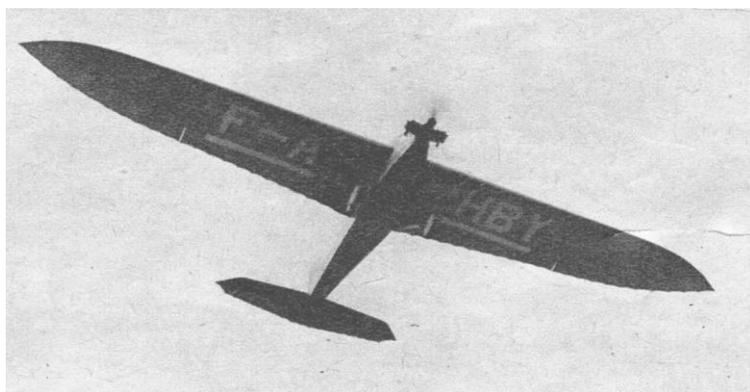


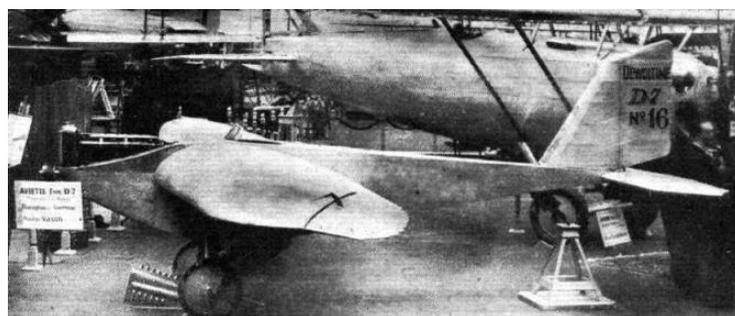
**Dewoitine d-7 :** Le plan du D-7 dont la réalisation a pris du retard dans les ateliers (?) du CERVIA porte le Clerget (page précédente) du modèle de Barbot. Il existe un plan tchèque SFA du D-7 à moteur Salmson, plan beaucoup plus sophistiqué que le notre, mais je ne sais pas s'il est encore disponible. Il y a eu plusieurs façons de monter les Clerget et je ne suis pas certain que celle que j'ai choisie (d'après une bonne photo) corresponde exactement à celle du Petit Parisien. Comme sur ce plan, il existe parfois un petit carénage sur le système d'allumage et le pare-brise est parfois absent. Bien qu'un numéro 16 ait

été attribué, il est peu probable que 16 D-7 aient été construits. J'ai trouvé trace de 3 immatriculations, peut-être y en a-t-il d'autres. Un F-AHBY appartenant à un service officiel et les F-ESEE et ESEP, immatriculations hors liste, ES voulant, paraît-il, dire essai (moins de 100 h) mais je ne sais par qui. Des D-7 ont été vendus en Pologne, en Tchécoslovaquie et au Japon.



### Un oiseau rare : le Dewoitine D-7 n°16

Comme il est dit plus haut, le n° 16 est le dernier numéro attribué de la série. Il a été exposé au salon de 1924, équipé du tout nouveau moteur Vaslin



à 6 cylindres en ligne de 2 l. de cylindrée. Après avoir participé au meeting de Vauville en aout 23, il avait réussi les épreuves éliminatoires du Tour de France des Avionnettes en 24, mais en fut écarté pour non homologation du moteur. Devant ces échecs, Dewoitine abandonna les avions très légers. L'avion ne revola pas, d'autant que

son moteur fut abandonné. Il fut tardivement donné au MAE où il a été détruit dans l'incendie du 17/05/1990. Sur la photo de gauche, prise dans les réserves de Villacoublay, on entre-aperçoit l'avant du capot entre les ailes bien estampillées.

