



L'Amiot 351/354

par C-J. Ehrengardt

Lorsque, au Salon de l'Aéronautique à Paris, en 1937, la SECM (Société d'emboutissage et de constructions mécaniques) présente la maquette grandeur nature de son « avion postal », baptisé Amiot 341, peu de spécialistes sont dupes quant à la véritable nature de l'appareil, ne serait-ce que par la présence de larges portes sous le fuselage qui n'ont, selon toute vraisemblance, pas été prévues pour larguer des sacs de courrier. En revanche, tous admirent la ligne épurée et futuriste de l'appareil, dont le constructeur assure qu'il peut franchir 2 000 km à la vitesse de croisière de 425 km/h avec une charge « commerciale » de 1 500 kg. En fait, ce pseudo-341 est dérivé du 340, un bombardier triplace (B3), conçu par l'équipe de M. Calvy à Colombes dans le cadre du programme de 1934. Il est abandonné quand les services officiels enterrent le programme B3 de 1934 au profit du B4 de 1936. Le 340-01 ayant été entretemps construit et équipé de deux moteurs HS 14 N-20/-21 de 920 ch, il vole le 6 décembre 1937. L'empennage est encore monodérive, mais il est prévu de le remplacer par un bidérive. Les premiers tests révèlent la nécessité de modifier les capots, qui produisent une trop forte traînée et ne permettent pas un refroidissement correct des moteurs. Lors des essais officiels au CEMA à Villacoublay, en mars 1938, l'appareil est crédité d'une vitesse de pointe de 454 km/h, qui est jugée plus qu'honnête. Cependant, sa conception révèle un vice de forme : en raison du cadre du longeron principal et de l'obligation de conserver un couloir de communication, la soute à bombes est coupée en deux et, dans l'état des choses, elle ne peut accommoder que cinq bombes de 200 kg.

▲ L'Amiot 354 n° 4 à l'atelier de Dugny-Le Bourget, en février 1940. (Collection de l'auteur)

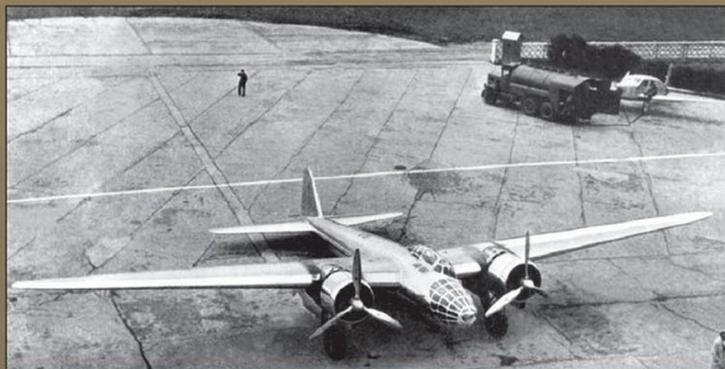
▲ L'Amiot 340-01 dans sa configuration d'origine, avec des capots moteurs très ouverts. On remarque le poste de pilotage décalé sur la gauche. C'est cet appareil qui conduira le général Vuillemin à Berlin. (Collection de l'auteur)

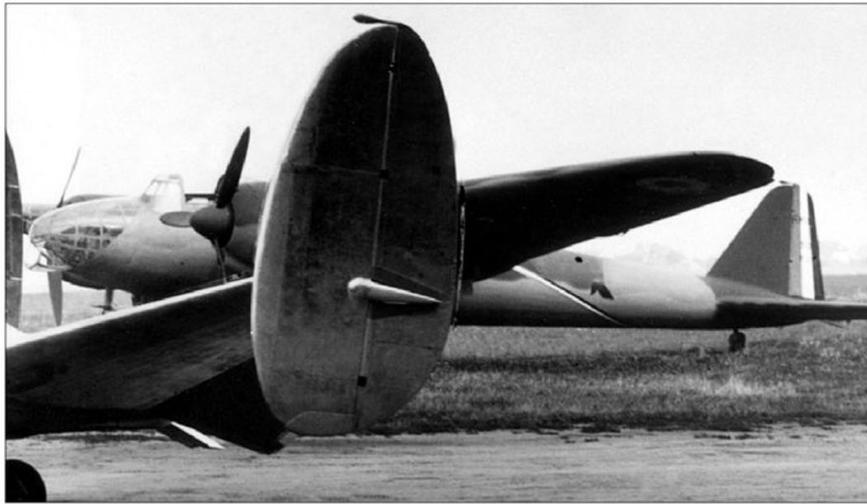
▲ L'Amiot 350-01, ex-340-01, encore décoré de la cocotte et de la bande tricolore, mais muni d'une double dérive. (Collection de l'auteur)

L'AMIOT 350

L'Amiot 340 revient à son usage primitif civil en transportant le général Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'Air, et son ordonnance pour une visite officielle à Berlin, le 16 août 1938. Décoré de la cocotte rouge, chère à Vuillemin, et d'une bande tricolore, toute marque laissant à penser qu'il s'agit d'un prototype effacée, il participe à une tentative de bluff pour faire croire aux Allemands que ce bombardier est en cours de production en série. Il est peu probable qu'Erhard Milch et Ernst Udet soient tombés dans le panneau, mais Vuillemin se fait piéger par ses hôtes qui, à la veille de la crise de Munich, parviennent à lui faire croire que la Luftwaffe est beaucoup plus puissante qu'elle ne l'est réellement et que le Heinkel He 100 équipe déjà plusieurs groupes de chasse. Cette visite aura des répercussions considérables sur l'état d'esprit de Daladier quand il s'envolera pour la conférence qui doit sauver la paix, le 28 septembre.

En novembre 1938, le prototype regagne Colombes pour une série de modifications avec, en particulier, le montage d'une double dérive et l'installation d'un quatrième membre d'équipage. Rebaptisé Amiot 350-01, il reprend ses essais le 21 janvier 1939; cependant, de nombreux défauts (liés notamment à la nouvelle dérive) entraînent son arrêt définitif. Toutefois, fin octobre, l'appareil retrouve son ancienne dérive et est affecté à titre expérimental au GR I/33 à Martigny-les-Gerbonveaux, sous la dénomination bizarre d'Amiot 351-01 A4. Accidenté début novembre, il sera capturé par les Allemands à Colombes, en juin 1940, alors qu'il était prêt à être livré à Air France.





VERSIONS DE SÉRIE

▲ L'Amiot 350-01 dans sa configuration dite « 351-01 A4 ». Utilisé au GR I/33 à des fins comparatives avec le Potez 637, il se révélera plus rapide en palier, plus lent en montée, bien moins maniable et surtout n'offrant pas une visibilité suffisante à l'observateur. (Collection J. Cuny)

Le bombardier Amiot ayant été sélectionné avec le LeO 45 dans le cadre du Plan V, le bureau d'études est obligé de revoir sa copie pour transformer le 340 en véritable avion de combat. Sur présentation de la maquette, le ministère passe un premier marché pour 20 exemplaires de série, le 27 mai 1938. Baptisé Amiot 350, l'appareil est équipé d'une double dérive, d'un poste de pilotage centré avec une longue verrière enfermant aussi le canonnier arrière. Outre l'incontournable HS de 20 mm, l'armement se compose d'une MAC 34 dans la coupole avant et d'une autre dans une trappe ventrale. Par rapport au 350-01, l'envergure est raccourcie de 0,70 m et le fuselage allongé de 0,50 m.

Pour satisfaire aux exigences des services techniques, la SECM a prévu l'installation de divers moteurs, chaque groupe propulseur donnant naissance à une version distincte :

- Amiot 350 à moteur 12 Y-28/-29 en V;
- Amiot 351 à GR 14 N-38/39 en étoile;
- Amiot 352 à HS 12 Y-50/-51 en V;
- Amiot 353 à RR Merlin III en V;
- Amiot 354 à GR 14 N-48/49 en étoile (monodérive);
- Amiot 355 à GR 14 P en étoile;
- Amiot 356 à RR Merlin X en V (monodérive);
- Amiot 357 à HS 12 Z (version haute altitude à cabine pressurisée). Un Amiot 358 à P&W R-1830 ou Allison V-1710 est également envisagé.

Après plusieurs avenants, la commande initiale est fixée à 45 Am 350 et 75 Am 351 [1]. Toutefois, Hispano ne pouvant livrer ses moteurs dans les délais impartis, elle est à nouveau transformée en 60 Am 351 et 60 Am 353, la version 350 étant définitivement abandonnée.

Les ennuis commencent alors pour la SECM. Peu respectueux de ses engagements financiers, l'État plombe

sévèrement la trésorerie de la société qui, rappelons-le, n'a pas été nationalisée en totalité, seule sa seconde usine de Caudebecq-en-Caux ayant été intégrée à la SNCAN. L'avion a été commandé alors que la définition de la série non seulement n'a pas été figée, mais fluctue au rythme des hésitations, des lubies et des incohérences du STAé (Service technique de l'Aéronautique). En outre, la SECM s'est lancée dans la production d'un appareil définitif très différent du prototype, qui, déjà, avait donné beaucoup de fil à retordre en raison de nombreux défauts totalement imputables au constructeur.

Les retards s'accumulent ensuite pour la SECM. Pour être honnête, en ces temps troublés, elle n'est pas la seule... Aucun des 20 premiers exemplaires n'a été livré à la date prévue du 1er avril 1939. Et encore, ceux-ci seront-ils livrés entre mai et juillet avec un empennage monodérive provisoire, la nouvelle bidérive n'étant pas encore au point.

LES PROBLÈMES S'ACCENTUENT

Le 17 juin 1939, 212 Amiot supplémentaires sont commandés, répartis en 77 Am 351 ou 353 en version B4 et 135 Am 351 en version A4. La version A4 (reconnaissance quadriplace) sera abandonnée au début de l'année 1940. La présentation officielle de l'Am 351 n° 1 s'achève sur un revers et le type manque d'être rejeté comme impropre aux missions de guerre. Alors que la SECM a conçu le poste du canonnier en fonction du cahier des charges, qui prévoyait une alimentation par bandes, il n'est plus question que de monter un canon à chargeur. Du coup, il est impossible de changer ledit chargeur en vol; or, 30 obus, ça file vite... Il est également reproché la mauvaise conception de la pointe avant, qui, à la fois, gêne le bombardier pendant sa visée et rend la mitrailleuse inutilisable – tout comme l'est celle dans la trappe arrière, d'ailleurs. Autant dire que l'Am 351 ne dispose d'aucun armement défensif !

Par la suite, on découvre que son nouvel empennage (troisième version) ne résout toujours pas les problèmes d'instabilité, que les moteurs sont encore mal refroidis et que l'avion pèse une tonne de plus que prévu !

Pour ne pas pénaliser la production, il est décidé d'accepter les 45 premiers exemplaires tels quels avec une MAC sur affût manuel à la place du canon. Évidemment non « bons de guerre », ils seront réservés à l'instruction. En fait, aucun Amiot pris en compte avant juin 1940 ne sera armé du canon HS 404.

Il est également décidé qu'une nouvelle pointe avant, avec dôme galbé fixe et vitre de visée plane, sera introduite à partir du n° 57. Mais il ne s'agit que d'une pointe de transition dans l'attente de la version définitive.

Les nouveaux marchés, les avenants et les amendements se succèdent à un rythme élevé qui reflète à la fois l'urgence de la situation et le flou artistique qui entourent l'Amiot 350 et ses dérivés. On en arrive, au 1er décembre, à un total de 880 machines, réparties comme suit : 140 Am 351, 560 Am 352, 100 Am 353, 40 Am 354 et 45 Am 356, dont 425 doivent être assemblés par la SNCAC. Le ministère table sur une cadence de 150 machines par mois à partir de juin 1940, une prévision totalement irréaliste, qui devra être revue à la baisse pour s'établir à 50 par mois à compter de novembre 1940 pour la SECM et à compter d'avril 1941 pour la SNCAC. La Wehrmacht devra patienter.

Il est, en outre, décidé que les 40 premiers seront des Am 354 monodérives. En fait, les séries des 351 et 354 vont s'enchevêtrer, le constructeur ne prenant même pas le soin de les distinguer par des plages de numéros distincts, la seule différence résidant dans le fait que les premiers possèdent un empennage monodérive et les seconds bidérive, sachant que lesdits empennages sont interchangeables.

[1] Il n'existe pas d'abréviation pour Amiot, à l'inverse, par exemple, de Breguet (Bre) ou de Bloch (MB). Nous avons donc décidé de créer la nôtre.

▼ L'Amiot 351 n° 1, avion tête de série, à Orly, où la SECM utilisait l'un des hangars à dirigeables. (Collection J. Cuny)





Amiot 351 n° 73
GB II/21 4e escadrille
Blida, juillet 1940.

© J.-M. Guillou, 2010

LIVRAISONS

Les quatre premiers Am 354 sont livrés en décembre 1939 et affectés immédiatement à l'escadrille d'expérimentation formée au Bourget avec des personnels des 21^e et 34^e escadres, choisies pour être les premières transformées sur ce nouveau matériel.

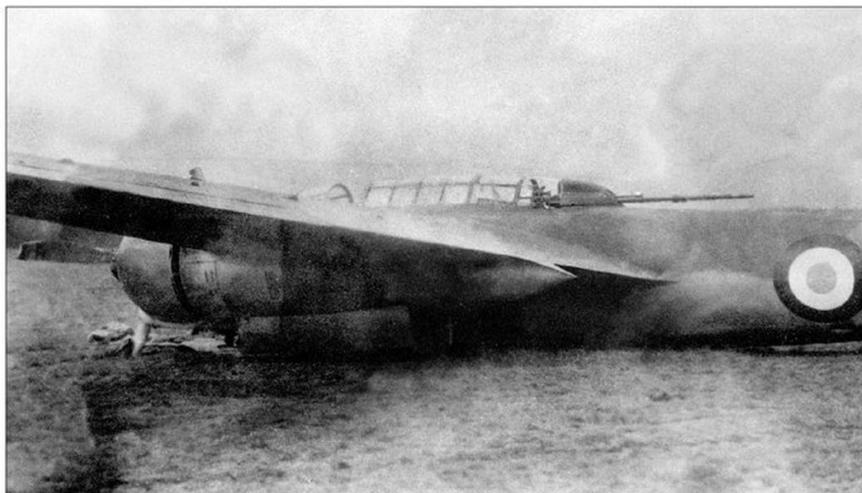
Pour les raisons évoquées, seulement 40 sont réceptionnés au 10 mai 1940.

Début mars 1940, afin de clarifier une bonne fois pour toutes la situation, l'état-major de l'armée de l'Air tranche dans le vif :

- les 40 Am 354 (n° 1 à 40) sont réservés à l'instruction;
- les 40 premiers Am 351 (n° 41 à 80) sont réservés au bombardement de nuit, dans la mesure où leur armement défensif n'a pas été modifié;
- les Am 351 n° 81 à 150, équipés d'une nouvelle pointe avant, sont considérés comme « bons de guerre », mais soumis à des restrictions d'emploi;
- les appareils suivants sont considérés comme la version standard et totalement « bons de guerre ».

Seuls les n° 81 et 87, appartenant à la troisième tranche, seront pris en compte avant l'armistice, de sorte qu'aucun des 71 autres exemplaires livrés ne sera jamais « bon de guerre » *stricto sensu*. Toutefois, 23 Amiot 354 de la première tranche affectés à l'instruction des unités de première ligne seront utilisés en opérations – faute de mieux. Les premiers exemplaires sont pris en compte au Bourget par le GB I/34, le 5 avril 1940.

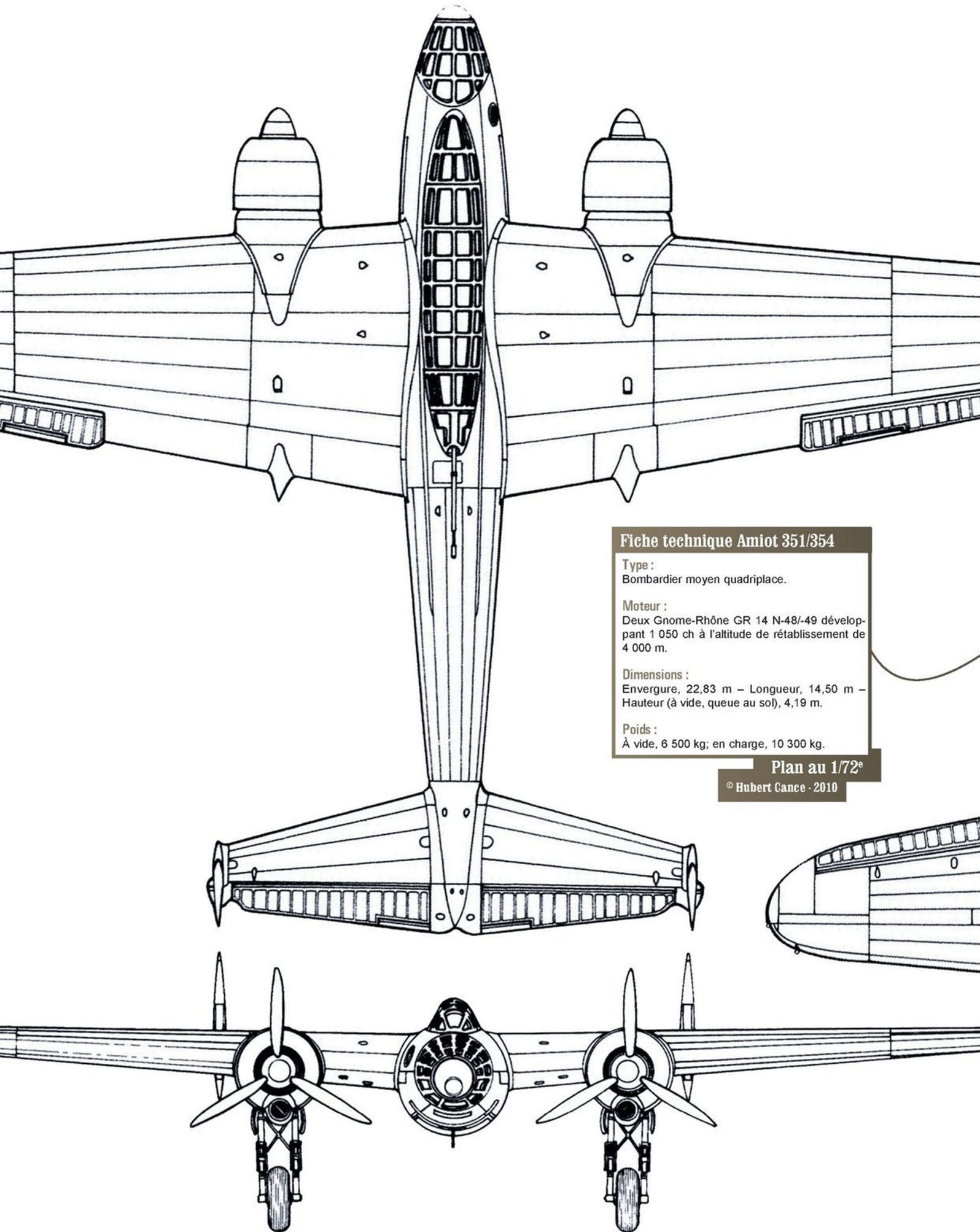
Les Amiot 351 et 354 reçoivent un matricule militaire peint sous la voilure et commençant à I-071 pour le n° 1. On ignore à partir de quel numéro il ne sera plus appliqué.



▲▲ L'Amiot 351 n° 56 vole au printemps 1940 avec un camouflage expérimental qui ne sera pas retenu. (Collection J. Mutin)

▲ Ce cliché, de médiocre qualité mais de grand intérêt, montre l'Am 354 n° 6 accidenté le 3 février 1940. Il fut l'un des rares à être armé d'un canon HS 404. (Collection P. Rivière)

◀ Photographiés à Nangis dans la dernière semaine de mai 1940, un Amiot 354 du Groupement n° 9 et un Amiot 143 (n° 67) venu du centre 372 de Cazaux renforcer le GB I/34 le 20 mai. (CT Air)



Fiche technique Amiot 351/354

Type :
Bombardier moyen quadriplace.

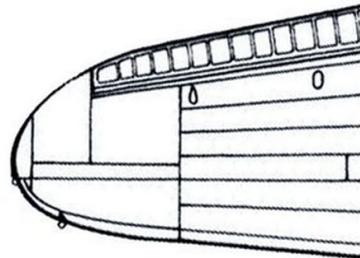
Moteur :
Deux Gnome-Rhône GR 14 N-48/-49 développant 1 050 ch à l'altitude de rétablissement de 4 000 m.

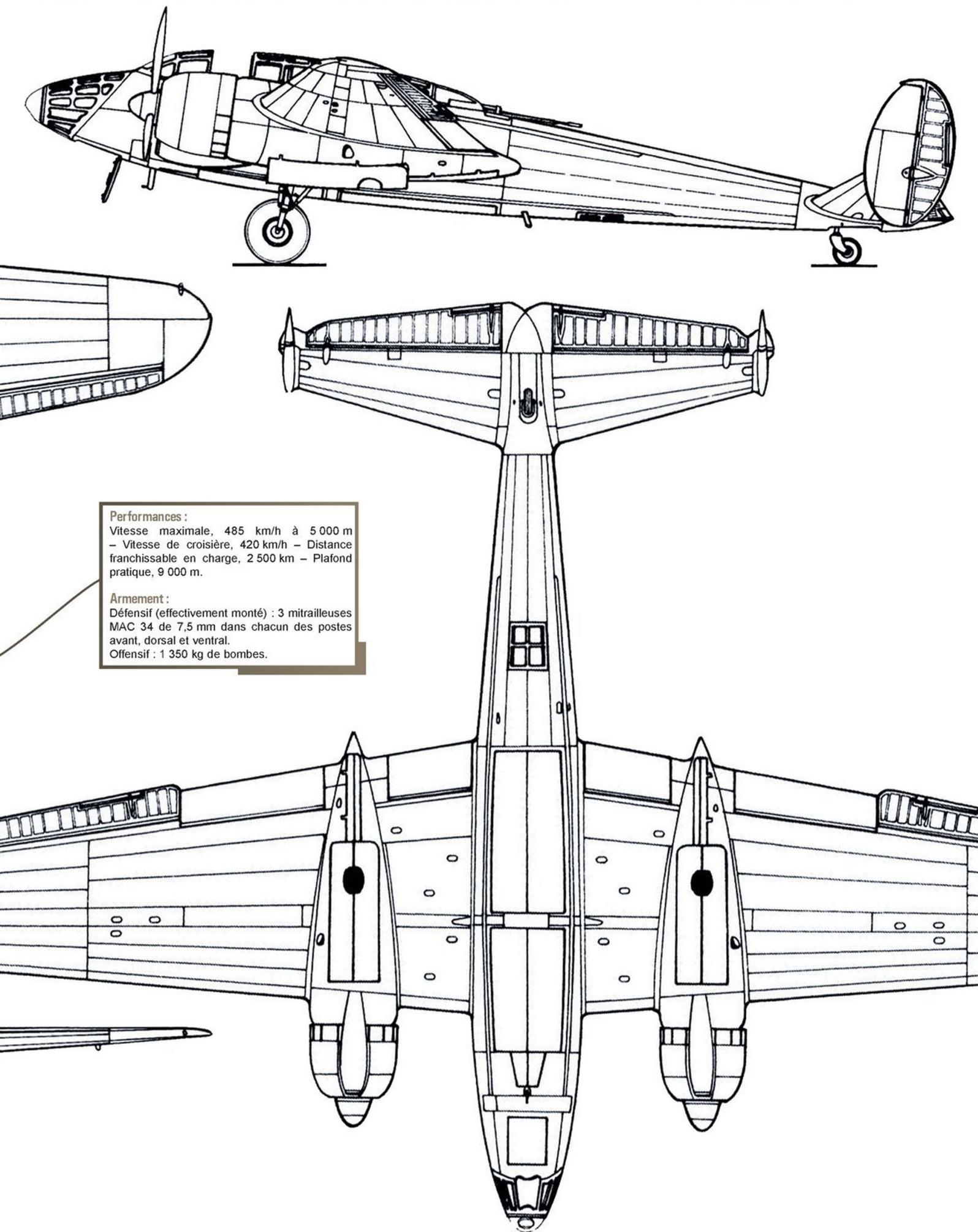
Dimensions :
Envergure, 22,83 m – Longueur, 14,50 m –
Hauteur (à vide, queue au sol), 4,19 m.

Poids :
À vide, 6 500 kg; en charge, 10 300 kg.

Plan au 1/72^e

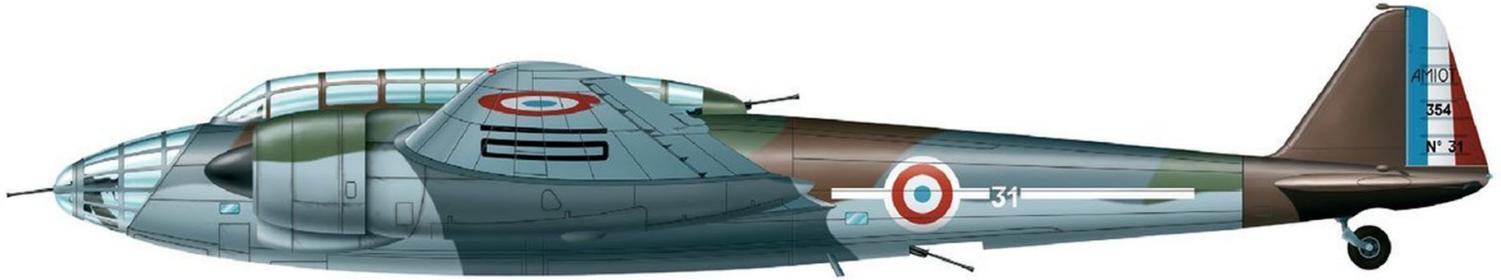
© Hubert Cance - 2010





Performances :
Vitesse maximale, 485 km/h à 5 000 m
- Vitesse de croisière, 420 km/h - Distance franchissable en charge, 2 500 km - Plafond pratique, 9 000 m.

Armement :
Défensif (effectivement monté) : 3 mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm dans chacun des postes avant, dorsal et ventral.
Offensif : 1 350 kg de bombes.



Amiot 354 n° 31
GB I/34
Bergerac, 14 juin 1940.

© J.-M. Guillou, 2010

► Le prototype de l'Amiot 356 immobilisé après l'armistice à Oran-La Sénia. (Collection J. Mutin)



et 13 Am 143 et le II/34 à Roye-Amy avec 2 Am 354 et 11 Am 143.

La nuit du 12 au 13 marque la première sortie opérationnelle de l'Amiot 354, lorsque le n° 34, ayant le colonel François (commandant le Groupement n° 9) comme chef de bord et le lieutenant Frémont (I/34) comme pilote, survole les environs de Maastricht pour une reconnaissance.

Le 17 mai, lors d'une sortie nocturne, l'Am 354 n° 9 est abattu par la *Flak* près de Guise. Le lieutenant Frémont et le radio sont faits prisonniers, mais le navigateur et l'observateur ont

DANS LA TOURMENTE

été tués. Ce dernier n'est autre que le lieutenant-colonel Dagnaux, commandant en second du Groupement n° 9, fondateur de la régie Air Afrique et véritable légende de l'aviation française.

Le 18 mai, les I/21 et II/21 gagnent La Ferté-Gaucher pour être engagés à leur tour dans la bataille.

Le 5 juin, lorsque débute la campagne de France proprement dite, la situation du Groupement n° 9 est la suivante : I/21 à Pont-sur-Yonne avec 9 Am 351/354 (3 MB.210), le II/21 à Saint-Florentin avec 8 Am 351/354 (8 MB.210), le I/34 à Bray-sur-Seine avec 4 Amiot 351/354 (13 Am 143) et le II/34 à Briare avec 4 Am 351/354 (13 Am 143).

Le bilan de la campagne est difficile à établir en raison de l'impossibilité de répartir les 528 missions exécutées par le Groupement n° 9 entre les trois types d'appareils utilisés. Six Amiot ont été perdus, soit 4 au combat et 2 au sol. Quarante-cinq ont survécu à la tourmente, dont les prototypes Am 355 et Am 356.

Au petit matin du 10 mai, le Groupement n° 9 est éclaté sur trois bases. Les I/21 et II/21 poursuivent leur transformation à Avignon-Château Blanc avec 7 Am 354 et 19 MB.210, tandis que le I/34 se trouve à Montdidier avec 3 Am 354



► Au premier plan, l'Am 351 n° 81 du GB II/34 à Blida, en juillet 1940. (SHD/Air)

L'Am 356-01 participe à la recherche de l'escadre anglaise qui a bombardé Mers el-Kébir, les 4, 6 et 8 juillet. Ce sont les ultimes missions de l'Amiot 350, la décision de dissoudre les quatre groupes ayant été prise par la Commission d'armistice. Les avions mis à l'abri de l'autre côté de la Méditerranée sont rapatriés en France pour y être stockés, fin d'août 1940. En tout 67 Amiot 351/354 ont été pris en compte par l'armée de l'Air avant le 25 juin 1940. Cinq sont capturés absolument intacts à Dugny-Le Bourget, le 14 juin [2], comme plusieurs autres en cours de finition à la SNCAC de Billancourt et à la SECM de Colombes et Cherbourg. Il est vraisemblable qu'ils ont été ferrailés.

LES CIVILS

Pourtant, la carrière des Amiot 350 ne s'arrête pas là. Elle va se poursuivre sous la période de Vichy avec les dérivés civils. En avril 1941, la Commission d'armistice donne son accord pour des liaisons postales aériennes avec les territoires demeurés loyaux à Vichy (Levant, Djibouti, Madagascar), à la condition que les avions soient placés sous le contrôle d'Air France et que les équipages soient civils.

L'Am 370, avion de grand raid dérivé du 340, enterré après la débâcle, reprend du service pour assurer les liaisons longue distance, des étapes de 3 à 5 000 km ne lui faisant pas peur. Toujours immatriculé F-AREU, il est modifié en triplace et reçoit un radiogoniomètre à longue portée.

L'Amiot 356 à moteurs Merlin (devenu F-BAGP) connaît un processus de modifications plus laborieux (remplacement de l'empennage bidérive par un empennage monodérive, installation d'un réservoir interne de 2 553 litres, modification de la pointe avant).

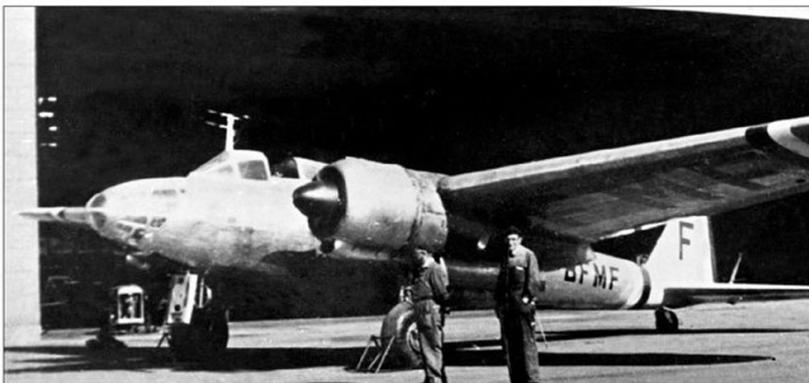
Enfin, trois Amiot 351 sont à leur tour modifiés de la même manière, mais au prix de nombreuses difficultés et de grands retards sur les prévisions. Ce n'est que le 28 avril 1942 que le n° 68 devient F-BAGQ, le n° 75 F-BAGS et le n° 79 F-BAGT.

La Commission autorise également le déstockage des Am 354 n° 10 et 14 qui doivent recevoir des moteurs Merlin. Toutefois, les travaux ne seront pas terminés au moment où les Allemands envahiront la zone Sud (11 novembre 1942).

Enfin, l'amiral Alphan, chef d'état-major de la Marine, se voit



◀ L'Am 370 F-AREU effectue six liaisons à grande distance depuis Marignane avant d'être victime d'un accident à Athènes lors de sa septième, en mars 1942. (Collection de l'auteur)



◀ L'Am 354 n° 11 (F-BMF), affecté à l'amiral Alphan en août 1942. Il volera peu, car accidenté à Vichy-Rhue, le 2 octobre, victime d'une panne de freins. (Collection de l'auteur)

affecter l'Am 354 n° 11, en août 1942, avec l'immatriculation F-BMF. L'avion volera peu, étant accidenté le 2 octobre. Lorsque la Wehrmacht investit la zone libre, elle met la main sur tous les avions civils (à l'exception du F-BAGQ qui se trouve outre-mer) et sur 27 avions militaires stockés. Le F-AREU réussit à se faire oublier pendant la période d'occupation à Toulouse. Les Am 351/354 militaires sont passés au pilon ou utilisés comme leures sur des aérodromes factices, mais deux civils (le 356-01 et le F-BAGS) sont affectés à l'*Ergänzungsstaffel* de la KG 200.

[2] N° 82 à 86, le n° 88 sera volontairement détruit.

APRÈS-GUERRE

L'Am 354 n° 68 (F-BAGQ), stationné à Dakar en novembre 1942, est retapé après la guerre, équipé de moteurs P&W R-1830 et affecté au GLAM. Il sera finalement ferrailé en mars 1949.

Dans les années soixante-dix, on exhuma l'Am 351 n° 117, soustrait à l'occupant par Félix Amiot et caché dans l'une de ses propriétés. Malheureusement, il finira tragiquement dans l'incendie de l'annexe du Musée de l'Air et de l'Espace en 1990. ■



◀ Le dernier de la lignée à voler sera l'Am 354 n° 68, rebaptisé Am 358 après l'installation de groupes moteurs Pratt & Whitney. Il porte l'inscription CAP. ROJON sur le nez, ainsi que l'immatriculation F-SCEW. (Collection de l'auteur)