LES DEWOITINE 338

Lorsque la France s'engagea dans la Deuxième Guerre mondiale, les avions les plus nombreux dans la flotte de sa principale compagnie étaient les trimoteurs Dewoitine 338, issus du Dewoitine 332, contemporain de la création d'Air France.

Ces appareils traversèrent la guerre sous les couleurs de Vichy et sous les cocardes de la France Libre et terminèrent leur carrière après la victoire, au service d'Air France, recréée en 1946.

Par Robert Esperou



mile Dewoitine, ancien directeur de fabrication chez Latécoère, avait construit entre 1924 et 1931 quelques prototypes d'avions de transport, dont aucun n'avait débouché sur une production en série. Il se révéla dans ce domaine à partir de quelques réalisations spectaculaires de monoplans métalliques à aile basse : le Dewoitine "le Trait d'Union" (1), d'où dériva le Dewoitine 332 "Emeraude" à la tragique destinée (2) Celui-ci donna paissance au Dewoi-

DE 1936 À L'ÉTÉ 1940

Le prototype F-A0ZA "Clémence Isaure" vola à Francazals pour la première fois en été 1936. Il se distinguait de ses prédécesseur immédiats par des dimensions supérieures, des moteurs plus puissants (trois Hispano Suiza 9 V 16/17 de 650 ch chacun) et un train d'atterrissage dont les éléments principaux s'éclipsaient dans les nacelles des moteurs latéraux.

route Toulouse-Dakar, le protoype de la nouvelle série de trimoteurs Dewoitine fut également utilisé en 1937 sur Paris-Marseille et transporta la Commission Aéronautique de la Chambre des Députés en Europe centrale et en URSS. En décembre, il fut essayé sur Damas-Saïgon.

AJACCIO

Le prototype du D. 338 ayant donné satisfaction, la flotte d'Air France s'enrichit rapidement d'un grand nombre de ces trimoteurs :



deux à la fin de 1937, 20 à la fin de 1938, 29 à la fin de 1939. Le Dewoitine 338 fut exploité en trois versions principales, court-courrier (Europe): 22 sièges; moyen-courrier (ligne d'Amérique du Sud, tronçons terrestres): 18 sièges; long-courrier (Extrême-Orient): 6 fauteuils et 6 sièges. 31 furent construits.

L'ORIENT

L'avion de tête de série n°1, F-AQBA, un longcourrier, effectua, en janvier 1938, un vol expérimental Marseille-Hanoï. Ainsi, trois ans après le malheureux essai de l'"*Emeraude*", qui avait coûté la vie à Maurice Noguès, son projet se réalisait : la liaison de bout en bout avec le même équipage et le même appareil au lieu de la juxtaposition de l'hydravion (Marseille-Beyrouth), de l'autocar (Beyrouth-Damas) et de trois ou quatre types d'avions terrestres jusqu'à Hanoï.

Le 10 août 1938, le D 338 n°6, F-AQBF, prolongea la route d'Extrême-Orient jusqu'à Hong-Kong. Malgré l'accord de survol du territoire chinois passé avec le Haut Commissaire à l'Aviation Chinoise, M. T.V. Soug, le ciel était peu sûr dans la région, d'où l'énorme "F" noir sur le dos de l'avion, et le drapeau tricolore peint sur chaque côté de la dérive ainsi que sur l'intrados et l'extrados de chaque extrémité des ailes.

L'intérêt politique et commercial de ce prolongement était évident : les Imperial Airways reliaient déjà les Indes à Hong-Kong depuis trois ans, et les Pan American Airways en avaient fait depuis avril 1937 l'aboutissement de la première route transpacifique San Francisco-Honolulu-Manille-Hong-Kong.

A ces premiers vols expérimentaux ou inauguraux succéda la mise en place progressive d'une dizaine de Dewoitine 338, nommés d'après les villes d'Asie qui jalonaient le parcours. A la fin de 1938, un nouveau parcours tut reconnu pour la ligne Marseille-Hong-Kong en Dewoitine. Plus méridionale que celle tra-

Ci-dessous et page précédente, le Dewoitine 338-01 "Clémence Isaure" F-AOZA fin 1938 avec des capots NACA aux moteurs et des carénages de roue ditionnellement utilisée, via l'Italie et la Grèce, cette route passait par Tunis, Tripoli, Benghazi, le Caire, Lydda et Beyrouth; elle était, au moins en hiver, plus sûre que celle via Naples et Athènes.

C'est via cet itinéraire que François Breguet, neveu du grand constructeur, effectua plusieurs voyages dont un aller-retour France-Indochine-Marseille-Hanoï du 30 mars au 7 avril 1939 à bord du F-AQBF. (commandant de bord G. Maurens); Hanoï-Marseille du 30 avril au 5 mai 1939 à bord du F-ARIB (commandant de bord R. Capillon) jusqu'à Damas, puis à bord du F-ARID (commandant de bord A. Lacaze. Ce même A. Lacaze fut abattu par la chasse japonaise au-dessus du golfe du Tonkin le 7 juillet 1940 aux commandes du F-AQBA).

La ligne d'Orient fut en effet exploitée jusqu'à l'été 1940 ; un des derniers passagers fut Louis



Ci-dessus et ci-dessous, le D.338-01 en essais en 1935, avec une dérive haute (Archives Air France).

1937,

le prototype

17 passagers

au Bourget (Doc. MAE).

du D. 338

embarque

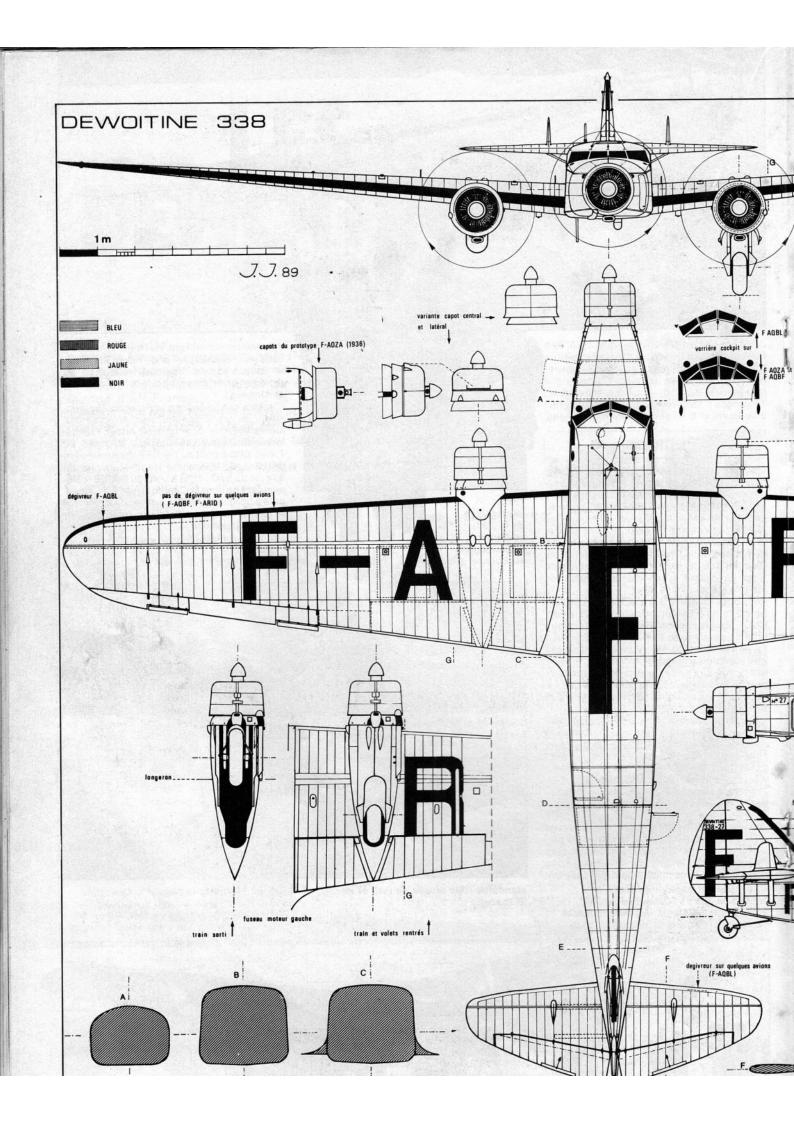
Above and below, the D.338 prototype tested in 1935 with a higher fin.

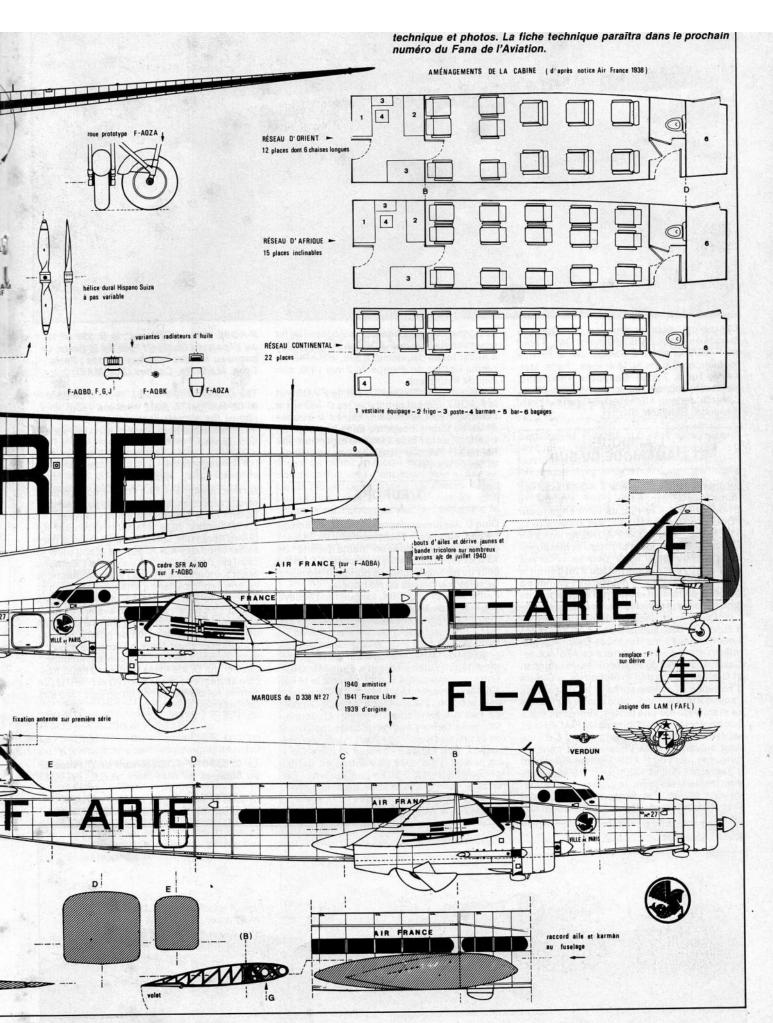


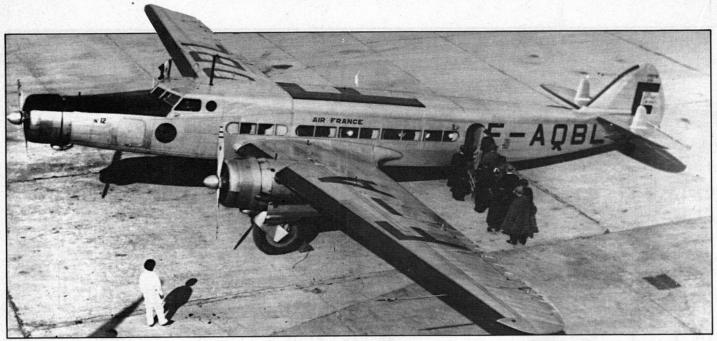
standards (Doc Musée de l'Air et de l'Espace).

Below and previous page, the Dewoitine 338-01 "Clémence Isaure" F-AOZA at the end of 1938. Note the new NACA engine cowlings, and the standard wheel fairings.









Castex qui, pour commencer son tour du monde en avion, parti, le 9 mars 1940, à bord du F-ARIB et arriva à Saïgon, par le service régulier, en 5 jours et 18 étapes : Paris, Marseille, Tunis, Tripoli, Benghazi, Alexandrie, Beyrouth, Bagdad, Bassorah, Bouchir, Djask, Karachi, Jodpur, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoon, Bangkok, Saïgon.

L'AFRIQUE ET L'AMÉRIQUE DU SUD

Le premier D. 338 de série F-AQBA avait été immatriculé au nom d'Air France le 2 novembre 1937 et tout de suite engagé sur l'Orient, qu'avait défriché son ancêtre le D. 332 ; le deuxième D. 338, F-AQBB, fut livré à Air France quelques jours plus tard et mis aussitôt en service sur la "ligne" pour succéder aux D. 333. Il n'y resta guère puisqu'il fut détruit le 23 mars 1938 lorsqu'il heurta les Pyrénées à Corsavy, entraînant la mort de l'équipage et de cinq passagers parmi lesquels le directeur de l'exploitation de l'Aéromaritime. Une dizaine d'autres D. 338, équipés de 12 ou 15 sièges furent engagés sur Toulouse-Dakar. La première partie de l'itinéraire Toulouse-Casablanca avait dû être modifiée via Lézignan et Oran en raison de l'évolution de la Guerre d'Espagne et, même après la fin de celle-ci, l'animosité des franquistes contre Air France se manifesta par une protestation diplomatique contre le survol d'Ibiza par le F-AQBI le 21 septembre 1939 (pilote Ruggeimer). Cet incident suivait de près l'internement pendant quelques jours du F-AQBO (pilote Fulachier) à Barcelone (juillet 1939). Il est vrai que, pendant les derniers jours de la guerre civile, certains de ces avions avaient accompli quelques irrégularités d'itinéraire en vue d'évacuer des personnalités républicaines assiégées ; tel fut notamment le cas du F-AQBC le 21 février 1939 à Alicante. Un deuxième D. 338, le F-ARIC fut perdu, victime du givrage, le 2 mai 1939, non loin de Marrakech.

Au début de 1939, deux D. 338, le F-AQBR et le F-AQBT allèrent remplacer les D. 333 sur le continent sud américain. Basés à Buenos Aires, ils furent incoporés dans le groupe de transport de la Force aérienne argentine, stationné à El Palomar; il ne furent rayés des contrôles qu'en 1947.

L'EUROPE

Cinq D. 338 furent réservés à l'exploitation du réseau européen "continental", ils étaient généralement équipés en "haute densité" de 15 à 21 sièges et basés au Bourget. Comme ceux du réseau africain, ils portaient des noms de villes françaises de métropole.

Parmi ceux-ci: F-AQBK, longuement essayé par Lionel de Marmier à la fin de 1938 et au début de 1939, avant sa mise en service; cet avion fut ensuite engagé sur Paris-Berlin en mai 1939, en pool avec les JU. 52 de DLH et, en juillet de la même année, sur les vols expérimentaux de poste nocturne Paris-Marseille. Entre ces deux dates, il avait effectué le 18 juin 1939 la correspondance Marseille-Lyon-Paris avec le Boeing 314 NC 19604 "Atlantic Clipper" de Pan Am New-York - Açores - Lisbonne - Marseille. Le temps de vol (escales comprises) de ce premier New-York - Paris ouvert aux passagers avait été de 47 heures 29 minutes.

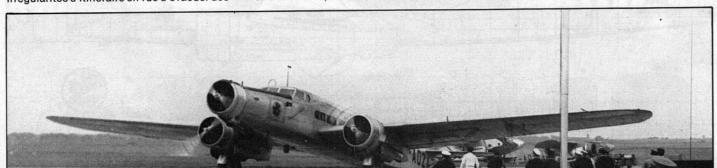
La saison d'été 1939 vit l'entrée en service généralisée des D. 338. En plus du Paris - Berlin et du Paris-Lyon-Marseille, déjà cités, on les trouva sur Paris - Copenhague - Stockholm et Paris - Londres, où ils offraient deux des six F-AQBL "Ville d'Orléans", le D. 338 n° 12, au départ du Bourget. Près de la porte, un panneau indique les destinations : Paris, Lyon, Marseille, Cannes (Doc MAE).

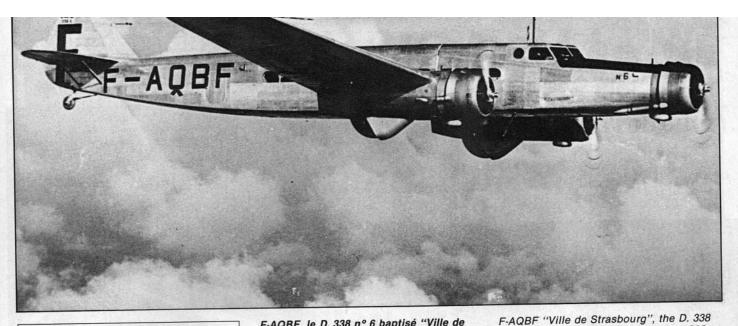
The D. 338 n° 12 F-AQBL "Ville d'Orléans" at Le Bourget. A plate near the cabin door, shows the aircraft destination and intermediate stops: Paris, Lyon, Marseille and Cannes.

services quotidiens d'Air France, dont certains en correspondance avec les trois services quotidiens Paris - Lyon - Marseille - Cannes. En décembre 1939, Marseille-Lisbonne fut ouvert après que le terminus de la ligne transatlantique des P.A.A. eût été établi dans la capitale portugaise : le survol de l'Espagne étant toujours interdit par l'état franquiste, la liaison hebdomadaire s'effectuait via Oran et Tanger. Guillaumet, entre autres, y pilota des D. 338. La plupart des D. 338 avaient en effet été remis à la disposition d'Air France après avoir été, à la déclaration de guerre, réquisitionnés pour constituer cinq sections d'avions long-courriers de trois appareils chaucune. Les dernier D. 338 livrés le furent à l'état français au début de 1940 : F-ARTC et F-ARTD ; ce dernier fut d'ailleurs détruit en juin 1940 lors de l'invasion allemande.

Le D. 338-01 F-AOZA devant deux Potez 62 au Bourget, en 1938 (Arch. A.F.).

In 1938 at le Bourget, in front of two Potez 62, the Dewoitine D. 338-01 F-AOZA.





DE L'ÉTÉ 1940 À 1946 VICHY

La capitulation eut pour premier effet d'interrompre toute activité aérienne, civile comme militaire.

La reprise progressive des activités de transport aérien sous le contrôle de l'occupant fut limitée à la métropole, au bassin méditerranéen et à la partie africaine de l'empire. C'est ainsi que la commission franco-italienne d'armistice définit le 12 août 1940 une douzaine de. D. 338. Les F-AOZA, F-AQBI, F-AQBO, F-ARIG et F-ARTC furent désignés pour la transversale nord africaine Tunis-Alger-Oran-Casablanca; les F-AQBG, F-AQBP, F-ARIA et F-ARIB sur Marseille-Alger-Gao-Bamako-Dakar; F-AQBQ et F-ARIF sur Marseille-Alger-Gao-Niamey-Zinder-Fort Archambault-Bangui-Brazzaville-Pointe Noire-Libreville. Cette liste doit d'ailleurs être incomplète puisque le F-AQBJ, qui n'y figure pas, fut victime d'une collision fatale avec une colline près de Carnoville (Bénin, alors Dahomey) le 11 octobre 1940 ; le F-AQBM, qui ne figure sur aucune des listes, vola sur le réseau intérieur Marseille-Toulouse-Vichy et Marseille-Lyon-Vichy. Quatre D. 338 se trouvaient hors de portée : les deux du réseau d'Amérique du Sud, déjà mentionnés, F-AQBR et F-AQBT, et trois qui ne rentrèrent pas d'Indochine après l'armistice : F-AQBA, F-AQBH et F-AQBN.

Le F.AQBA fut abattu le 7 juillet 1940, comme on l'a mentionné quelques paragraphes plus haut, par la chasse japonaise ; ce fut certainement par méprise puisqu'une des victimes se trouva être un officier de la marine japonaise membre de la commission de contrôle de l'armistice. Les funérailles officielles des officiers français, membres de la même commission, et de l'officier japonais eurent lieu en présence du général Catroux et du général Nishihara ; les japonais versèrent une indemnité

Le n° 26 F-ARID "Ville de Hong-Kong", à Marignane, sous Vichy. En dessous, le n° 1 F-AQBA en 1938 ou 1939, lors d'une escale officielle outre-mer. Notez le drapeau sur la dérive.

N° 26 F-ARID "Ville de Hong-Kong" at Marignane, bearing the "Vichy markings". Below, n° 1 F-AQBA in 1938 or 1939, during a stop in the French empire.

F-AQBF, le D. 338 n° 6 baptisé "Ville de Strasbourg", vu avant février 1938.

de plus d'un million de francs pour la perte du F-AOBA.

Le F-AQBH et le F-AQBN assurèrent les vols épisodiques entre Hanoï, Tourane, Vientiane et Saïgon ; ils portèrent à partir de juin 1942 le "hinomaru" sur leur camouflage vert délavé et furent de moins en moins disponibles en raison des difficultés d'entretien dues à la pénurie de pièces de rechange ; le F-AQBN était néanmoins encore en état de vol en 1945 lorsqu'il fut confisqué par les Japonais le 2 mars.

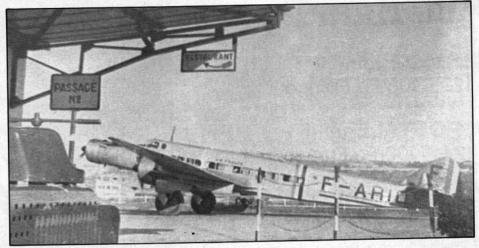
Tous les autres D.338, à l'exception de trois qui se trouvaient indisponibles à ce moment là, furent engagés par le gouvernement de Vichy dans la campagne de Syrie. Quatre d'entre eux y périrent: F-AQBE, F-AQBO, F-AQBS et F-ARIA.

nº 6, seen in flight before February 1938.

LA FRANCE LIBRE

Deux autres, F-AQBD et F-ARIE après réparation, furent utilisés par la France Libre qu'ils servirent comme FL-AQB (puis FC-AQB) et FL-ARI. Ils firent partie de la collection hétéroclite d'appareils que Lionel de Marmier regroupa pour constituer les Lignes Aériennes Militaires à partir de septembre 1941. Avec L. de Marmier souvent lui-même aux commandes, ces deux trimoteurs accomplirent de nombreux vols entre Damas, Rayack, le Caire, Brazzaville et Bangui. C'est aux environs de cette agglomération que la FL-ARI termina sa carrière, écrasé en brousse en novembre 1942.

A suivre







L'ALLEMAGNE

ovembre 1942 fut aussi la date du débarquement allié en Afrique du Nord et de l'invasion de la zone sud de la France par les Allemands. Ceux-ci firent à cette occasion main basse sur la flotte d'Air France en métropole sous forme de location (de longue durée!) à Deutsche Lufthansa. Furent ainsi saisis les F-AQBC (qui devient D-ASPQ), F-AQBM (D-AUAU), F-ARIF (D-AZAT).

La liste (3) annexée au contrat du 1er février 1943 entre Air France et la DLH comporte d'autres D. 338 dont l'identité pose quelques problèmes, le F-AOZA y figure avec la mention "attente révision". Il y demeura probablement jusqu'à sa disparition dans le bombardement de Francazals en août 1944. Le F-AQBL était également "en révision". Le F-AQBM figrure deux fois dans la liste, une fois avec 2817 heures de vol, une aure fois avec 1911 heures seulement et la mention "indisponible". Le plus surprenant est tout de même la présence du F-AQBR, 1921 heures de vol, évalué 2775 000 F, qui était à ce moment là sous les cocardes argentines à la base d'El Palomar. Une autre anomalie consiste à faire figurer le

F-ARIG dans la liste... des Bloch 220. En fait, il semble bien que ce D. 338 était présent à Alger au moment du débarquement allié et il est possible qu'il ait été détruit à cette occasion.

ALGER

Huit autres D. 338, absents de métropole en novembre 1942 eurent plus de chance et purent continuer à servir sur la ligne Alger-Casablanca-Dakar. Ils y furent rejoints par le FC-AQB, qui retrouva en septembre 1943 son immatriculation initiale F-AQBD.

Après la victoire des Alliés en Europe, ces trimoteurs devinrent la propriété du ministère de l'Air et servirent à la remise en route des services du R.L.A.F. (Réseau Liaisons Aériennes Françaises) redevenu Air France à partir du 1er janvier 1946. On les retrouve au hasard des car-



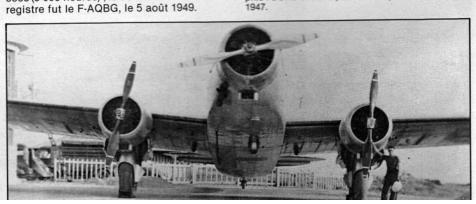
Ci-dessus, le D 338 n° 24 « Ville de Bangkok », Marignane, 1939. Le nom de baptême est peint en bleu ciel sous l'hippocampe. F-AQBF : le n° 6 après février 1938 (Coll. AF).

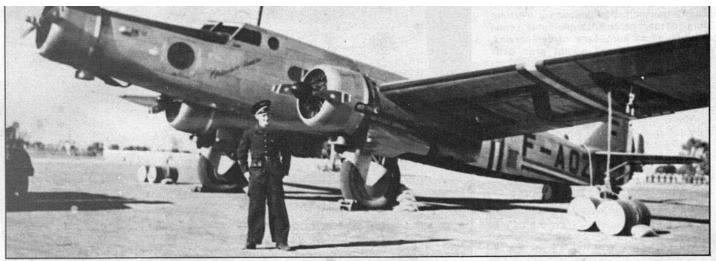
Londres, Le Bourget, Lyon, Ajaccio. Ils s'effacèrent progressivement devant l'arrivée de matériel plus moderne. Ce fut d'abord le vétéran F-AQBD, réformé en février 1946, qui disparut du registre en novembre de la même année. En février 1946 aussi, le F-ARTC et le F-ARID furent immobilisées à Palma de Majorque avant d'être réformés l'année suivante et radiés. Puis ce fut le tour du F-ARIH, réformé en novembre 1946, suivi de tous les autres en juin-juillet 1947 : F-AQBE, F-AQBG, F-AQBI, F-AQK, F-AQBP, F-ARID. Tous avaient à ce moment là entre 3 000 et 5 000 heures de vol, que le F-AQBP avait même légèrement dépassées (5 009 heures) ; le dernier à être radié du

Above, D. 338 n° 24 « Ville de Bangkok », Marignane, 1939. The name of the aircraft in painted sky blue below the insignia. F-AQBF: n° 6 after February 1938.

Un trimoteur Dewoitine, le D. 332, était présent à la naissance d'Air France en 1933 ; six ans plus tard, à la veille du deuxième conflit mondial, ses successeurs, les D. 338, représentaient plus du tiers du potentiel de production de la compagnie nationale et plus de la moitié entre l'armistice de 1940 et l'invitation de la zone non occupée. Sans mettre fin à leur carrière, la guerre la perturba profondément et il est difficile d'imaginer ce qu'aurait été l'ave-

(3) Publiée dans Commission consultative des dommages et des réparations, Ingérences allemandes dans les transports et communications. Monographie TC 8 Aéronoautique Civile. Imprimerie Nationale 1947



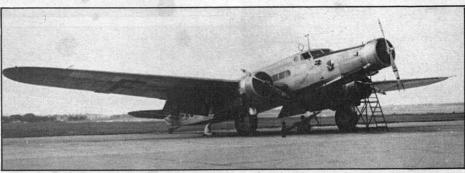


nir de ces machines dans un monde où la paix aurait continué à régner.

Le Dewoitine 332 ne fut pas le premier trimoteur à aile basse. Le Junker 52/3m, en Allemagne, les Wibault 280 et 283 T en France, l'avaient précédé de plusieurs mois. En raison de son caractère plus moderne, le Dewoitine 338 se comparait plus qu'honorablement avec ces deux machines, mais il céda le pas, dans ce genre de trimoteurs, aux productions postérieures de l'industrie italienne (Savoia Marchetti SM 75 et SM 83).

Les uns comme les autres furent rapidement surclassés par un autre type d'avion de transport. Deux mois et demi après le décollage du premier Dewoitine 338, l'industrie américaine avait fait voler à Santa Monica un bimoteur qui succédait au Douglas DC 1 et DC 2 : c'était le "Douglas Sleeper Transport" X14988 prototype

De haut en bas (top to bottom): très rare photo du F-AOZA aux lignes du levant en 1941 (Coll. privée). F-AOZA, D. 338 n° 01, 1938, Le Bourget (MAE). F-AQBF, D. 338 n°6, vol inaugural (maiden flight), Hong Kong, 4 août 1931 (Air France).





FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS: Longueur: 22,13 m Envergure: 29,36 m Hauteur: 5,57 m

Surface portante: 99,00 m² Surface ailerons: 5,05 m² Surface volets intrados: 10,09 m² Envergure stabilisateur: 7,90 m Surface du stabilisateur: 10,07 m² Volume des soutes AV + AR : 6,895 m³ Capacité des réservoirs d'essence :

3 360 litres + une nourrice 170 litres d'essence éthylée

VITESSE ET TEMPS:

Vitesse maxima: 310 km/h Vitesse de croisière : 260 km/h

Vitesse sur 2 moteurs : 207 km/h (à 1 800t/m) Vitesse d'atterrissage: 120 km/h Temps de décollage à pleine charge :

20 secondes

Temps de montée à 1 000 m : 6 mn, 08 s. Temps de montée à 1 800 m : 11 mn

(altitude de croisière)

Temps de montée à 3 000 m : 18 mn, 56 s.

PLAFOND:

Théorique : 5 250 m Pratique: 4 900 m Sur 2 moteurs: 2 900 m

DEVIS DE POIDS		Aux normes d'exploitation d'Air France		
	Essais officiels prototype en déc. 35	Equip. continental (3 équipage 22 passagers)	Equip. Afrique (3 équipage 15 passagers)	Equip. Orient (4 équipage 12 passagers)
Poids à vide équipé	6 754 kg	7 764 kg	7 764 kg	7 764 kg
Poids combustibles	1 090 kg	720 kg	1 300 kg	1 700 kg
Charge utile	3 256 kg	2 508 kg	1 928 kg	1 528 kg
Masse totale au décollage DISTANCE	11 100 kg*	10 992 kg	10 992 kg	10 992 kg
FRANCHISSABLE		800 km	1 500 km	2 000 km*

des valeurs nettement plus élevées ont été indiquées dans le FANA de mars 87 Nº 208, page 22. Elles concernent des voyages exceptionnels vers le proche Orient.

CONSTRUCTION:

Métallique, structure en duralumin, ferrures en acier haute résistance, revêtement en védal sauf gouvernes d'empennages entoilées. Fuselage coque en trois parties. Voilure basse mono-longeron. Volets d'intrados. Volets de correction (flettners) sur gouvernes.

ATTERRISSEUR :

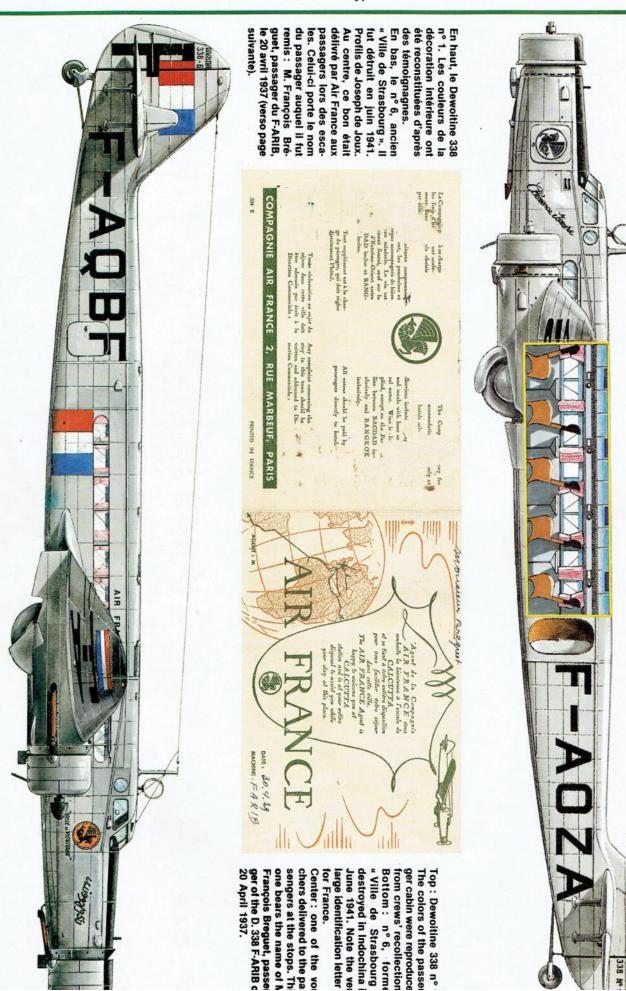
Train Messier oléo-pneumatique escamotable à voie de 6,99 m entre axes des roues (6,60 m entre bords internes). Béquille à roue orientable.

GROUPES MOTOPROPULSEURS:

3 moteurs HISPANO SUIZA type 9 V - (gauche et central 9 V 16, droit 9 V 17). Moteurs à 9 cylindres en étoile refroidis par air.

Alésage 155,6 mm, course 174, 7 mm, cylindrée totale 29,18 litres. Puissance nominale : 575 ch. Puissance disponible au décollage : 650 ch.

Régime nominal : 1 900 t/m.
Poids total du moteur à vide : 390 kg. Diamètre 1,40 m.
3 hélices métalliques HISPANO de 3,215 m de longueur, à pas variable en vol.





great Lastorn chambre h , 1/6, 10 Light breakfast will be served in dining room at a Le petit déjeuner sera servi dans la Votre chambre est réservée à l'hôtel Your room has been reserved at hotel Baggage will be collected at :-Les bagages seront enlevés à ; You will be called at : Vous serez réveillé à :

> En haut: D. 338 n° 24 ville de Nantes », avec es marques de la période de Vichy. En bas, le nº 7 v Ville d'Angoulême » puis v Ville de Damas » aux couleurs de la République française en 1945. Il fut le dernier D.338, ferraillé en Au centre, le verso du bon remis à M. François Breguet lors de son escale à Calcutta.

Le départ de l'appareil de l'aéroport est à :

1949.

L'autobus quittera l'hôtel à : Car will leave hotel at : Machine will leave airport at :

CREW STAYS AT HOTEL

Les passagers sont instanment priés d'être prêts à partir à l'heure indiquée, l'autobus ne pouvant attendre. Ils pour-reont être tenus responsables de tout préjudice pouvant résulter de leur retard.

Passengers are carneady requested to be ready to leave at the above mentioned time as the car cannot wait. They might be held responsible for any prejudice caused by a delaid departure.

Top: the Dewoitine 338 n° 24 City of Nantes, in the markings of the Vichy period. Bottom: nº 7, « Ville d'Angoulême », later « Ville de Damas », in the colors of the French Republic, 1945. It remained the last D.338 until scrapping in 1949.

> 12 3/4 R 13/

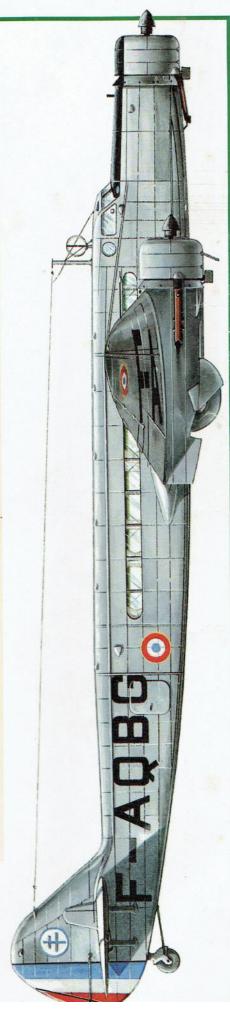
Les coupons de change sont échangés par l'Agent ou l'hôtel au taux de 1£stg == Exchange coupons are exchanged by the Agent or the hotel at the rate of 1 £stg=

The currency of this country is ;

Shoo

Local Standard time is G. M. T. plus : L'heure locale est G. M. T. plus ;

Center, the voucher delivered to François Breguet at its stops in Calcutta, when he was flying in the F-ARIB from France to Indochina (hours are A.M.).



du DC 3. Les performances de cet appareil, destiné à la plus grande renommée qu'aucun avion de transport ait jamais connue, n'étaient alors que marginalement supérieures à celle des trimoteurs européens contemporains. Mais il accomplissait autant avec deux moteurs qu'eux avec trois; sa construction multilongeron lui conférait plus de robustesse et était garante d'une plus grande longévité. Sa rentabilité allait s'avérer meilleure. Les commandes très nombreuses des compagnies des Etats-Unis, puis la production de masse à l'occasion de la guerre, vinrent encore en abaisser le coût.

Après les avions de transport issus d'avions de guerre, après ceux dérivés d'avions de "raid" ou de "record", arrivait l'âge économique du transport aérien.

> D. 338 escorté par des Glenn Martin pendant la guerre (peut-être pour le transport de l'Amiral Platon).

D. 338 escorted by Martin 167 during WW 2.





LISTE DE PRODUCTION DES DEWOITINE 338

N° 01. F-AOZA "Clémence Isaure" C de N 26 juin 1936, immatriculé 8 juillet 1936 au nom d'Air France; muté à l'Etat français en août 1941; muté à Air France en février 1942; loué à DLH 1er février 1943; détruit à Toulouse Francazals 5 avril 1944, radié 12 janvier 1945.

N°1. F-AQBA "Ville de Paris" puis Ville de Saïgon" C de N 28 septembre 1937; immatriculé au nom d'Air France 2 novembre 1937; abattu par la chasse japonaise 7 juillet 1940 dans le golfe du Tonkin; radié 30 juin 1941.

N°2. F-AQBB "Ville de Toulouse" immatriculé au nom d'Air France 18 novembre 1938; détruit à Corsavy (Pyrénées Orientales) 23 mars 1938.

N°3. F-AQBC "Ville de Lyon" C d N 1er décembre 1937; immatriculé au nom d'Air France 14 décembre 1937; loué à DLH 1er février 1943.

N° 4. F-AQBD "Ville de Bordeaux" puis "Ville de Beyrouth" CdN et immatriculation au nom d'Air France 23 décembre 1937; saisi par la France Libre 13 juillet 1941, devient FL-AQB "Belfort"; FC-AQB août 1942; à nouveau F-AQBD 4 septembre 1943; muté au Ministère de l'Air 18 juin 1945; réformé 16 février 1946; radié 25 novembre 1946.

N°5. F-AQBE "Ville de Lille" CdN et immatriculation au nom d'Air France 14 avil 1938; réformé 14 juin 1947; radié 2 avril 1948.

Nº 6. F-AQBF "Ville de Strasbourg" puis "Ville de Vientiane" CdN



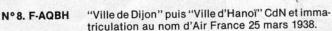
De haut en bas : F-ARIF, F-AQBD peint en



N°7. F-AQBG

"Ville d'Angoulême" puis "Ville de Damas" CdN et immatriculation au nom d'Air France 3 mars 1938; muté à la Rébublique Française en 1945; retiré du service octobre 1946, réformé en 1947, radié 5 août 1949.





N°9. F-AQBI "Ville de Metz" CdN et immatriculation au nom d'Air France 28 février 1938; muté Miistère de l'Air 18 juin 1945; réformé 12 juillet 1947; radié 2 avril 1948.

N° 10. F-AQBJ "Ville de Nantes" puis "Ville de Calcutta" CdN et immatriculation au nom d'Air France 4 mai 1938; détruit à Carnoville-Dadjo au nord du Cotonon 11 octobre 1940.

N° 11. F-AQBK "Ville de Rouen" immatriculé au nom d'Air France 2 mars 1939; réformé 14 juin 1947; radié 2 avril 1948.

N°12. F-AQBL "Ville d'Orléans" CdN et immatriculation au nom d'Air France 9 août 1938; loué à DLH 1er février 1943; détruit à Toulouse-Francazals 5 avril 1944; radié 12 janvier 1945.

N°13. F-AQBM "Ville de Reims" CdN et immatriculation au nom d'Air France 21 septembre 1938; loué à DLH 1°rfévrier 1943.

N° 14. F-AQBN "Ville de Grenoble" CdN 7 juillet 1938; immatriculé au nom d'Air France 8 juilet 1938.

N°15. F-AQBO "Ville d'Angers" CdN et immatriculation au nom d'Air France 22 août 1938; détruit en Syrie juillet 1941, radié octobre 1941.

N° 16. F-AQBP "Ville de Clermont Ferrand" puis "Ville de Bagdad" CdN et immatriculation au nom d'Air France en 1945; réformé en 1947; radié 8 avril 1948.

N° 17. F-AQBQ "Ville de Tours" CdN et immatriculation au nom d'Air France 12 octobre 1938; loué à DLH 1er février 1943.

N° 18. F-AQBR "Ville de Pau" CdN et immatriculation au nom d'Air France 25 février 1939; passe à la force aérienne argentine en 1941; retiré du service en 1947.

N° 19. F-AQBS "Ville de Poitiers" immatriculé au nom d'Air France 22 décembre 1938; détruit en Syrie juillet 1941; radié 4 octobre 1941.





FL-AQB « Belfort » (ex-F-AQBD), France Libre, juillet 1941.

N° 20. F-AQBT "Ville de Chartres" CdN et immatriculation au nom d'Air France 19 janvier 1939; passé à la force aérienne argentine en 1941; retiré du service en

1947.

N° 21. F-ARTD Immatriculé au nom du Gouvernement français 20 janvier 1940; muté à Air France en 1942; immobilisé à Palma 9 février 1946; réformé 1er juillet 1947.

N°22. F-ARTD Immatriculé au nom du Gouvernement français 27 février 1940; détruit juin 1940(?)

N° 23. F-ARIA "Ville de Nantes" immatriculé au nom d'Air France 7 juin 1939; détruit en Syrie juillet 1941, radié 4 opctobre 1941.

N° 24. F-ARIB "Ville de Bangkok" CdN et immatriculation au nom d'Air France 14 février 1939; muté au Ministère de l'Air en 1945; réformé 3 janvier 1947, radié 5 août 1949.



N° 25. F-ARIC "Ville de Dakar" immatriculé au nom d'Air France 2 mars 1939; détuit près d'Argana (Haut Altlas marocain) 3 mai 1949.

N° 26. F-ARID

"Ville de Hong Kong" CdN et immatriculation au nom d'Air France16 mars 1939; muté au Ministère de l'Air en 1945; immobilisé Palma de Majorque 24 janvier 1946; réformé 17 juillet 1947; radié 8 juin 1949.

N°27. F-ARIE "Ville de Paris" CdN et immatriculation au nom d'Air France 18 avril 1939; saisi par la France Libre en juillet 1941; devient FL-ARI "Verdun"; détruit près de Bangui novembre 1942.

N° 28. F-ARIF "Ville de Bordeaux" CdN et immatriculation eu nom d'Air France 1er juin 1939; loué à DLH 1er février 1943.

N° 29. F-ARIG "Ville de strasbourg" CdN et immatriculation au nom d'Air France 4 août 1939; détruit à Alger janvier 1943? loué à DLH 1° février 1943?

Nº 30 F-ARIH "Ville de Karachi" CdN et immatriculation au nom