

Émile Dewoitine

(1892-1979)

Par Jacques Péchamat



Émile Dewoitine est un innovateur de génie qui a fait émerger, après la première guerre mondiale, l'industrie aéronautique toulousaine. Muni du diplôme d'ingénieur "Électricité" de l'école Bréguet et du simple brevet de mécanicien avion, il a su innover à partir de la construction

des avions en bois et toile du début du siècle pour diriger son bureau d'études de réalisation des avions de transport des années d'après guerre vers les avions à structure métallique. Exigeant des motoristes les meilleures machines, il a construit l'avion "tout métal", le D520, qui sera le meilleur avion du début

de la seconde guerre mondiale.

Dirigeant, exigeant pour lui-même et pour ses collaborateurs, ses qualités humaines de ténacité et d'intransigeance et sa passion pour l'aviation l'ont conduit dans le monde entier pour satisfaire cette passion, mais il est d'abord le grand développeur de l'industrie toulousaine lancée par Pierre Latécoère.

Émile Dewoitine est né loin du pays toulousain le 26 septembre 1892 à Crépy-en-Laonnais dans l'Aisne. Après ses études, incorporé en 1911, il rejoint rapidement l'Aéronautique militaire, participe à de nombreux raids en Algérie. Remobilisé en 1914 il est envoyé en Russie à Odessa pour diriger l'assemblage d'avions biplans Voisin pour l'Armée d'Orient. Déjà sa fibre entrepreneuriale le pousse à installer une usine aéronautique privée à Sébastopol, mais la Révolution russe l'oblige à rentrer en France. Alors l'État Major l'affecte à Toulouse chez "Latécoère" pour mettre en place la première usine aéronautique toulousaine et y produire mille avions Salmson 2A2 biplaces pour la guerre.

Dès 1919, il sollicite de Pierre Latécoère la direction du bureau d'études, mais, devant son refus, il crée son entreprise la SAD [Société anonyme des Avions Dewoitine]. Sur contrat des Armées, il développe un chasseur monoplane métallique à aile parasol, le D1. Après un premier vol en novembre 1922, les commandes s'amoncellent pour l'Aéronautique militaire [future Armée de l'Air], l'aéronavale, l'exportation en Italie, en Yougoslavie.

Ses premiers bureaux furent rue Lafayette, puis au Busca, puis dans les grands espaces de magasins généraux des Minimes, lieu occupé aujourd'hui par une importante implantation d'Airbus, dite Saint Éloi.



Avec les avions il développe des planeurs appelés P1 puis P2, P3 dont la conception innovante consiste en une structure de logeron interne à l'aile relié au fuselage, structure proche des chasseurs modernes actuels. Cette

aile basse [cantilever] supprime les haubans et permet de donner à l'avion une grande finesse, économe en trainée.

Le premier avion de transport de passagers apparaît avec le D14 en bois pour six clients puis le D18, avion de grand raid. Mais l'aventure s'interrompt par manque de

ressources. Émile Dewoitine émigre en suisse où il construit le chasseur D26 muni du moteur Hispano-suiza 9QA de l'ingénieur Marc Birkigt créateur d'Hispano-Suiza.



Revenu en France en 1931, à l'appel d'Albert Caquot directeur des développements au nouveau ministère de l'Air, il lance le D33 « Grand Raid » à l'usine de Toulouse de sa Société Aeronautique Française des Avions Dewoitine (SFAD), le record du monde de distance de 10 000km sera battu. Cela lancera la série des trimoteurs D 332 à D342 de la

compagnie Air France.

En 1936 les besoins de la nouvelle Armée de l'Air sont tels que le gouvernement nationalise l'ensemble de l'industrie aéronautique. La SFAD devient Société Nationale de Constructions Aéronautique du Midi (SNCAM), un des ancêtres d'AIRBUS, Emile Dewoitine est administrateur délégué. Le programme d'un chasseur monoplace volant à 520 Kmh et armé de deux canons de 20mm Hispano est lancé. Les 200 premières machines sont mises en production, les premiers appareils livrés en janvier 1940, en mai lors de l'offensive allemande 75 livrés ont participé aux combats. Près de 10 000 ouvriers produisent à un rythme effréné jusqu'à 8 appareils par jour. Lors de l'armistice 330 appareils avaient été fabriqués.



La défaite prononcée, il part aux USA rencontrer Henri Ford avec le projet de produire sur le sol américain, mais rappelé en France non sans avoir été inquiété pour trahison, il est affecté à la SIPA (Société Industrielle pour l'Aéronautique qui travaille pour l'occupant, dès 1944 il s'exile en Espagne puis en Argentine où il reprend des activités aéronautiques.



Il construit notamment l'I.Ae.27 Pulqui I, le premier avion à réaction argentin. Ce sera sa dernière œuvre après 36 ans d'activités aéronautiques.

Inculpé à nouveau en 1948, condamné par contumace, il reste installé en Patagonie à l'élevage de moutons le temps que les rancœurs s'évanouissent, il peut rentrer en France en 1953, s'installe en Suisse puis à Toulouse où il s'éteint le 5 Juillet 1979.

Cet homme au parcours ardent, bouleversé par les turbulances politiques de la deuxième guerre mondiale, exigeant pour lui et ses collaborateurs a fait avec son premier employeur Pierre Latécoère, puis seul avec son équipe, de Toulouse le berceau de l'industrie aéronautique. Toulouse peut être fière des 31 brevets d'inventions, des 35 types d'avions sortis des usines DEWOITINE, des avions au fuselage monocoque, « tout métal » usinés dans la masse, même si aujourd'hui la technologie est composite.