

デヴォアティヌD.520 エース搭乗機  
(スタッフカー付き)

★WINGSPAN 213mm. FUSELAGE 183mm.

# DEWOITINE D.520 "FRENCH ACES" w/STAFF CAR

## READ BEFORE ASSEMBLY

**注意** ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。●接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用するときは換気に十分注意してください。●小さなお子様のいる所で作業はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶっての窒息などの危険な状況が考えられます。

**CAUTION** ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury. ●Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only. ●Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads.

**VORSICHT** ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Fall sein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen.

**PRECAUTIONS** ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et/ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène. ●Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

## PAINTS REQUIRED

塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。  
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

X-1	●ブラック / Black / Schwarz / Noir
X-4	●ブルー / Blue / Blau / Bleu
X-7	●レッド / Red / Rot / Rouge
X-11	●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chrome
X-12	●ゴールドリーブ / Gold leaf / Gold Glänzend / Doré
X-18	●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné

XF-1	●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat
XF-2	●フラットホワイト / Flat white / Matt Weiß / Blanc mat
XF-3	●フラットイエロー / Flat yellow / Matt Gelb / Jaune mat
XF-5	●フラットグリーン / Flat green / Matt Grün / Vert mat
XF-7	●フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rouge mat
XF-10	●フラットブラウン / Flat brown / Matt Braun / Brun mat
XF-15	●フラットフレッシュ / Flat flesh / Fleischfarben Matt / Chair mate
XF-17	●シーブルー / Sea blue / Meerblau / Bleu de mer foncé

XF-23	●ライトブルー / Light blue / Hellblau / Bleu clair
XF-24	●ダークグレイ / Dark grey / Dunkelgrau / Gris foncé
XF-25	●ライトシーグレイ / Light sea grey / Helles Meergrau / Gris de mer clair
XF-49	●カーキ / Khaki / Khaki / Kaki
XF-52	●フラットアース / Flat earth / Erdfarbe / Terre mate
XF-55	●デッキタン / Deck tan / Deck-Braun / Havane
XF-56	●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé
XF-58	●オリブグリーン / Olive green / Olivgrün / Vert olive foncé

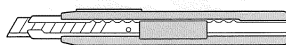
## RECOMMENDED TOOLS

《用意する工具》  
Recommended tools  
Benötigtes Werkzeug  
Outillage nécessaire

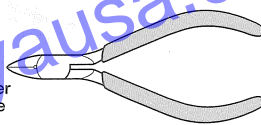
接着剤 (プラスチック用)  
Cement  
Kleber  
Colle



ナイフ  
Modeling knife  
Modellermesser  
Couteau de modéliste



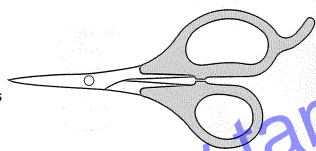
ニッパー  
Side cutters  
Seitenschneider  
Pince coupante



ピンセット  
Tweezers  
Pinzette  
Précèlles



ハサミ  
Scissors  
Schere  
Ciseaux

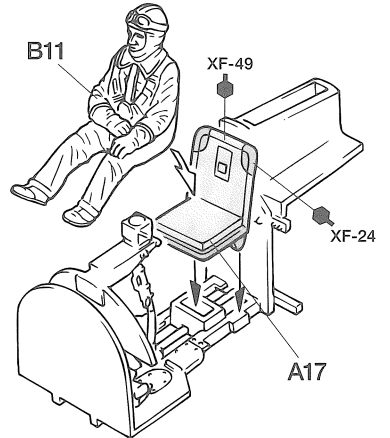
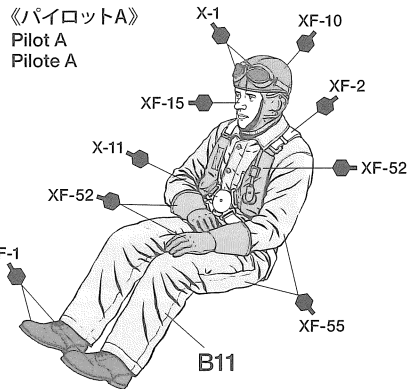
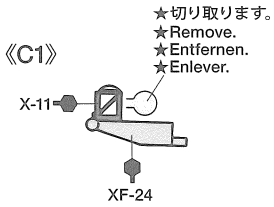
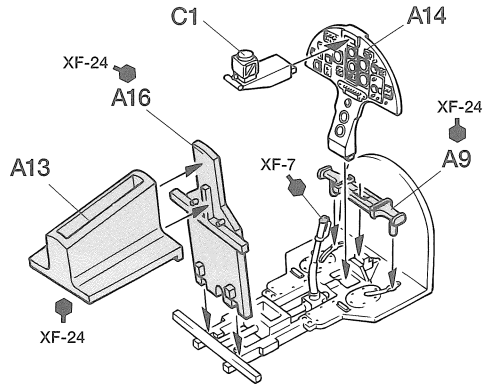
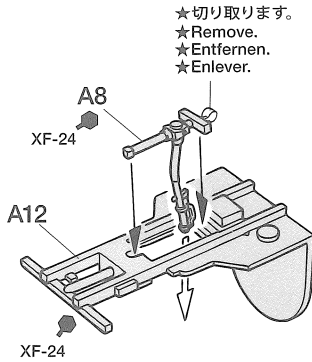
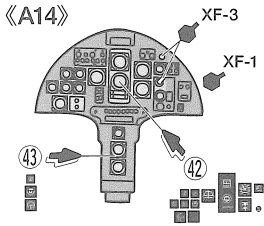


# ASSEMBLY



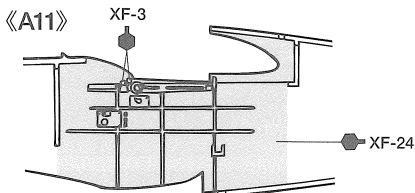
- 組立説明図の中で塗装指示のない部品は機体色で塗装します。
- When no color is specified, paint the item with fuselage color.
- Wo keine Farbe angegeben ist, wird das Teil in der Rumpffarbe lackiert.
- Lorsqu'aucune teinte n'est spécifiée, peindre dans la teinte du fuselage.

## 1 コクピットの組み立て Cockpit Kockpit



指示の番号のスライドマーク  
をはります。  
Number of decal to apply.  
Nummer des Abziehbildes,  
das anzubringen ist.  
Numéro de la décalcomanie  
à utiliser.

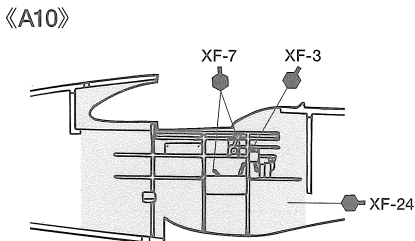
## 2 胴体の組み立て Fuselage Rumpf



XF-56 : 5  
+XF-7 : 1

A2

A6



A11

A10

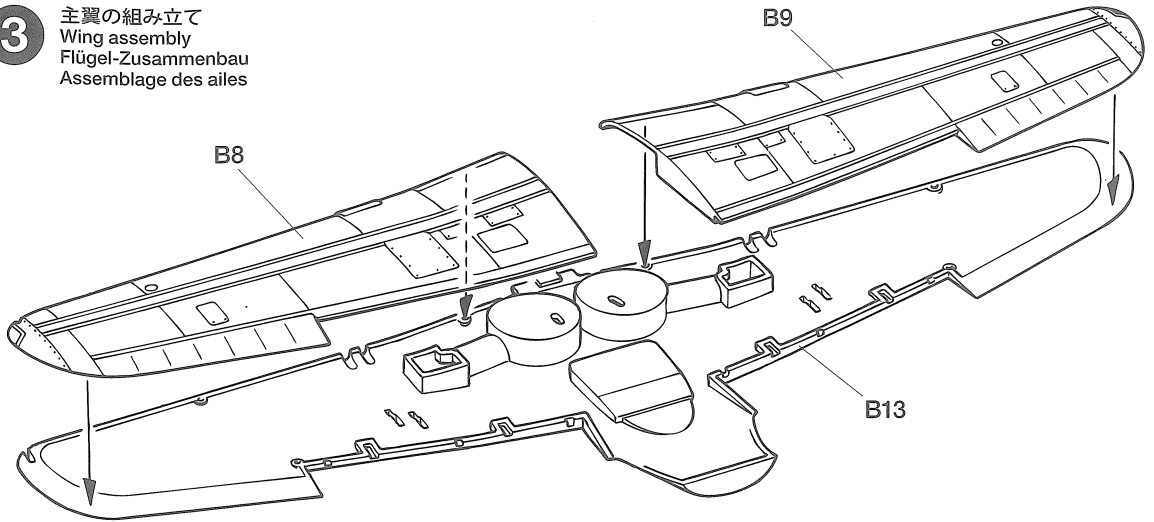
A3

XF-56 : 5  
+XF-7 : 1

A7

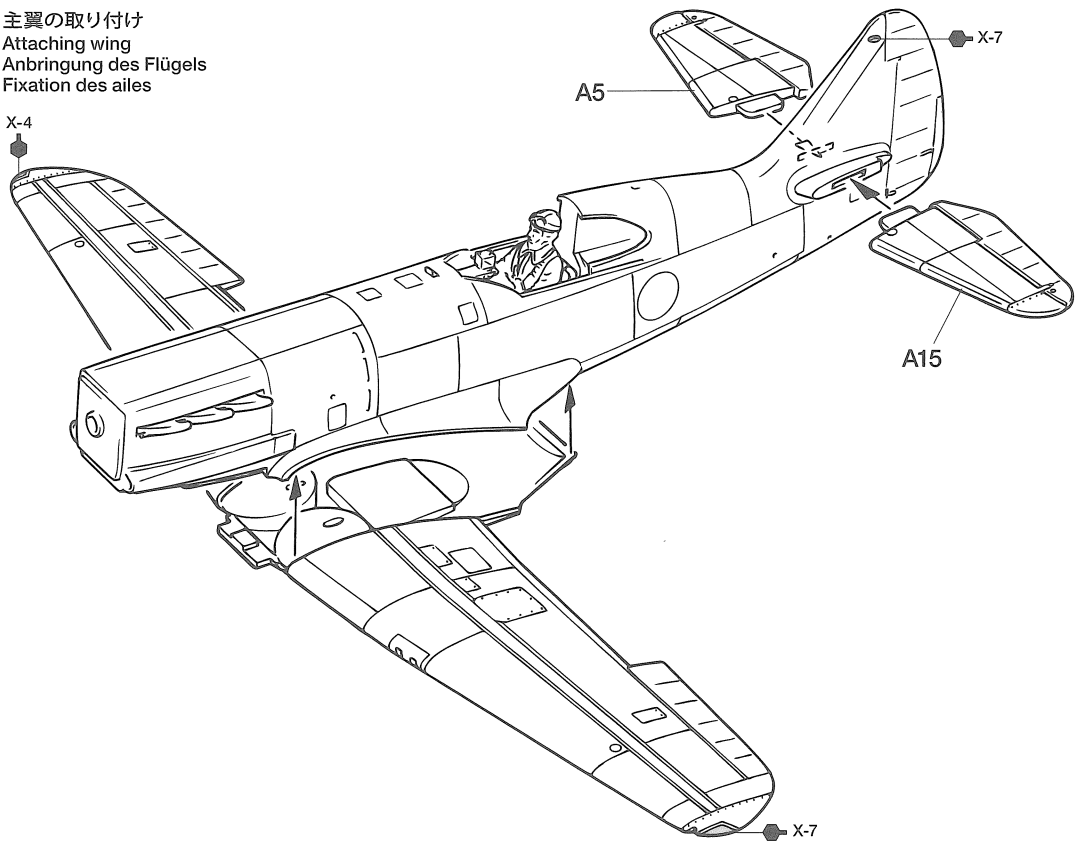
3

主翼の組み立て  
Wing assembly  
Flügel-Zusammenbau  
Assemblage des ailes



4

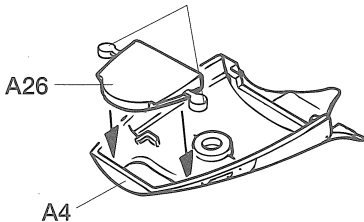
主翼の取り付け  
Attaching wing  
Anbringung des Flügels  
Fixation des ailes



5

《エアインテーク》  
Air intake  
Lufteinlasses  
Entrée d'air

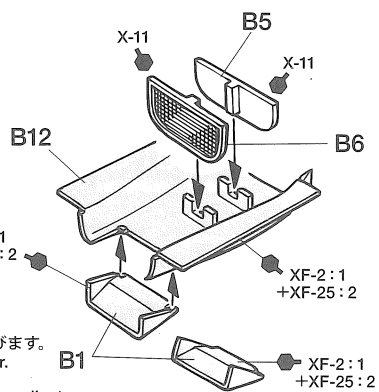
- ★切り取ります。
- ★Remove.
- ★Entfernen.
- ★Enlever.



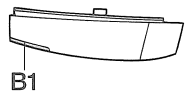
《ラジエーター》  
Radiator  
Kühler  
Radiateur

XF-2:1  
+XF-25:2

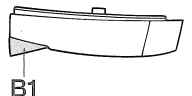
- ★どちらか選びます。
- ★Select either.
- ★Auswählen.
- ★Choisir l'une ou l'autre.



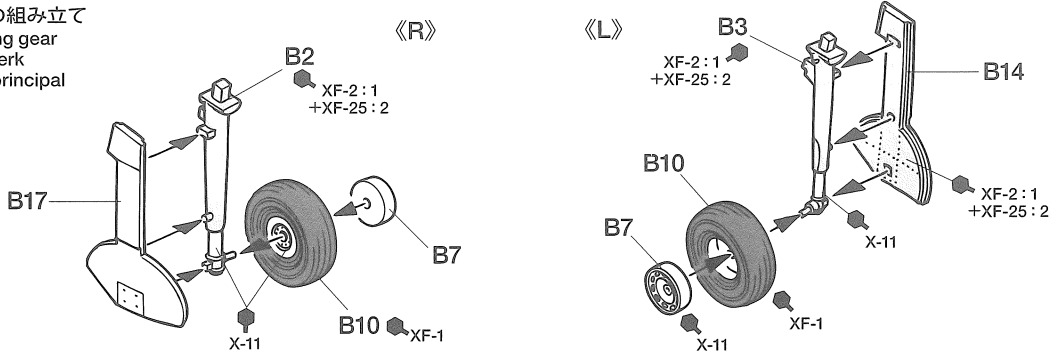
《閉状態》  
Closed  
Geschlossen  
Fermé



《開状態》  
Open  
Offen  
Ouvert



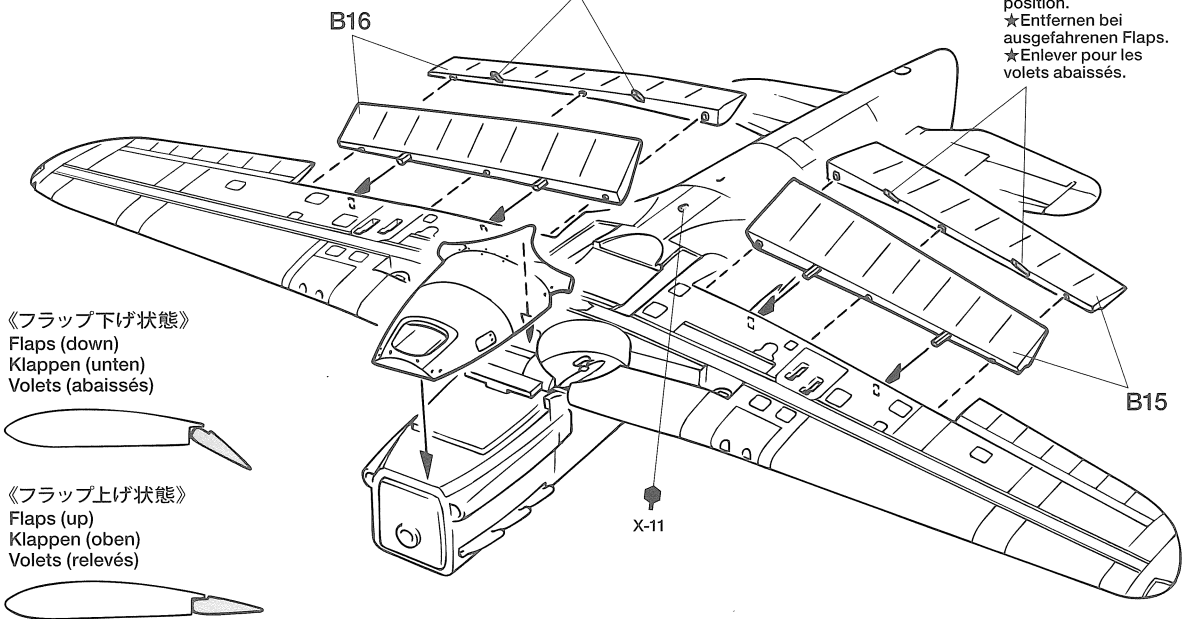
**6** 主脚の組み立て  
Landing gear  
Fahrwerk  
Train principal



**7** フラップの取り付け  
Attaching flaps  
Einbau der Landeklappen  
Mise en place des volets

★上げ状態の時は切り取ります。  
★Remove when depicting flaps in up position.  
★Entfernen bei ausgefahrenen Flaps.  
★Enlever pour les volets abaissés.

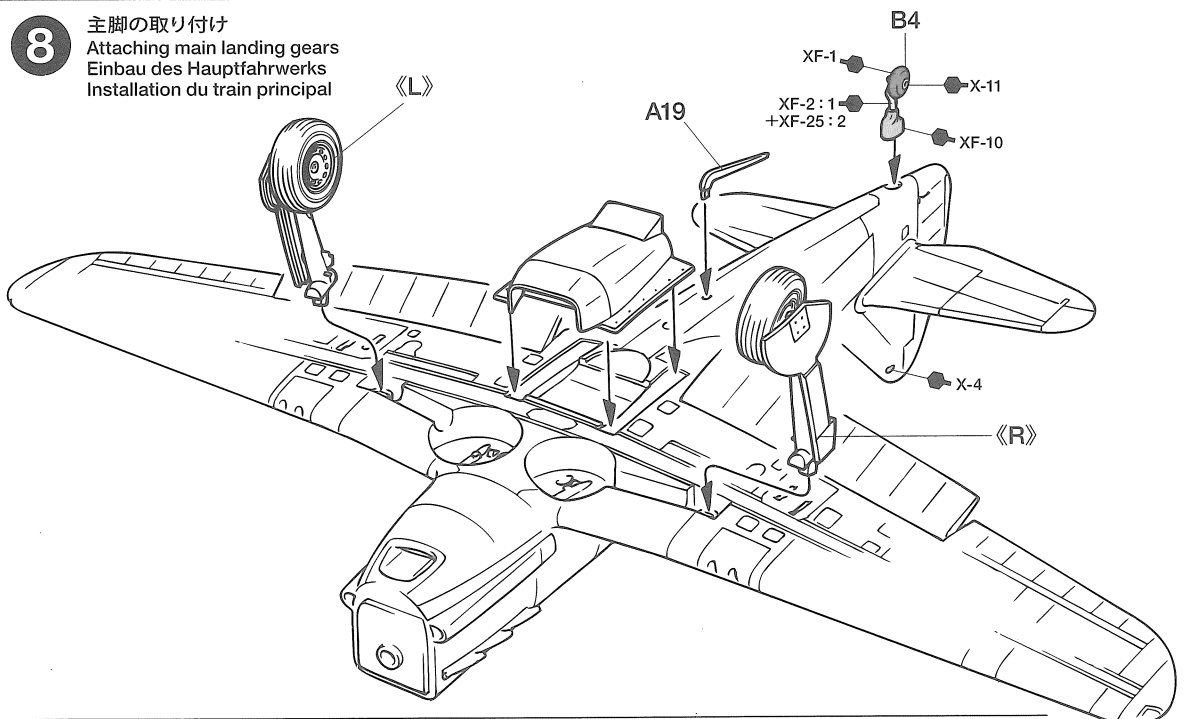
★上げ状態の時は切り取ります。  
★Remove when depicting flaps in up position.  
★Entfernen bei ausgefahrenen Flaps.  
★Enlever pour les volets abaissés.



《フラップ下げ状態》  
Flaps (down)  
Klappen (unten)  
Volets (abaissés)

《フラップ上げ状態》  
Flaps (up)  
Klappen (oben)  
Volets (relevés)

**8** 主脚の取り付け  
Attaching main landing gears  
Einbau des Hauptfahrwerks  
Installation du train principal





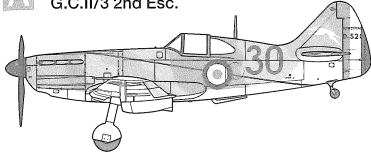
★P8, P9を参考にA, BまたはCのどちらか1つ選んでください。

★Select one from A, B and C referring to page 8 and 9.

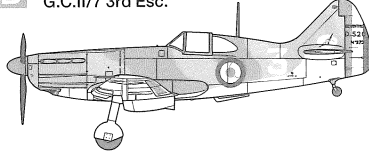
★Unter Beachtung von Seite 8 und 9 kann zwischen A, B und C gewählt werden.

★En choisir un entre A, B et C en se référant à la page 8 et 9.

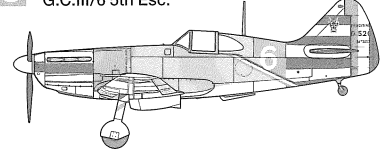
**A** 《戦闘航空機群II/3 第2飛行隊》  
G.C.II/3 2nd Esc.



**B** 《戦闘航空機群II/7 第3飛行隊》  
G.C.II/7 3rd Esc.



**C** 《戦闘航空機群III/6 第5飛行隊》  
G.C.III/6 5th Esc.

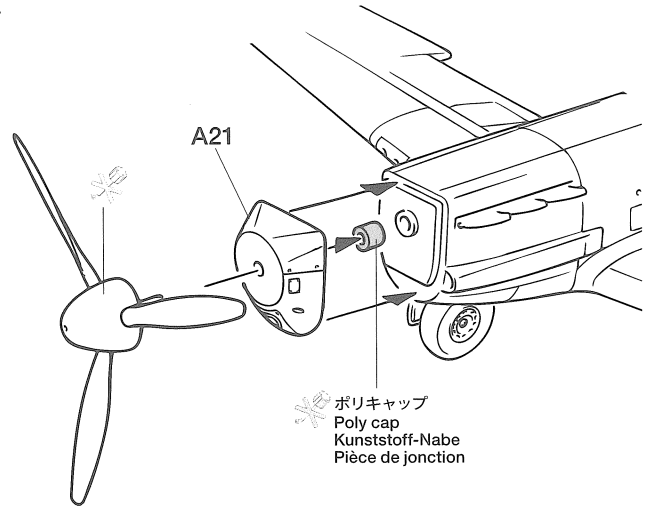
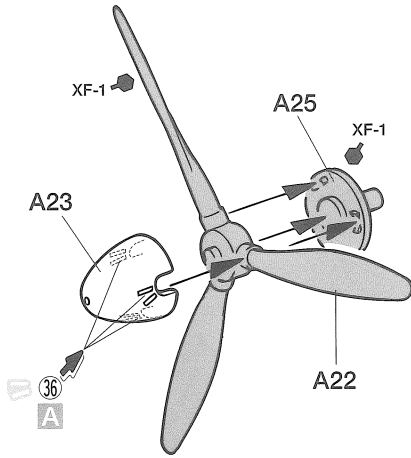


**9**

プロペラの取り付け  
Attaching propeller  
Anbringung des Propellers  
Installation de l'hélice



このマークの部品は接着しません。  
Do not cement.  
Nicht kleben.  
Ne pas coller.

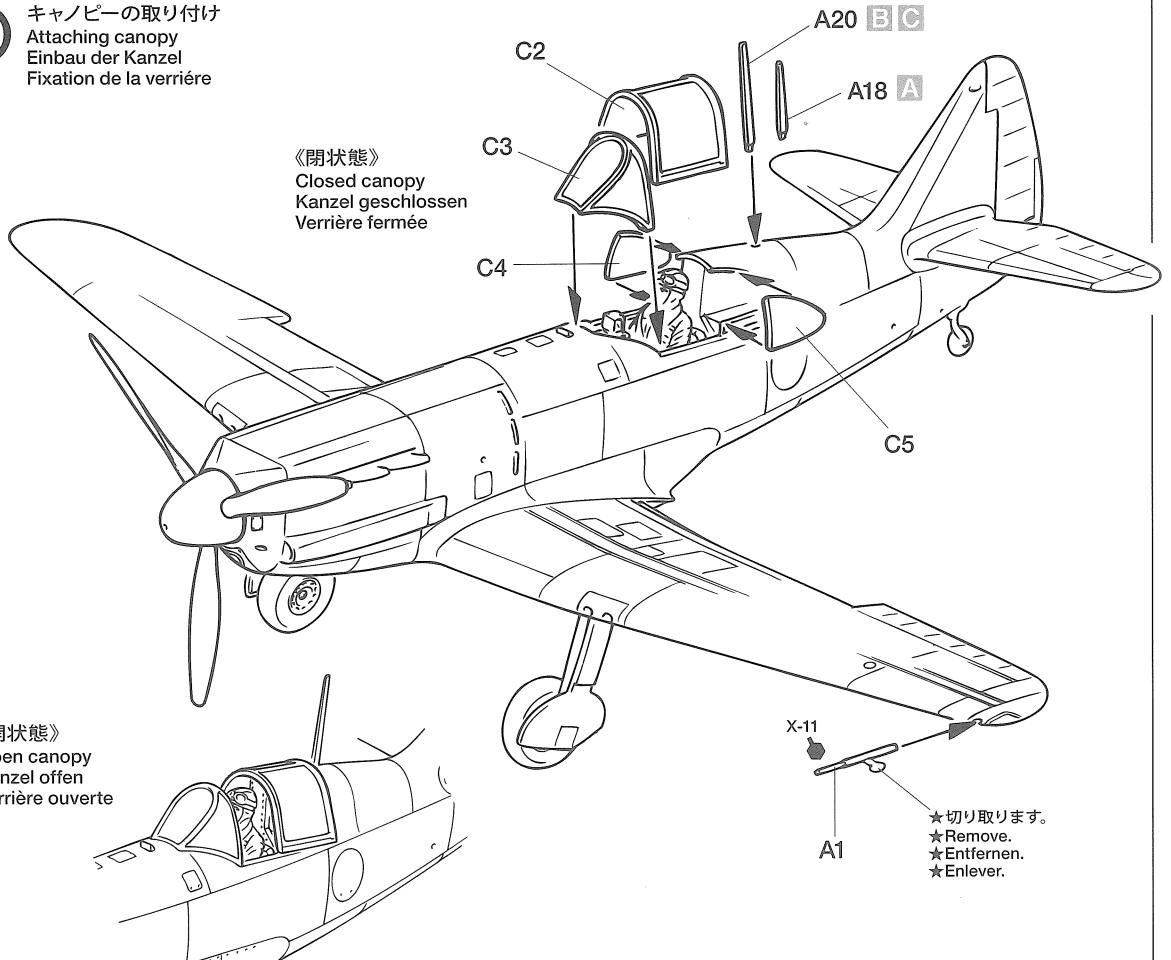


**10**

キャノピーの取り付け  
Attaching canopy  
Einbau der Kanzel  
Fixation de la verrière

《閉状態》  
Closed canopy  
Kanzel geschlossen  
Verrière fermée

《開状態》  
Open canopy  
Kanzel offen  
Verrière ouverte



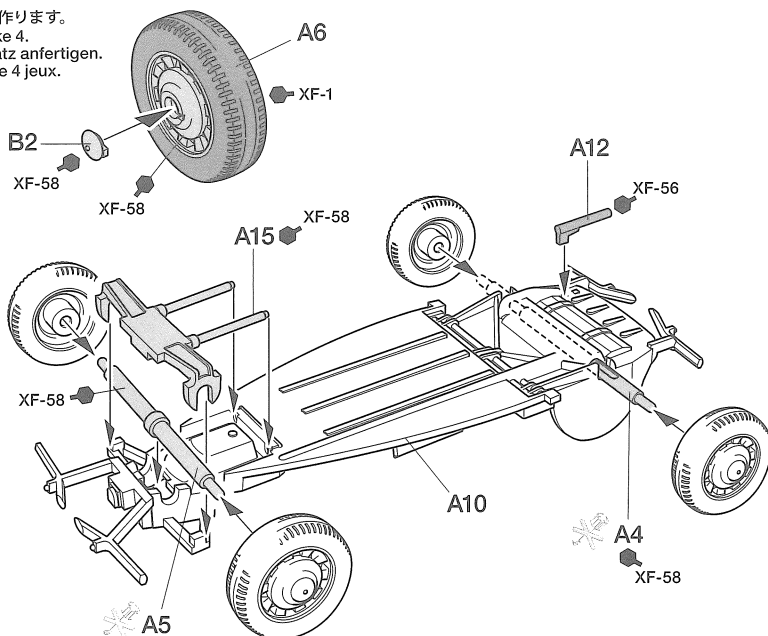
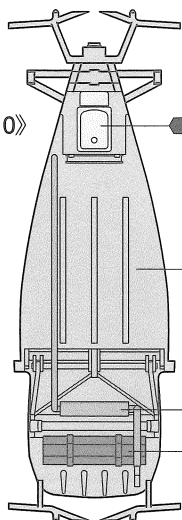
★切り取ります。  
★Remove.  
★Entfernen.  
★Enlever.

11

ホイールの取り付け  
Attaching wheels  
Einbau der Räder  
Fixation des roues

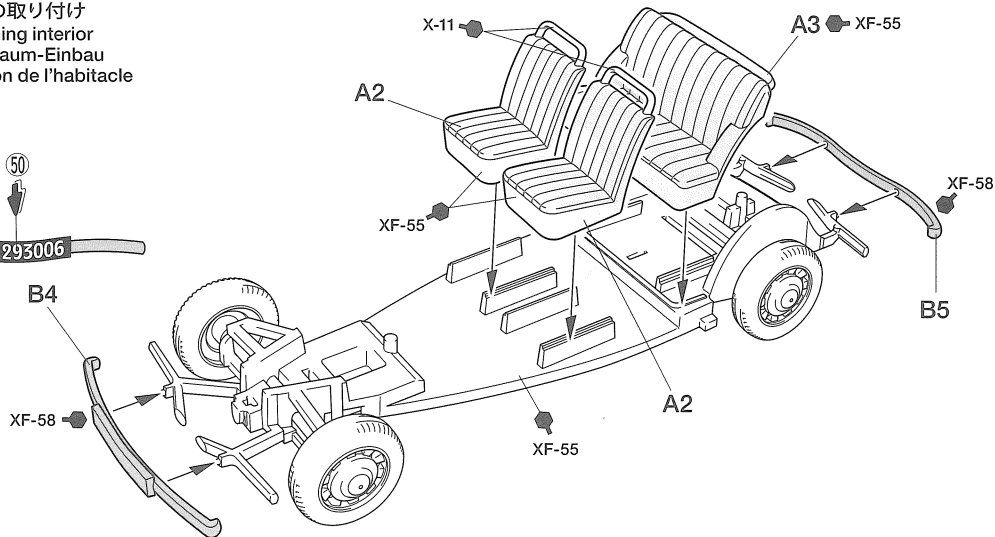
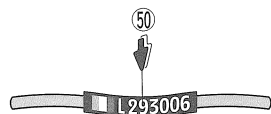
★4個作ります。  
★Make 4.  
★4 Satz anfertigen。  
★Faire 4 jeux.

《A10》



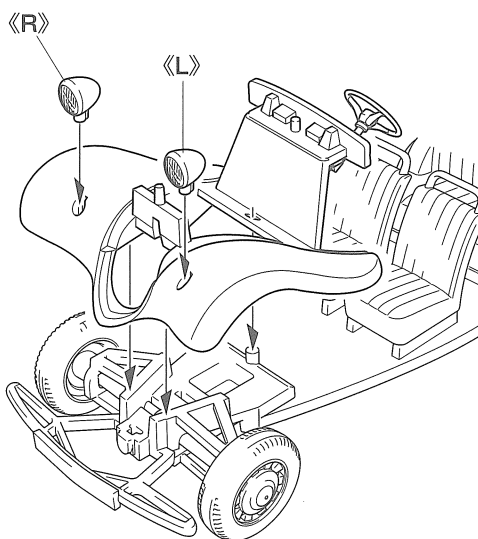
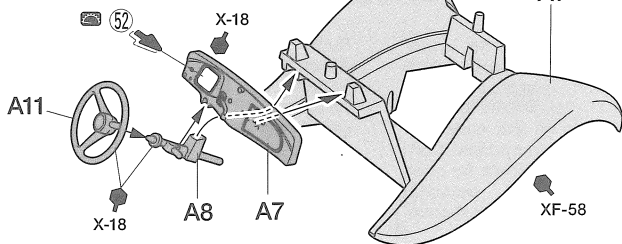
12

内装の取り付け  
Attaching interior  
Innenraum-Einbau  
Fixation de l'habitacle

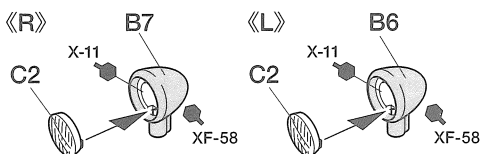


13

フロントフェンダーの組み立て  
Front fender assembly  
Zusammenbau des vorderen Kotflügels  
Assemblage des garde-boue avant

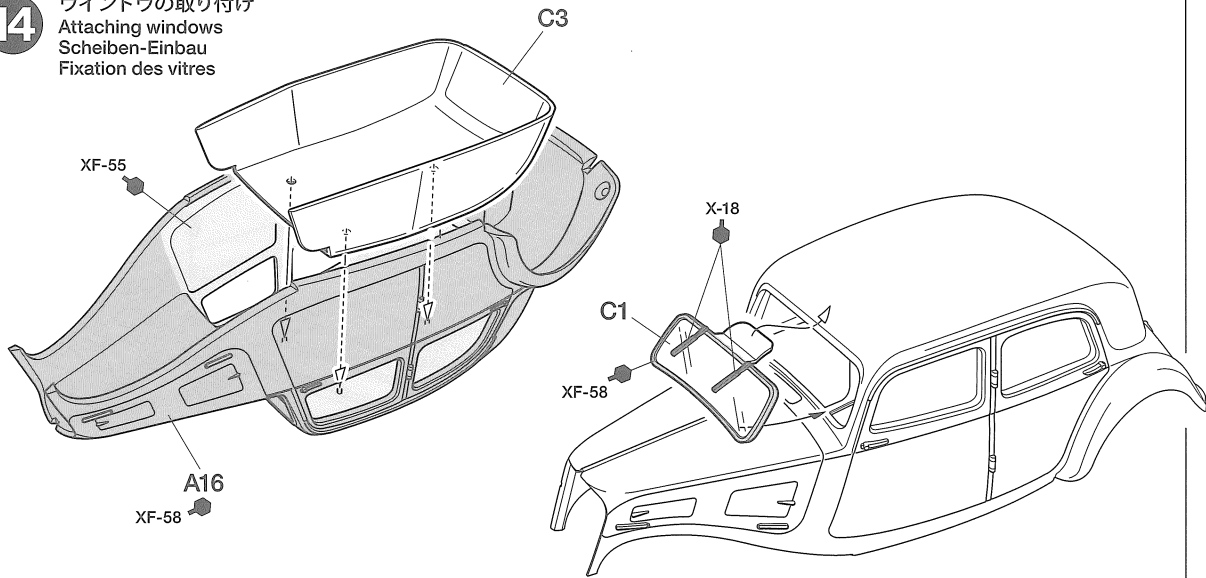


《ヘッドライト》  
Headlights  
Scheinwerfer  
Phare



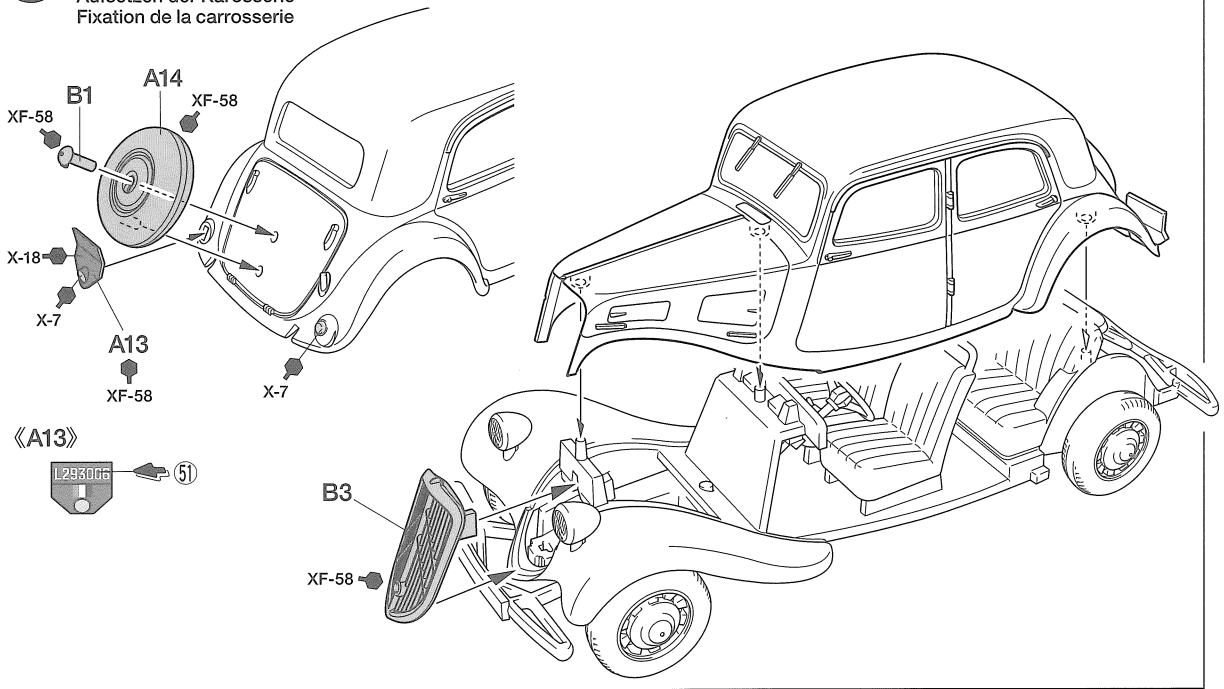
14

ウインドウの取り付け  
Attaching windows  
Scheiben-Einbau  
Fixation des vitres



15

ボディの取り付け  
Attaching body  
Aufsetzen der Karosserie  
Fixation de la carrosserie



## PAINTING

### 《デヴォアティーヌ D.520の塗装》

第二次大戦初期、フランスに侵攻してきたドイツ軍を迎え撃ったD.520は、機体下面が明るいグレイ、上面が青味がかったグレイとブラウン、暗いグリーン系の3色迷彩が施されていました。迷彩パターンは機体によって様々でした。またフランス休戦後のヴィシー政権下では1942年以降、識別のため機首と尾翼部分に赤と黄色のストライプが加えられるようになりました。エース搭乗機はその多くが垂直尾翼などに個人マークが描き込まれていました。細部の塗装は組立図中にタミヤカラーの色番号で指示してあります。

**Dewoitine D.520 Painting Guide**  
D.520s which fought in the Battle of France in the early years of WWII featured Light Gray undersurfaces and Bluish-Gray,

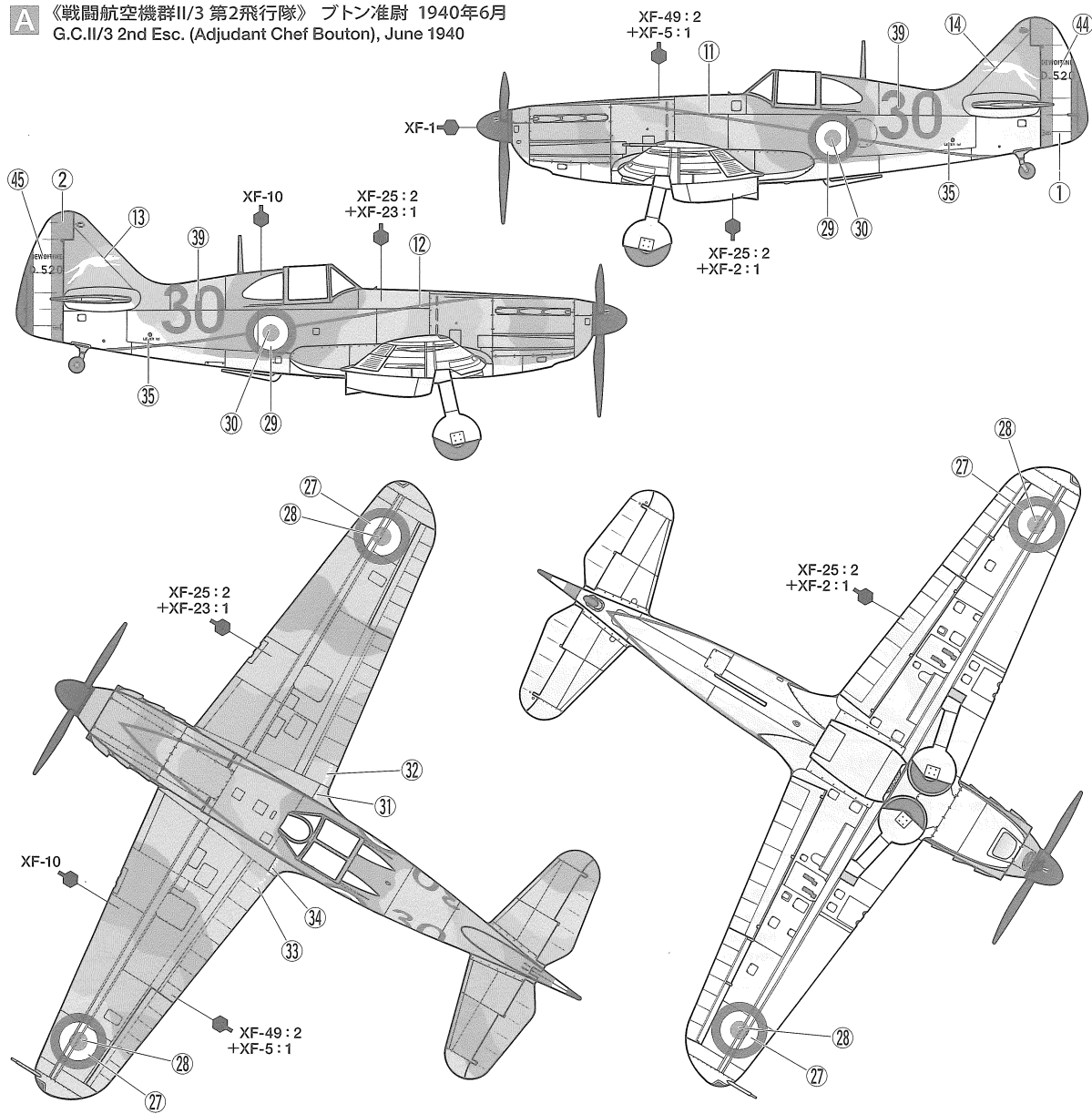
Brown, and Dark Green 3-tone upper surface camouflage, the pattern of which differed from aircraft to aircraft. After the armistice, the Vichy French D.520s featured Yellow and Red stripes on the nose and rudder for identification purposes from 1942 onwards. The aircraft flown by aces often featured the pilots' personal markings. Refer to the instruction manual for information on painting details.

**Dewoitine D.520 Bemalungsanleitung**  
Die D.520 welche in der Schlacht um Frankreich in den ersten Jahren des zweiten Weltkrieges flogen hatten hellgraue Unterseiten und ein Tarnschema an der Oberseite mit blaugrau, braun und dunkelgrün. Die Anordnung der Flecken unterschied sich von Flugzeug zu Flugzeug. Nach dem Waffenstillstand etwa ab 1942 trugen die D.520 der Vichy-Franzosen gelbe und rote Streifen an der Nase und den

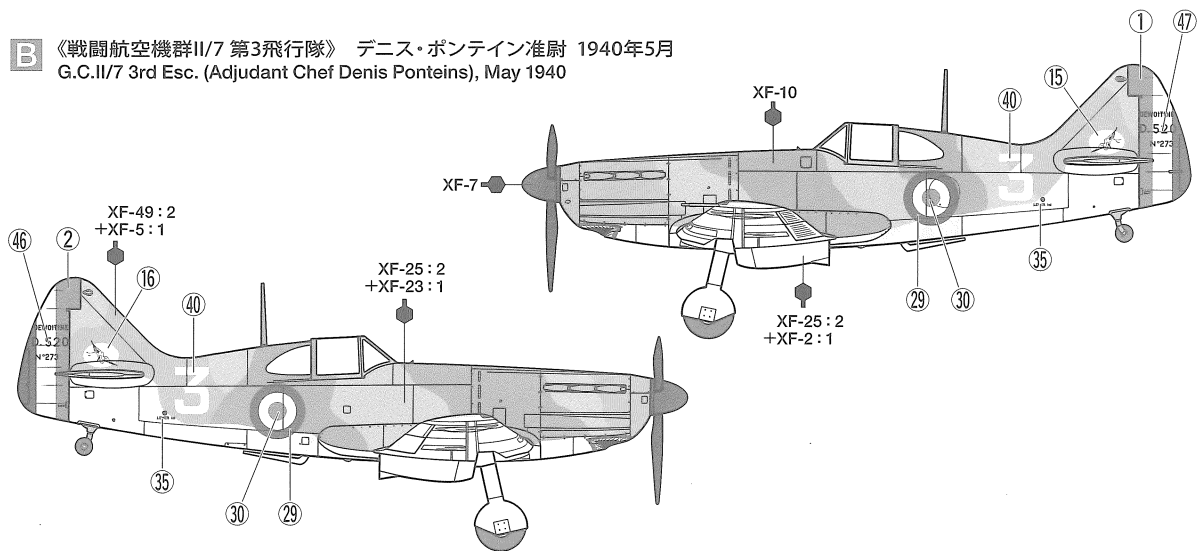
Rudern zur Identifikation. Die von den Assen geflogenen Luftfahrzeuge trugen oft persönliche Markierungen der Piloten. Informieren Sie sich im Handbuch über die Details der Bemalung.

**Guide de Peinture Dewoitine D.520**  
Les D.520 qui participèrent à la Campagne de France au début de la 2<sup>ème</sup> G.M. avaient des surfaces inférieures gris clair et un camouflage trois tons Gris Bleuté, Brun et Vert foncé sur les surfaces supérieures. Le schéma du camouflage variait d'un appareil à l'autre. Après l'armistice, les D.520 de Vichy arboraient des bandes jaunes et rouges sur le nez et le gouvernail à des fins d'identification à partir de 1942. Les appareils des as portaient souvent des insignes personnels. Se reporter à la notice de montage pour la mise en peinture des détails.

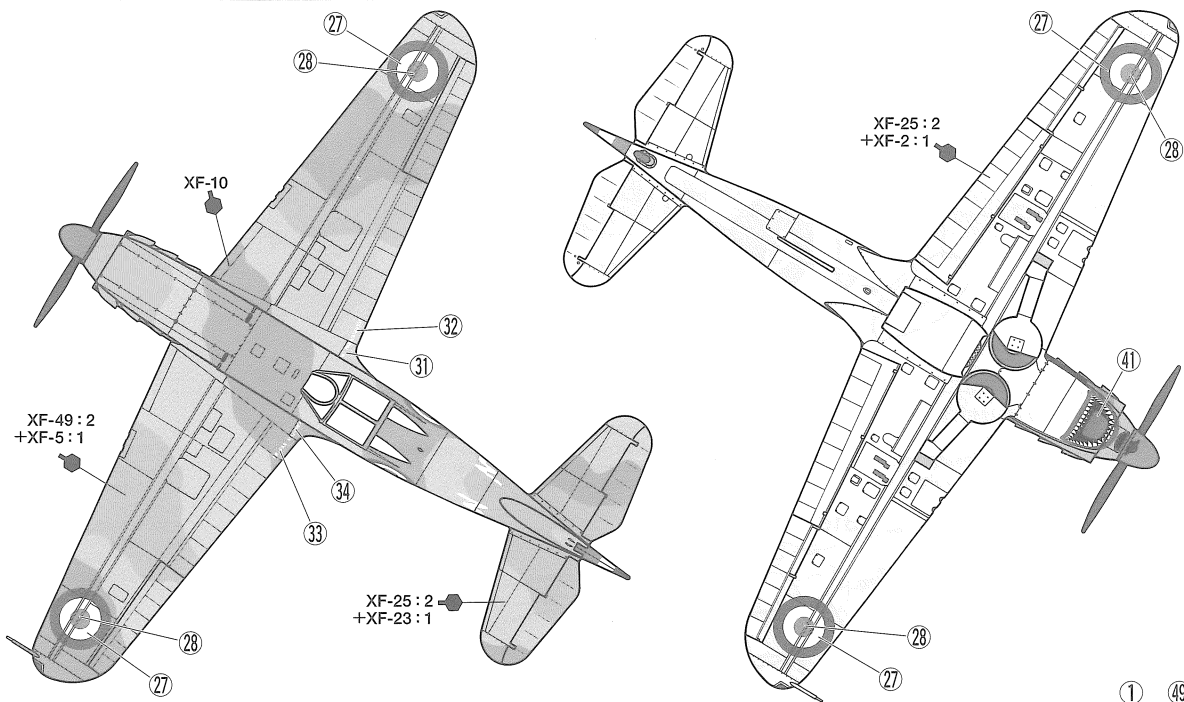
**A** 《戦闘航空機群II/3 第2飛行隊》 ブトン准尉 1940年6月  
G.C.II/3 2nd Esc. (Adjutant Chef Bouton), June 1940



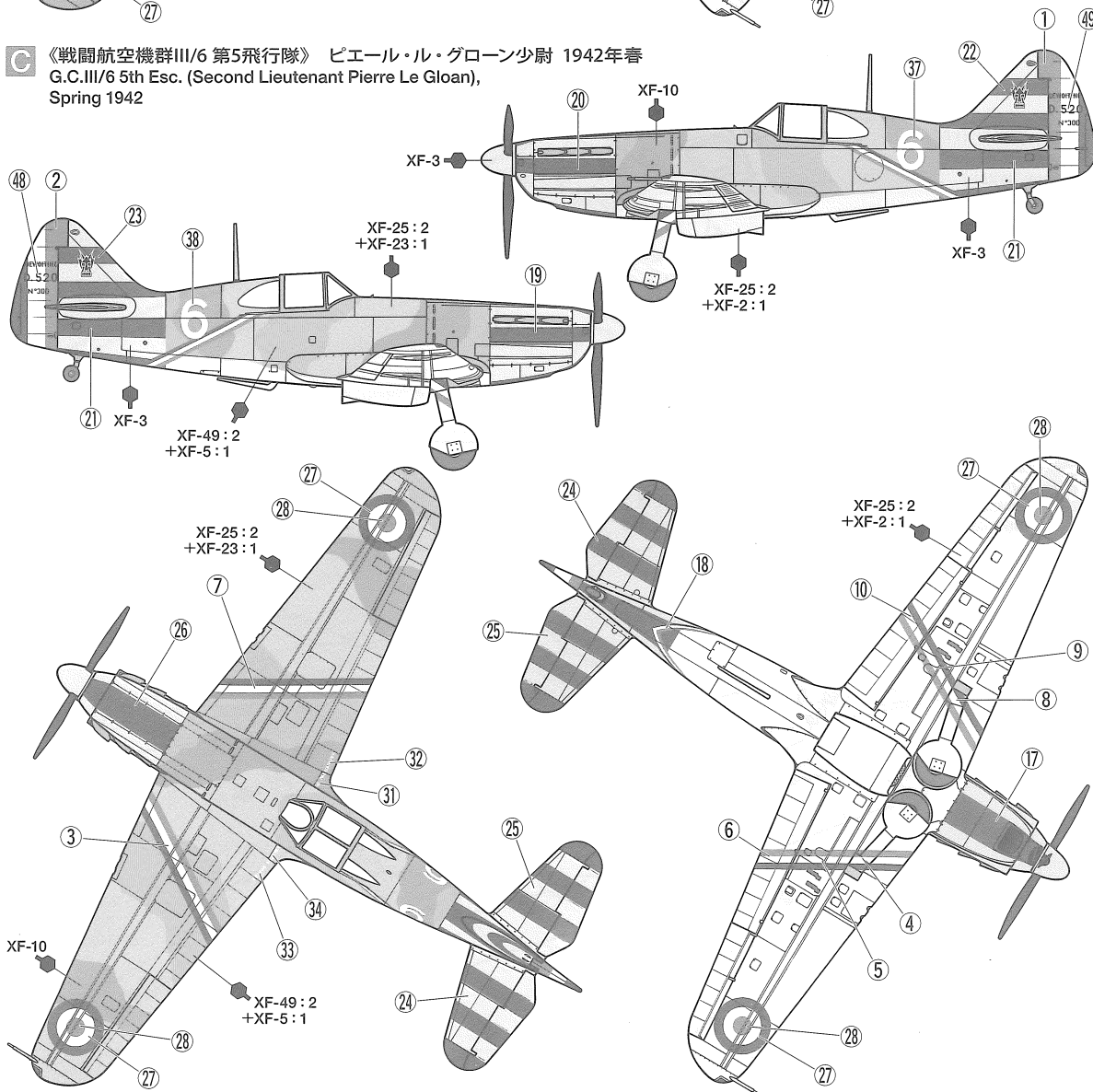
**B** 《戦闘航空機群II/7 第3飛行隊》 デニス・ポンティン准尉 1940年5月  
G.C.II/7 3rd Esc. (Adjutant Chef Denis Pontains), May 1940



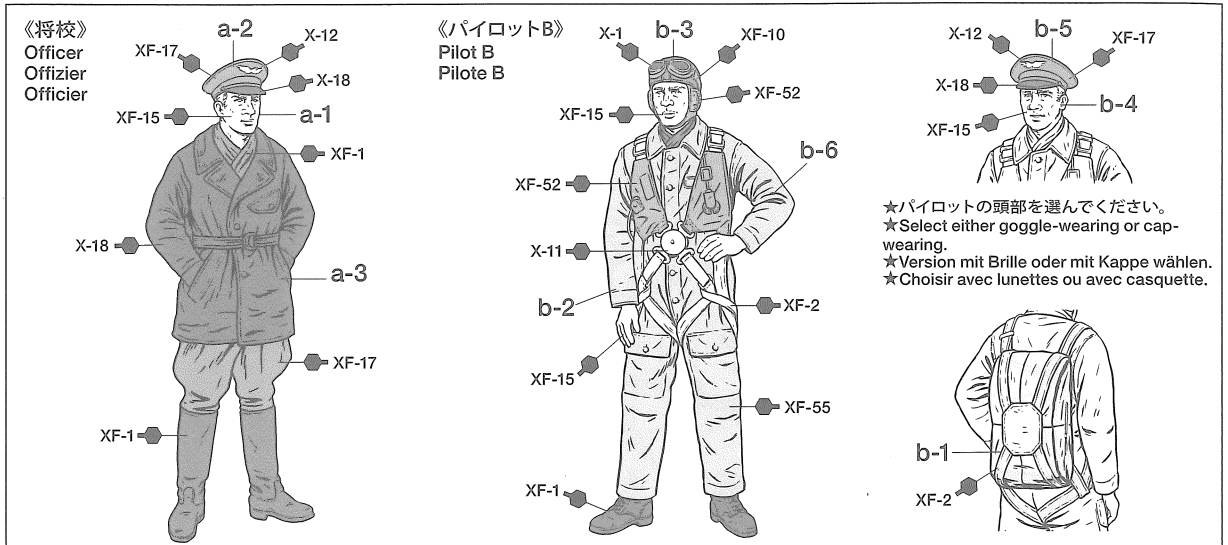




C
 《戦闘航空機群III/6 第5飛行隊》 ピエール・ル・グローン少尉 1942年春  
 G.C.III/6 5th Esc. (Second Lieutenant Pierre Le Gloan),  
 Spring 1942



# PAINTING FIGURES



★パイロットの頭部を選んでください。  
★Select either goggle-wearing or cap-wearing.  
★Version mit Brille oder mit Kappe wählen.  
★Choisir avec lunettes ou avec casquette.

不要部品……………A24 (デヴォアティーン用) , A9 (シトロエン用)  
Not used. For aircraft. For vehicle.  
Nicht verwenden. Für das Flugzeug. Für das Fahrzeug.  
Non utilisées. Pour l'avion. Pour le véhicule.

## APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ①はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
- ⑤やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。

### DECAL APPLICATION

- ①Cut off decal from sheet.

②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.

③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.

④Move decal into position by wetting decal with finger.

⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

### ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.

②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.

③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.

④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das

Abziehbild naßmachen.

⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

### APPLICATION DES DECALCOMANIES

①Découpez la décalcomanie de sa feuille.

②Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.

③Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.

④Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.

⑤Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

## 部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、こわした方は、このステッカーがはられたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。



### ①《郵便振替のご利用法》

郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込人住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名・(株)タミヤでお振ください。

### ②《代金引換のご利用法》

パーツ代金に加えて代引き手数料 (315円) をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。

### ③《タミヤカードのご利用法》

タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡県駿河区恩田原3-7  
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《お問い合わせ電話番号》

静岡 054-283-0003  
東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)

《カスタマーサービスアドレス》

[http://tamiya.com/japan/customer/cs\\_top.htm](http://tamiya.com/japan/customer/cs_top.htm)



## デヴォアティーンD.520 エース搭乗機 (スタッフカー付き) ITEM 61109

★価格は2011年10月現在のものです。予告なく変更となる場合があります。

部品名	税込価格	本体価格	部品コード
A/パーツ(胴体)……………	808円 ( 770円)		10006170
B/パーツ(主翼)……………	777円 ( 740円)		10006171
C/パーツ(風防)……………	441円 ( 420円)		19006188
ボディ(スタッフカー)……………	357円 ( 340円)		19333083
A・B/パーツ(スタッフカー)……………	556円 ( 530円)		10004367
C/パーツ(スタッフカー)……………	304円 ( 290円)		10004368
Z/パーツ(人形)……………	588円 ( 560円)		19226038
ポリキャップ(2個)……………	105円 ( 100円)		19406058
マーク……………	588円 ( 560円)		19496110
説明図……………	336円 ( 320円)		11056388
実機解説文……………	315円 ( 300円)		11056389

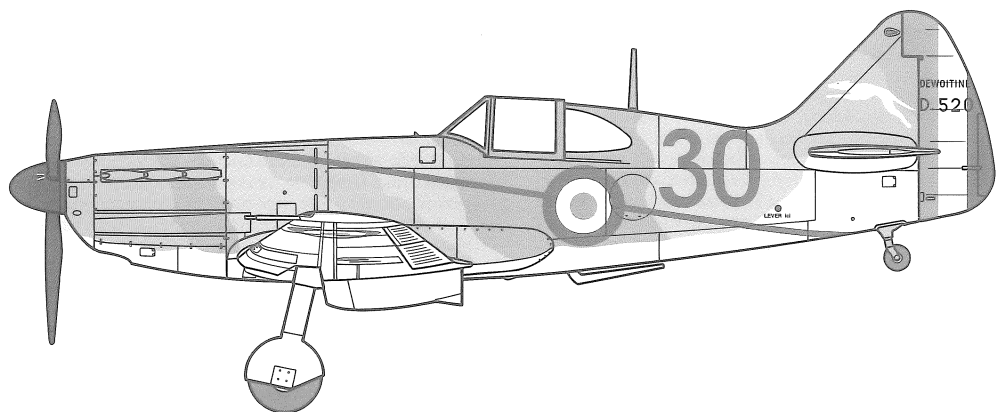
### AFTER MARKET SERVICE CARD

When purchasing replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

Parts code	ITEM 61109
10006170……………	A Parts (Fuselage)
10006171……………	B Parts (Wing)
19006188……………	C Parts (Canopy)
19333083……………	Body
10004367……………	A & B Parts (Chassis)
10004368……………	C Parts (Windshield)
19226038……………	Z Parts (Figure)
19406058……………	Poly Cap (2pcs.)
19496110……………	Decal
11056388……………	Instructions
11056389……………	Cover Story Leaflet

1/48  
Aircraft

[www.tamiya.com](http://www.tamiya.com)



# DEWOITINE D.520 “FRENCH ACES” W/STAFF CAR

デヴォアティーヌD.520 エース搭乗機 (スタッフカー付き)



第二次大戦中にフランス軍が開発した最後の戦闘機となったのがデヴォアティーヌD.520です。1940年5月に勃発したドイツ軍のフランス侵攻において、熟練パイロットの操縦するD.520は、速度や上昇力で勝るドイツ空軍の主力戦闘機メッサーシュミットBf109を相手に戦い抜いたのです。デヴォアティーヌD.520の登場

第一次大戦で国力を疲弊したフランスでは、戦後も新型戦闘機の開発には消極的でしたが、1930年代に入ると、その遅れを取り戻すべく様々な戦闘機の競争試作が行われました。航空産業のメッカとして知られる南フランスのトゥールーズに本拠を置くデヴォアティーヌ社は、1920年代から様々な戦闘機の製造を手がけてきました。ところが、1934年に空軍が提示した新型戦闘機の要求仕様に基づいて開発されたD.513は、ライバルであるモラン・ソルニエ社のMS405 (後のMS406) に敗退。それでも1936年6月にR.カスティエーヨ技師をリーダーとする独立設計局を設けて独自開発を続け、1938年4月に空軍との開発契約の締結にこぎつけたのです。この頃、新型機の名称は要求速度である520km/hにちなんでD.520と名付けられていました。イスパノスイザ12Yエンジンを搭載した試作機は1938年10月に初飛行に成功。これに続き二分割されていたラジエターの一体化や垂直尾翼の面積拡大、エンジンの換装などの改修が施され、ついに520km/hを達成したのです。また翌1939年2月には急降下速度825km/hという優秀な性能を示しました。

## D.520の量産と部隊配備

この頃、航空機メーカーの国有化や統合にともなう混乱のため、フランス空軍の戦闘機の生産は計画よりも大幅に遅れていました。しかも、すでに配備が開始されていた戦闘機MS406やMB151/152、アメリカ製のカーチスH-75Aなどでは、ドイツ空軍の新鋭戦闘機メッサーシュミットBf109Eに対抗するのは難しかったのです。1939年4月、フランス空軍は年内引き渡しを条件に200機のD.520を発注。それに続き同年9月、ドイツに対し戦線布告するまでに合計1,280機が発注され、1940年5月までの発注数は海軍への納入分を合わせて2,200機に達しました。

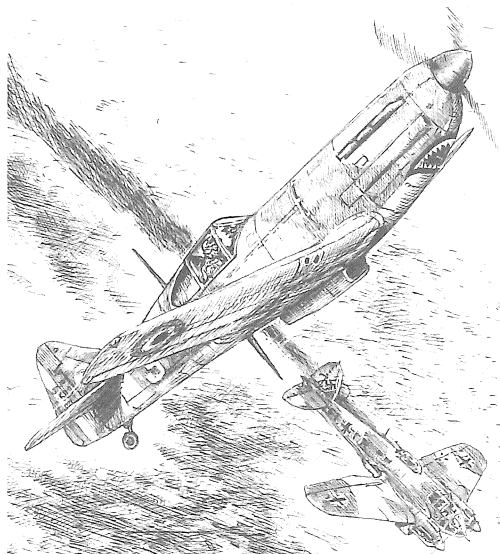
D.520の生産タイプは1939年11月に初飛行に成功。さらに胴体の延長や12Y-45エンジンへの換装などの改良が行われたものの、エンジンの供給不足などにより生産は遅れぎみとなり、生産タイプの部隊配備はようやく1940年4

月から開始されました。

フランス防衛戦での戦い

ドイツ軍のフランス侵攻が開始された1940年5月10日の時点で、戦闘可能なD.520はフランス南東部マンドリュエ基地の戦闘航空群I/3に所属する約30機に過ぎませんでした。また戦闘航空群II/3やIII/3、II/7では機種転換訓練が行われていましたが、出撃はまだ不可能でした。戦闘航空群I/3は作戦準備が整っていないにもかかわらず、北フランスのウェズ・トゥイジーに進出。5月13日には早くも出撃してドイツ空軍のヘンシェルHs126偵察機3機とハインケルHe111爆撃機2機を撃墜。このD.520の初の実戦で味方に損害はありませんでした。そして翌5月14日には味方1機が失われたものの、敵機9機を撃墜したのです。

一方、戦闘航空群II/7は配備していたMS406からD.520への機種転換を急ぎ、ついに6月1日、初の作戦として25機がアティス・ペロンヌ地方の偵察任務に出撃。偵察隊はその際、十数機のBf109戦闘機隊に遭遇しました。高空から



●北フランス上空にて、ドイツ軍爆撃機を迎撃するD.520。

高速で急降下しながら銃撃をしかける一撃離脱戦法をとったBf109に対し、D.520は持ち前の運動性能や機体の頑丈さを活かしてその攻撃をかわし、反撃を加えたのです。この日、戦闘航空群II/7はパイロット5名を失いましたが、ドイツ空軍のエース、W.メルダース大尉機を撃墜するなど、D.520がBf109に対抗できることを証明したのです。

D.520は北フランスではドイツ軍と、南フランスではイタリア軍と戦い、多くの撃墜戦果を挙げました。1940年6月のフランス休戦までに約440機のD.520が完成しており、351機がフランス空軍に、52機が海軍航空隊に引き渡されましたが、そのうち約100機は戦闘や事故で失われました。そして生き残った機体の多くはパイロットが操縦して北アフリカに脱出したのです。

#### フランス休戦以降に戦ったD.520

休戦直後の1940年7月、新たに成立したヴィシー政権下のフランスでは、反英感情が高まりを見せていました。イギリス軍が各地でフランス艦隊の接収をはかったため、艦隊に大きな損害が出ていたのです。これを受けてヴィシー政権はドイツに空軍力の保有を認められました。1941年4月にはD.520の追加生産が決定され、翌年末までに約350機が完成。また1941年6月、ヴィシー政権の統治下にあったシリアやレバノンにイギリス軍が侵攻を開始すると、D.520はイギリス海軍航空隊を迎え撃って奮戦しました。

1942年11月、連合軍が北アフリカに上陸を開始したとき、現地のヴィシー・フランス空軍には142機の戦闘可能なD.520が配備され、連合軍機と激戦を繰り広げました。しかし、それまで非占領地域であったフランス南部をドイツ軍が占領。ヴィシー空軍も解体されてしまったため、多くのD.520がドイツ軍の手に渡ったのです。ドイツ軍はさらに製造途中の約150機の完成を命じ、D.520の生産数は約900機となりました。D.520はドイツ空軍で練習機として使われた他、イタリアやブルガリア空軍にも配備されました。また1944年に連合軍の手で南フランスが解放されると、フランス国内にD.520装備の戦闘航空群が編成され、ドイツ軍に対する掃討作戦などに参加。その後、部隊の装備機がスピットファイアMk.Vbに変更されると、訓練部隊で使われました。そして戦後も訓練部隊や展示飛行隊などで1953年まで飛び続けたのです。

D.520は大戦初期に祖国フランスを守り抜くことはできませんでしたが、休戦後もヴィシー空軍の主力戦闘機として飛び続け、大戦末期には再び連合軍側にとって本土解放のために戦うなど、文字通り第二次大戦のフランス空軍を

代表する戦闘機となったのです。

#### デヴォアティーヌD.520のエース

##### ●ピエール・ル・グローン少尉

1913年に生まれたル・グローンは、1931年にフランス空軍へ入隊。モランソルニエMS406を装備する戦闘航空群III/6所属の曹長として第二次大戦勃発を迎えました。1939年11月23日にはフランス上空へ侵入したドルニエDo17爆撃機を撃墜。翌年3月から5月にかけてDo17を1機、ハインケルHe111爆撃機2機をスコアに加えました。MS406からデヴォアティーヌD.520へ機種変更した後の同年6月13日には南フランスへ侵攻したイタリア空軍のBR20爆撃機を2機撃墜、そして6月15日にはフィアットCR42戦闘機4機とBR20爆撃機1機を全て1日で撃ち落とすというエピソードを残しました。フランス降伏後はヴィシー・フランス空軍少尉として中東方面で英軍機と戦い、ハリケーン6機とグラディエーター複葉戦闘機1機の撃墜を記録しています。連合軍側に復帰した1943年9月、P-39エアコブラに搭乗中の不時着事故で命を落としました。

##### ●デニス・ボンテイン准尉

1909年生まれの本テンは1929年に空軍へ入隊し、戦闘航空群II/7に配属されました。第二次大戦勃発翌年の1940年4月、モランソルニエMS406に搭乗するボンテイン准尉はヘンシェルHs126偵察機を撃墜し初戦果を記録。デヴォアティーヌD.520に機種変更した後の同年5月にはハインケルHe111爆撃機を2機とドルニエDo17爆撃機を1機撃墜しています。さらに6月にもHe111を2機、そしてメッサーシュミットBf109戦闘機を1機撃ち落としましたが、自らも撃墜され負傷。療養後の1942年に退役し、その後はレジスタンス活動に従事。第二次大戦後に再びフランス空軍へ復帰しました。

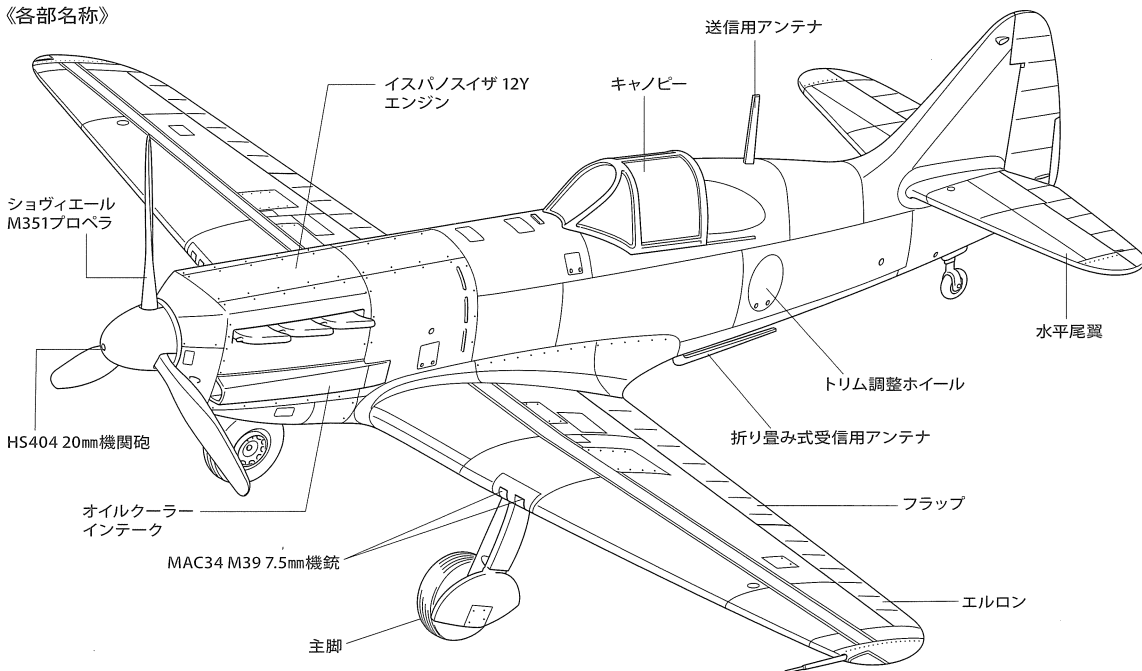
##### ●ブトン准尉

詳細は不明ですが、1940年5月からの対ドイツ戦当時は戦闘航空群II/3に所属。フランス降伏後はヴィシー・フランス側で戦い、大戦を通しての撃墜数は5機といわれています。

#### 《デヴォアティーヌD.520》

- 全幅：10.20m ●全長：8.60m ●全高：2.56m
- エンジン：イスパノスイザ12Y 910馬力
- 最高速度：530km/h ●航続距離：900km
- 武装：HS404 20mm機関砲×1（機首）  
MAC34 M39 7.5mm機銃×4（主翼）

#### 《各部名称》





**D.520 Development**

To make up for stagnant aircraft development after WWI, the Armée de l'Air (ALA) held various design competitions in the 1930s. Société Française Aéronautique (Avions Dewoitine) took part in the ALA's new fighter competition in 1934 but their D.513 lost to Morane-Saulnier's M.S.405. In spite of this, they continued development under designer Robert Castillo and this led to a contract in April 1938. The new design was named D.520 after the ALA's 520km/h speed requirement and the prototype, fitted with a Hispano-Suiza 12Y engine and a 2-bladed propeller, made its first flight in October 1938. Refinements such as a single underfuselage radiator, larger tail, and 3-bladed variable pitch propeller led to the first production D.520, which flew in November 1939. However, despite further improvements such as a longer fuselage and more powerful 12Y-45 engine, inadequate performance and engine shortages delayed production.

**D.520s In Action**

Only about 30 D.520s from GC I/3 (GC stood for Groupe de Chasse, so the designation meant 1st Fighter Group, 3rd Fighter Wing) based at Mandelieu (near Cannes) were available when hostilities began on May 10, 1940. The unit was deployed to Wez-Thuisy in northern France and were soon in action on May

13th. Another unit, GC II/7, launched a 25-plane reconnaissance sortie over Athies-Péronne on June 1st. They encountered over ten Bf 109s and managed to shoot down Luftwaffe ace Werner Mölders to prove that the D.520 could take on the Bf 109. About 440 D.520s were built until the armistice in June 1940, with the ALA and Aéronavale (Naval Aviation) receiving 351 and 52 examples respectively.

Following the establishment of the Vichy government in July 1940, Germany authorized it to create its own air force and about 350 more D.520s were built by the end of 1941. From June 1941, Vichy French D.520s saw action against the British in Syria and Lebanon. Vichy French D.520s in North Africa also fought fiercely against the Allies during Operation Torch in November 1941. After Germany's occupation of southern France and the dissolution of Vichy forces, many D.520s were taken over by the Luftwaffe for use as trainers and some were also flown by Italian and Bulgarian units. Germany ordered the completion of another 150 aircraft as well, which brought total D.520 production to about 900 aircraft. When the Allies liberated southern France in 1944, a D.520 fighter group was formed to continue the fight against German forces. After WWII, D.520s were used as trainers and flight demonstrators until 1953 to cap a long period of service in ALA, Vichy, Free French, and post-war colors.

**D.520 Aces**

● **Sous-Lieutenant Pierre Le Gloan**

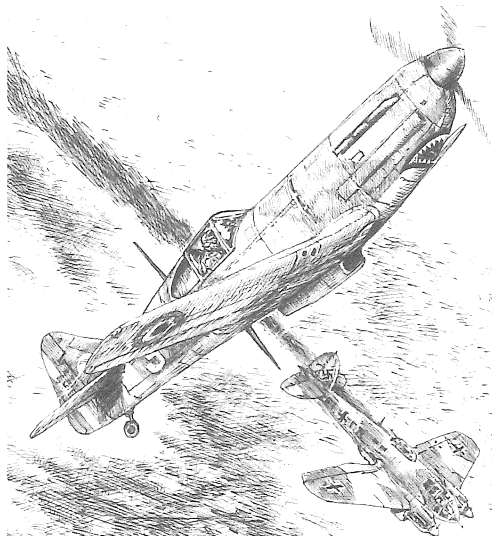
Born in 1913, Pierre Le Gloan joined the ALA in 1931 and flew MS.406s as a sergeant with GC III/6 at the start of WWII. On November 23, 1939, he shot down a Do 17 which had intruded into French airspace. Between March and May of 1940, he added another Do 17 and two He 111s to his score. Switching to the D.520, he claimed two Italian BR.20s over southern France on June 13th, followed by four CR.42s and a BR.20 on June 15th. He then became a Sous-Lieutenant (2nd Lieutenant) in the Vichy French air force and flew against the British in the Middle East, downing six Hurricanes and a Gladiator. He rejoined the Allied forces in 1943 but was killed in a flying accident in September of that year.

● **Adjudant-Chef Denis Pontains**

Denis Pontains was born in 1909 and joined the ALA in 1929. Flying the MS.406 with GC II/7, he claimed an Hs 126 as his first victory in April 1940. At the controls of a D.520 in May, he downed two He 111s and a Do 17. This was followed by two more He 111s and a Bf 109 in June, but Pontains was then shot down himself. He recovered from his wounds in 1942, after which he joined the French Resistance.

● **Adjudant-Chef Colonel Bouton**

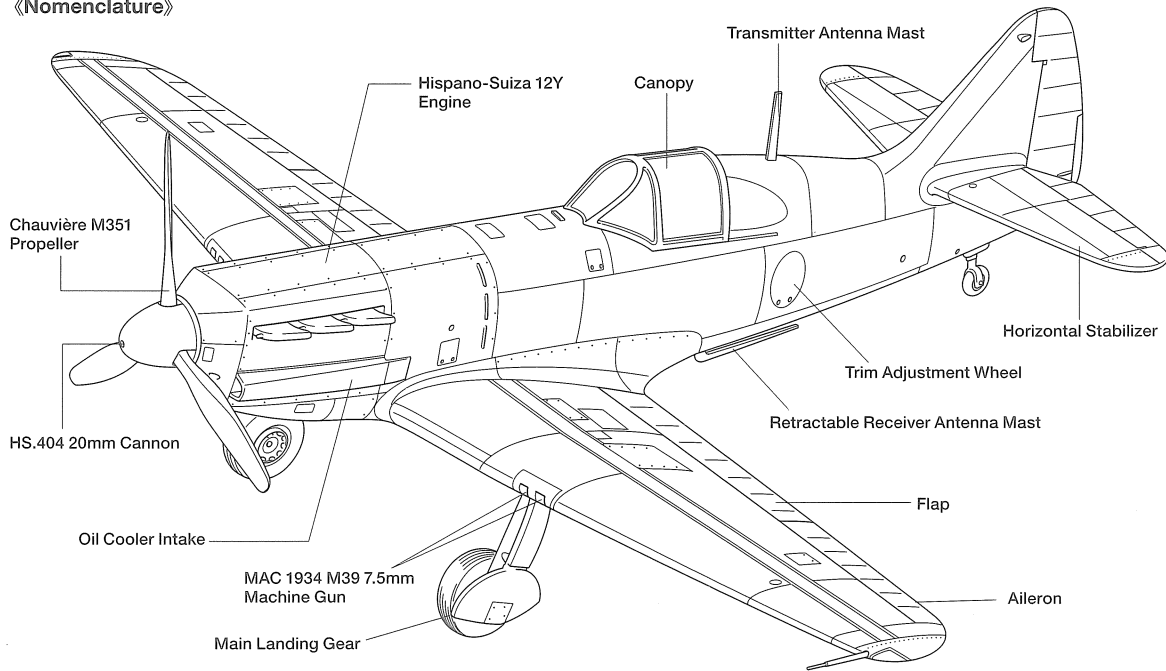
Little is known about this pilot except that he flew with GC II/3 from May 1940. After the armistice, he flew with Vichy French forces and is said to have accumulated a total of five victories.



**DEWOITINE D.520 "FRENCH ACES" W/STAFF CAR**



《Nomenclature》



## Entwicklung der D.520

Um die nach dem ersten Weltkrieg stagnierende Entwicklung von Luftfahrzeugen wieder anzukurbeln veranstaltete die französische Luftwaffe (ALA) diverse Entwicklungswettbewerbe in den 30er Jahren. Die Firma Avions Dewoitine nahm an der Ausschreibung für ein neues Jagdflugzeug der ALA im Jahr 1934 teil. Aber ihre D.513 verlor gegen die Morane-Saulnier M.S.405. Aus dieser Erkenntnis heraus setzten sie die Entwicklung mit dem Chef-Ingenieur Robert Castillo fort, was letztlich zu einem Vertrag im April 1938 führte. Die neue Entwicklung wurde D.520 genannt nach der vorliegenden ALA Forderung einer Höchstgeschwindigkeit von 520 km/h. Der Prototyp, ausgerüstet mit einem Hispano-Suiza 12Y-Motor und einem Zweiblattpropeller hatte seinen Jungfernflug im Oktober 1938. Verbesserungen wie zum Beispiel ein einzelner Kühler unter dem Rumpf, ein längeres Heck und ein Dreiblattpropeller mit verstellbarer Steigung führten zu der ersten Produktion von D.520, welche im November 1939 flogen. Wie auch immer, trotz weiterer Verbesserungen mit einem längeren Rumpf und mit stärkerem 12Y-45 Motor verzögerten die unzureichende Leistung und die Lieferengpässe bei den Motoren die Produktion.

### Die D.520 im Einsatz

Nur etwa 30 D.520 waren bei der GC1/3 eingesetzt (GC stand für Jagdgruppe, die Bezeichnung bedeutet also 1. Jagdgruppe der dritten Staffel). Sie hatte ihre Basis in Mandelieu nahe bei Cannes. Sie waren die einzigen verfügbaren D.520 als die Feindseligkeiten am 10. Mai 1940 begannen. Die Einheit wurde versetzt nach Wez-Thuisy in Nordfrankreich und war bald am 13. Mai im Einsatz. Eine andere Einheit GCII/7 startete eine Erkundungsmission mit 25 Flugzeugen über Athies-Péronne am 1. Juni. Sie griffen über 10 Bf-109 an und schossen unter anderem das Luftwaffenass Werner Mölders ab und bewiesen damit, dass die D.520 der Bf-109 ebenbürtig war. Etwa 440 D.520 wurden gebaut bis zum Waffenstillstand im Juni 1940. Davon erhielten die französische Luftwaffe 351 und die Marineflieger 52.

Nach der Ernennung der Vichy-Verwaltung im Juli 1940 genehmigte Deutschland ihr eine eigene Luftwaffe aufzustellen und so wurden 350 D.520 zusätzlich bis Ende 1941 gebaut. Von Juni 1941 an kämpfte die Luftwaffe der Vichy-Regierung mit ihren D.520 gegen die Briten in Syrien und im Libanon. Die D.520 der Vichy-Regierung kämpften auch in Nordafrika tapfer gegen die Alliierten während der Operation Torch im November 1941. Nach der Besetzung Südfrankreichs durch die Deutschen

und der Auflösung der Vichy-Regierung wurden viele D.520 von der Luftwaffe übernommen um als Trainer genutzt zu werden. Einige wurden auch von italienischen und bulgarischen Einheiten genutzt. Deutschland befehligte die Fertigung von weiteren 150 Maschinen was die Zahl der insgesamt produzierten D.520 auf 900 anhob. Als die Alliierten Südfrankreich im Jahr 1944 befreiten wurde eine D.520 Staffel aufbestellt um gegen die deutschen Streitkräfte zu kämpfen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die D.520 als Trainer und Vorführflugzeuge bis 1953 genutzt. Damit wurde eine lange Nutzungszeit in der ALA, in der Vichy-Regierung, im freien Frankreich und nach dem Krieg abgeschlossen.

### D.520 Asse

#### ●Unter-Leutnant Pierre LeGloan

Geboren im Jahr 1913 trat Pierre LeGloan 1931 in die ALA ein und flog die MS.406 als Unteroffizier bei der GCIII/6 zum Beginn des zweiten Weltkrieges. Am 23.11.1939 schoss er eine Do17 ab, die den französischen Luftraum verletzt hatte. Zwischen März und Mai 1941 fügte er eine andere Do17 und zwei He111 seiner Abschussliste hinzu. Nachdem er auf die D.520 gewechselt hatte beanspruchte er die Abschüsse von zwei italienischen BR.20 über Südfrankreich am 13. Juni, gefolgt von 4 CR.42 und einer BR.20 am 15. Juni. Er wurde zum Unter-Leutnant in der Vichy-Verwaltung befördert und flog gegen die Briten im Mittleren Osten. Dabei schoss er 6 Hurricanes und eine Gladiator ab. Er kehrte zu den alliierten Streitkräften im Jahr 1943 zurück, wurde aber bei einem Flugunfall im September dieses Jahres getötet.

#### ●Hauptfeldwebel Denis Ponteins

Denis Ponteins wurde im Jahr 1909 geboren und trat 1929 in die ALA ein. Mit der MS.406 der GCII/7 beanspruchte er seinen ersten Luftsieg über eine Hs126 im April 1946. Am Steuer einer D.520 schoss er im Mai zwei He111 und eine Do17 ab. Im Juni schoss Ponteins zwei weitere He111 und eine Bf109 ab wurde dann aber selbst abgeschossen. Er erholte sich von seiner Verwundung im Jahr 1942 und schloss sich dann dem französischen Widerstand an.

#### ●Hauptfeldwebel Colonel Bouton

Über diesen Piloten ist wenig bekannt außer der Tatsache, dass er ab Mai 1940 bei der GCII/3 flog. Nach dem Waffenstillstand flog er für die Vichy-Verwaltung und soll insgesamt 5 Luftsiege errungen haben.

## Le développement du D.520

Après la 1<sup>ère</sup> G.M., la France avait ralenti le développement de nouveaux avions de combat. Aussi, au début des années 1930, l'Armée de l'Air émit divers appels d'offres aux industriels. La Société Française Aéronautique (Avions Dewoitine) répondit à celui des chasseurs en 1934 mais son D.513 perdit face au Morane-Saulnier MS.405. Malgré cela, le développement se poursuivit sous la direction de l'ingénieur Robert Castillo et un contrat fut signé en avril 1938. Le nouveau modèle était désigné D.520 en référence à la vitesse minimale de 520km/h imposée par l'Armée de l'Air. Le prototype, équipé d'un moteur Hispano-Suiza 12Y et d'une hélice bipale, effectua son premier vol en octobre 1938. Des améliorations telles qu'un radiateur installé dans une baignoire sous le fuselage, une dérive agrandie et une hélice tripale à pas variable menèrent au D.520 de pré-production qui vola en novembre 1939. D'autres modifications comme l'allongement du fuselage et l'adoption d'un moteur 12Y-45 plus puissant entraînèrent des retards de production.

### Les D.520s en Action

Seulement 30 D.520 du GC I/3 (GC pour Groupe de Chasse) basé à Mandelieu (près de Cannes) étaient opérationnels au début des hostilités, le 10 mai 1940. L'unité fut déployée à Wez-Thuisy dans le nord de la France et entra en action le 13 mai. Une autre unité, le GC II/7 mena une mission de reconnaissance avec 25 appareils le 1<sup>er</sup> juin au-dessus de Athies-Péronne. Ils rencontrèrent plus de 10 Bf109E et réussirent à descendre l'as Allemand Werner Mölders, prouvant que le D.520 pouvait dominer le Bf109. Environ 440 D.520 ont été produits jusqu'à l'armistice de juin 1940, l'Armée de l'Air en recevant 351 et l'Aéronavale 52 exemplaires respectivement.

Suite à la formation du Gouvernement de Vichy en juillet 1940, l'Allemagne l'autorisa à constituer sa propre force aérienne et 350 D.520 supplémentaires furent construits jusque fin 1941. A partir de juin 1941, les D.520 de Vichy furent utilisés contre les Britanniques en Syrie et au Liban. Ceux basés en Afrique du Nord combattirent farouchement les alliés lors de leur débarquement (Opération Torch) en novembre 1941. Après l'occupation du sud de la France par les Allemands et la dissolution des forces armées de Vichy, de nombreux D.520 furent saisis par la Luftwaffe et utilisés pour l'entraînement. Certains furent transférés dans des unités Bulgares et Italiennes. L'Allemagne ordonna la construction de 150 machines supplémentaires, ce qui amena la production

totale à 900 appareils environ. Lorsque les alliés libèrent le sud de la France en 1944, un groupe de D.520 fut constitué par des pilotes français pour continuer le combat contre les forces Allemandes. Après la 2<sup>ème</sup> G.M., des D.520 furent utilisés en France pour l'entraînement et démonstrations jusque 1953.

### As sur D.520

#### ●Sous-Lieutenant Pierre Le Gloan

Né en 1913, Pierre Le Gloan s'engagea dans l'Armée de l'Air en 1931 et vola en tant que sergent sur MS.406 au GC III/6 au début de la 2<sup>ème</sup> G.M. Le 23 novembre 1939, il abattit un Do17 qui s'était aventuré au-dessus de la France. Entre mars et mai 1940, il ajouta un autre Do17 et deux He111 à son palmarès. Passant sur D.520, il descendit deux bombardiers italiens BR.20 au sud de la France le 13 juin puis quatre CR.42 et un BR.20 le 15 juin. Il passa ensuite sous-lieutenant dans l'Armée de l'Air de Vichy et combattit les britanniques au Moyen-Orient, abattant six Hurricane et un Gladiator. Il rejoignit ensuite les forces alliées en 1943 mais fut tué dans un accident de vol en septembre de la même année.

#### ●Adjudant-Chef Denis Ponteins

Denis Ponteins est né 1909 et a rejoint l'Armée de l'Air en 1929. Aux commandes d'un MS.406 du GC II/7, il abattit un Hs126 en avril 1940, sa première victoire. Volant maintenant sur D.520, il revendiqua deux He111 et un Do17 en mai. Ils furent suivis par deux autres He111 et un Bf109 en juin, mais Ponteins fut ensuite abattu. Il ne sera remis de ses blessures qu'en 1942 et rejoindra ensuite la Résistance.

#### ●Adjudant-Chef Colonel Bouton

On connaît peu de choses sur ce pilote, excepté qu'il vola au GC II/3 à partir de mai 1940. Après l'armistice, il vola au sein des Forces de Vichy et y aurait accumulé un total de cinq victoires.

### Specifications

- Wingspan: 10.20m
- Length: 8.60m
- Height: 2.56m
- Engine: Hispano-Suiza 12Y (910hp)
- Maximum Speed: 530km/h
- Range: 900km
- Armament: HS.404 20mm cannon x1,  
MAC 1934 M39 7.5mm machine gun x4