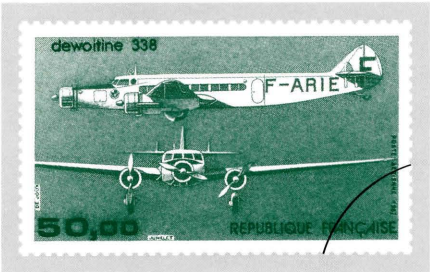
Dewoitine 338



Dessiné par Joseph de Joux

Gravé en taille-douce
par Claude Jumelet

Format horizontal 52 x 31

25 timbres à la feuille

Vente anticipée le 11 avril 1987
à Toulouse (Haute-Garonne)

Vente générale le 13 avril 1987

Lorsque la France s'engagea dans la deuxième Guerre mondiale, les avions les plus nombreux dans la flotte de sa compagnie nationale étaient les trimoteurs Dewoitine 338.

Le constructeur Emile Dewoitine se rendit célèbre par l'emploi généralisé du métal et par la grande finesse aérodynamique de ses productions. Ainsi il se trouva en 1929 parmi les trois constructeurs auxquels le Ministère de l'Air avait commandé un avion capable de maintenir la France en bonne place dans le palmarès des performances de distance et de charge enlevée. Sa prestation fut le Dewoitine 33 "le Trait d'Union", monomoteur, monoplan à grand allongement qui, en 1931 battit le record du monde de distance en circuit fermé, dépassant les 10 000 kilomètres. Deux ans plus tard, Air France prit livraison d'un trimoteur de 3 x 575 cv, directement inspiré du monoplan de raid. Ce D.332 nommé "Emeraude" eut une carrière brève dont le dénouement fatal endeuilla les ailes françaises.

Avec une cellule identique à celle du D.332, équipée de trois moteurs du même type, munis désormais d'hélices à pas variable, Dewoitine produisit vers la fin de 1934 un premier D.333 qui vola au début de 1935. Après les essais, Air France prit livraison de cette machine nommée "Antarès" suivie de deux autres D.333 : "Cassiopée" et "Altaïr". Ces trois avions n'entrèrent en service qu'en mai 1936 sur les tronçons européens et africains de la ligne d'Amérique du Sud de Paris à Dakar. A partir du début de 1938 les deux derniers transportèrent courrier et passagers de Natal à Buenos Aires via Rio.

C'est sur la route Toulouse-Casablanca-Dakar qu'apparut à la fin de 1936, le trimoteur Dewoitine 338 qui devait rester plus de dix ans au service de l'aviation française. Le prototype F-AOZA "Clémence Isaure" vola à Francazals pour la première fois en été 1936. Il se distinguait de ses prédécesseurs par des dimensions supérieures, des moteurs plus puissants (trois Hispano-Suiza de 650 cv chacun) et un train d'atterrissage qui s'éclipsait dans les nacelles des moteurs latéraux.

Le prototype du D.338 ayant donné satisfaction, vingt-neuf autres furent livrés avant fin 1939. Ils seront encore huit au début de 1946. L'avion de tête de série le F-AQBA, un long-courrier, effectua, en janvier 1938 un vol expérimental Marseille-Hanoï prolongé ensuite jusqu'à Hong-Kong. Ainsi, quatre 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. Affecté en trois versions : 22 sièges sur l'Europe, 15 à 18 sur le tronçon France-Dakar, les longs-courriers d'Extrême-Orient se réduisaient à 12 fauteuils couchettes.

Ce monoplan de construction entièrement métallique à aile basse, monodérive, plan fixe haubané, voilure monolongeron avait une longueur de 22,13 m et une envergure de 29,36 m. D'un poids à vide de 7 820 kg pour une charge utile de 1 700 kg, le Dewoitine 338 avait une vitesse de croisière de 260 km/h, un rayon d'action de 2 000 km et un plafond pratique de 4 900 m.

Ministère des PTT ● 1987 - N° 15

Reproduction, même partielle, interdite
sans autorisation de l'Administration

A1 87 615