

# BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE



GERMAINE  
**CHAUMEL**  
PROFESION  
PHOTOGRAPHE

et aussi

- La Retirada (suite)
- Le compoix de Blagnac
- Les Dewoitine D338

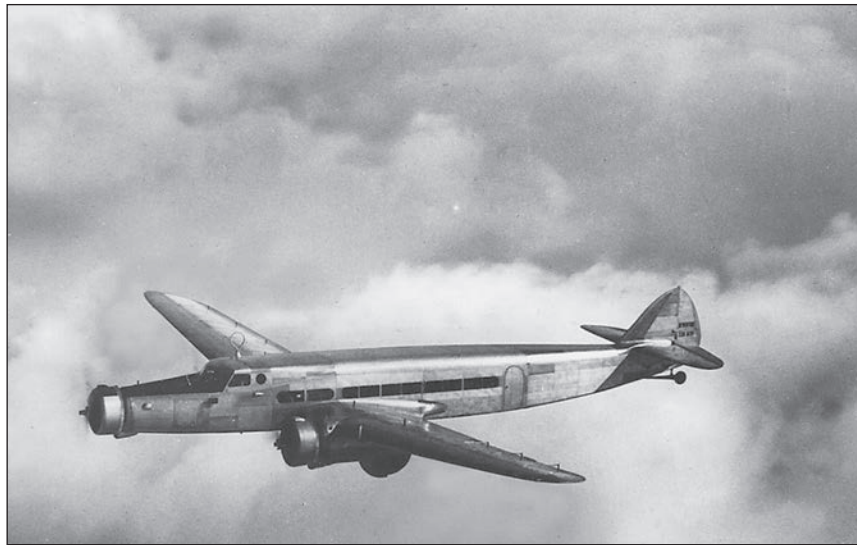
Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°46 (Novembre 2013)

# Les Dewoitine D 338

Dewoitine conçut en 1929 le D 33 «Trait d'Union» caractérisé par une aile basse monolongeron de grande envergure, 28 mètres.

Ce principe de construction alliait légèreté, résistance et qualités aérodynamiques, ce qui permit au Trait d'Union piloté par Marcel Doret de battre de nombreux records de distance et de durée en 1930 et 1931.

En 1932, la compagnie Air Orient chercha à renouveler sa flotte de longs courriers et lança un appel d'offre auprès des constructeurs français. Il était demandé une autonomie de 2 000 km à 220 km/h pour une charge marchande de 1 200 kg, soit huit passagers, leurs bagages et du fret. Le vol avec un des moteurs arrêté devait être possible.

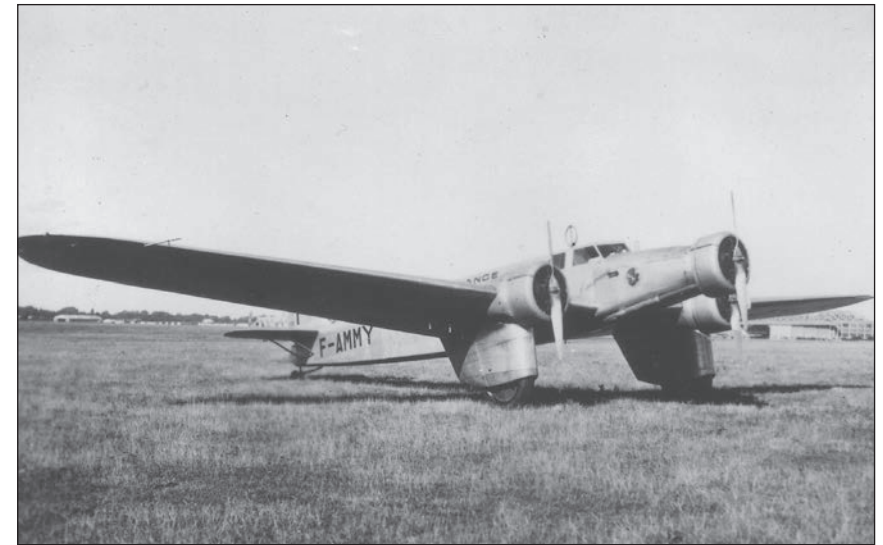


Dewoitine répondit à ce programme avec le D 332 «Emeraude», un trimoteur de 29 mètres d'envergure. L'avion était très performant et réussit plusieurs liaisons rapides, mais au cours d'un retour de Saïgon, il s'écrasa dans le Morvan dans des conditions météorologiques très difficiles. L'enquête ne mit pas en cause directement la construction

de l'avion mais les commandes de série furent annulées.

Un nouveau trimoteur désigné D 338 fut construit en tenant compte des faiblesses de l'Emeraude. Marcel Doret lui fit faire son premier vol le 9 août 1935. Le prototype obtint son certificat de navigabilité en juin 1936 et fut baptisé «Clémence Isaure» qui fut, au XIV<sup>e</sup> siècle, la fondatrice de l'Académie des Jeux Floraux de Toulouse. Par rapport à l'Emeraude, la structure avait été renforcée et de longs essais montrèrent la parfaite sécurité de l'avion.

Air France commanda le prototype et six exemplaires de série, dont le premier exemplaire fut livré en septembre 1937. Par la suite ce



marché fut suivi de cinq autres et la production totale s'éleva à 30 exemplaires, dont les livraisons prirent fin en juillet 1939, deux mois avant la guerre. Tous ces avions furent baptisés de noms de villes : Toulouse, Pau, Dakar etc... Trois versions furent construites : une version court courrier pour 22 passagers sur 800 km, une version



moyen courrier pour 15 passagers sur 1 500 km et une version long courrier pour 12 passagers sur 2 000 km.

Dès janvier 1938, le numéro 4 "Ville de Bordeaux" était en service sur la ligne vers le Viêt Nam, suivi en avril de trois autres exemplaires. Le trajet de Marseille à Hanoï prenait six jours, 13 000 km parcourus en 19 étapes en 51 heures 30, à une vitesse moyenne de 252,4 km/h. La nuit, les passagers dormaient à l'hôtel. En 1938, 1 200 passagers et 47 tonnes de messageries furent transportés entre la France et l'Indochine par les D 338. La ligne fut prolongée jusqu'à Hong Kong cette même année. En 1937 des D 338 furent mis en service sur les lignes africaines vers Dakar, puis en Amérique du sud. En Europe étaient desservies les villes de Londres, Berlin, Cannes, Lisbonne, Copenhague et Stockholm.

Pendant la guerre un certain nombre d'avions continua à voler aux

couleurs du gouvernement de Vichy, d'autres aux couleurs de la France libre, et plusieurs furent abattus. Trois exemplaires furent utilisés en Indochine, alors occupée par les Japonais. À la libération, quelques exemplaires furent remis en service par Air France et le dernier fut radié en 1949.

**Francois Delasalle**

#### BIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES :

Raymond Danel. *Émile Dewoitine, créateur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*. Éditions Larivière. 1982

Raymond Danel et Jean Cumy. *Les avions Dewoitine*. Éditions Larivière. 1982.

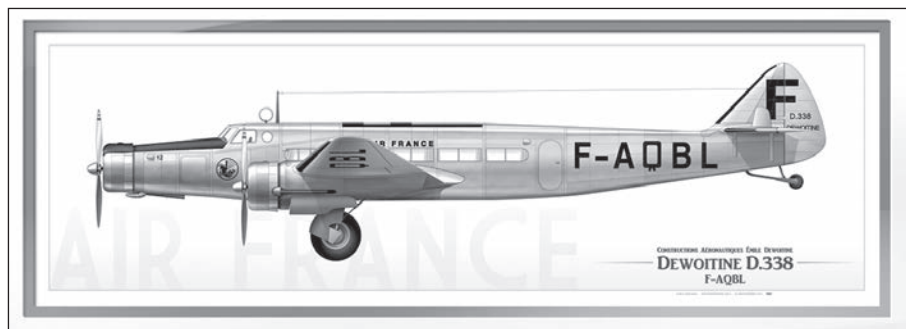
Georges Bacrabère. *Toulouse terre d'envol*. Privat. 1966.

Revue le Fana de l'Aviation. Divers numéros.

Le moniteur de l'Aéronautique. Divers numéros.

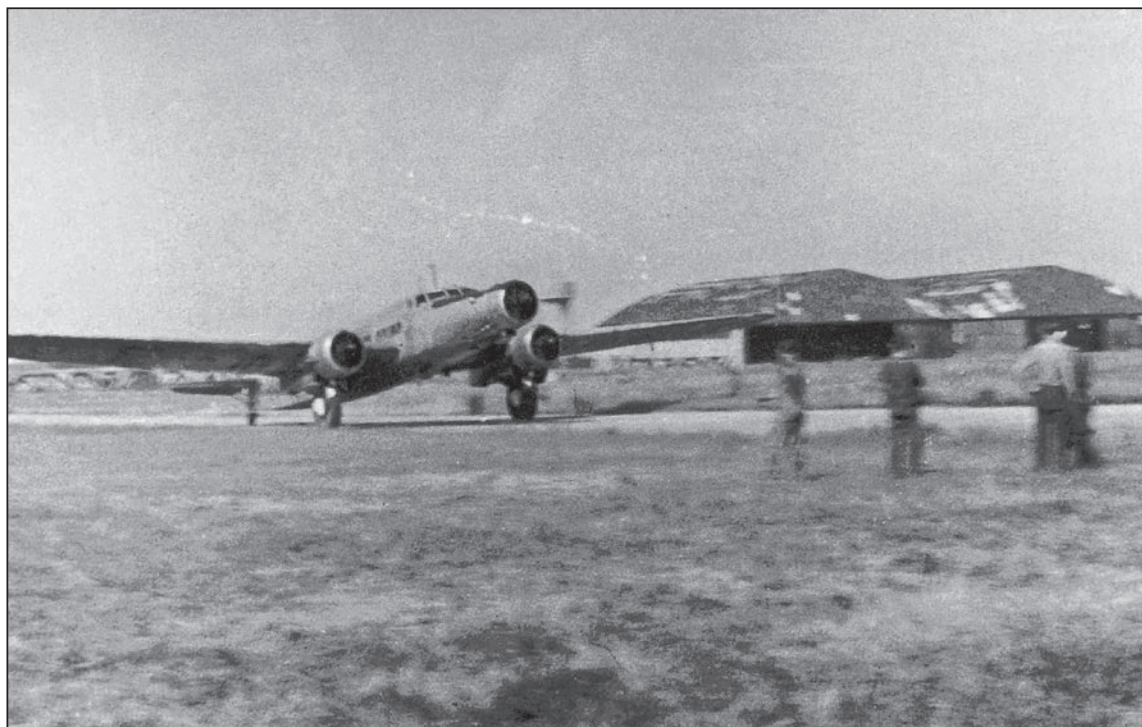
Archives du Musée de l'air au Bourget.

Collection personnelle.



# Blagnac et le Dewoitine 338

Le D 338 a été avant tout un avion toulousain.



Le D 338 a été avant tout un avion toulousain. En effet il a été conçu à Toulouse par Émile Dewoitine, il a été fabriqué à Toulouse, aux ateliers Saint-Éloi et à ceux de Montaudran, et il a été mis au point et essayé en vol à partir de l'aérodrome voisin de Franczal sous la responsabilité du pilote d'essai toulousain Marcel Doret. Par contre surtout du fait de la guerre 1939-1945 il n'a, finalement, eu que très peu de rapports avec l'aéroport de Blagnac.

Bien sûr, on a pu admirer le "Clémence Isaure" prototype du

▲  
**Le D 338 près du  
hangar double  
tonneau  
de Blagnac 1  
(récemment rasé)  
le 3 novembre  
1945**

D 338 lors du meeting de 1937, mais l'aérodrome n'était encore qu'à l'état de projet <sup>(1)</sup>. Et les vols d'Air France en direction de l'Afrique du Nord ou de l'Afrique noire se faisaient à partir de Franczal. Lorsque Blagnac a été en mesure de recevoir des appareils, on était en 1939. Il est alors devenu terrain militaire essentiellement consacré à la réception des avions de chasse D 520 dont l'armée de l'air avait un besoin urgent. C'est donc occasionnellement que quelques-uns des D 338 réquisitionnés par l'armée ont décollé de Blagnac pour se rendre en mission en Algérie, Tunisie, Maroc, A O F ou Syrie. Sous le régime de Vichy, la liaison Marseille/Toulouse/Vichy a fonctionné jusqu'à l'occupation de la Zone libre, mais c'était encore Franczal qui accueillait les trimoteurs <sup>(2)</sup>. À la fin de la guerre, le Dewoitine 338 a assuré jusqu'en 1946-1947 des vols entre la France et l'Afrique à partir de l'aéroport de Blagnac, enfin rendu au transport civil <sup>(3)</sup>.

**Lucien Alemanni**

NOTES :

<sup>(1)</sup> Voir article "Germaine Chaumel regard, témoignages sur les années 1935-1950"

<sup>(2)</sup> Revue "Le Fana de l'Aviation" n° 235/236/457

<sup>(3)</sup> Voir l'article de Jeannette Weidknet "Naissance de l'aérodrome" revue BQH n° 26