hispano Suiza 500 ch., vitesse maximum 312 km/h, autonomie 600 km, poids 1382 kg.

Fin 1929, ils furent adoptés par la Suisse comme avion de chasse. Une présérie de 5 exemplaires fut commandée à EKW sous la désignation D.27 III, avec une dérive arrondie et une surface alaire réduite de 0,45 mètres carrés. Les livraisons commencèrent en 1930, et furent suivies par une deuxième série de 15 en 1931, puis de 45 exemplaires en 1932. 65 appareils de série plus le prototype furent donc livrés à la force aérienne suisse.

Ci-dessous : Le D520. Considéré comme le meilleur chasseur engagé par les Français dans la Seconde Guerre Mondiale, le Dewoitine D.520 effectua son premier vol le 2 octobre 1938. Un an plus tard sortaient les premiers avions de série. Affecté par des difficultés de refroidissement de moteur, l'appareil n'arriva en unité qu'en février 1940. Cinq groupes de chasse en furent équipés.

Durant la bataille de France, les Dewoitine D.520 totalisèrent un score favorable de deux victoires au prix d'un avion perdu, mais vu leur faible nombre ils ne purent infléchir le cours des combats. Moteur Hispano Suiza 920 ch, vitesse maximale 540 km/h, autonomie 890 km.



D31 (1929) Tri-moteur moyen porteur. Vitesse maximum 235 km/h, poids au décollage 5,2 tonnes, carburant 1800 litres, autonomie 1800 km. Motorisation : 3 Hispano Suiza de 250 cv.

