

Amiot 143

L'**Amiot 143** est un bombardier français bimoteur de la [Seconde](#) Guerre mondiale.

Origine

Au moment où naissait en France une Armée de l'[Air](#) indépendante, le gouvernement français s'intéressait fortement au concept d'[avion](#) polyvalent inventé par le général italien Giulio Douhet : ce multiplace de combat devait assurer les missions de bombardement de [jour](#) comme de nuit ou de grande reconnaissance ; rapide, lourdement chargé de bombes et protégé de toutes parts par de nombreuses mitrailleuses, cet avion "trois en un" coûtait beaucoup moins cher et les crédits alloués à l'Armée de l'air naissante étaient maigres. Fin 1928 le STAé lança un programme de multiplaces de combat (M4) pour assurer le remplacement des bombardiers Lioré et Olivier LeO 20 et [Farman](#) F.60 datant de la fin de la Première Guerre mondiale. Ce programme donna naissance aux Blériot 137, Breguet 410, Farman F.211, SPCA 30 et Amiot 140.



En service

- France : Les 4 premiers appareils de série furent livrés au CRAS en juillet 1935 et 39 avaient été pris en compte par l'Armée de l'Air fin décembre. Ces appareils permirent de remplacer à Chartres les LeO 20/206 du GB III/22 dès septembre 1935 puis du GB I/22 en janvier 1936. Les 73 appareils commandés en avril 1935 furent livrés entre avril et octobre 1936. Fin 1936 l'Amiot 143 équipait donc les GB III/12, III/21, I/22, II/22, I/34, I/35, et le 14^e GAR, spécialisé dans les reconnaissances stratégiques. Les derniers exemplaires furent livrés à la 38^e Escadre de bombardement.

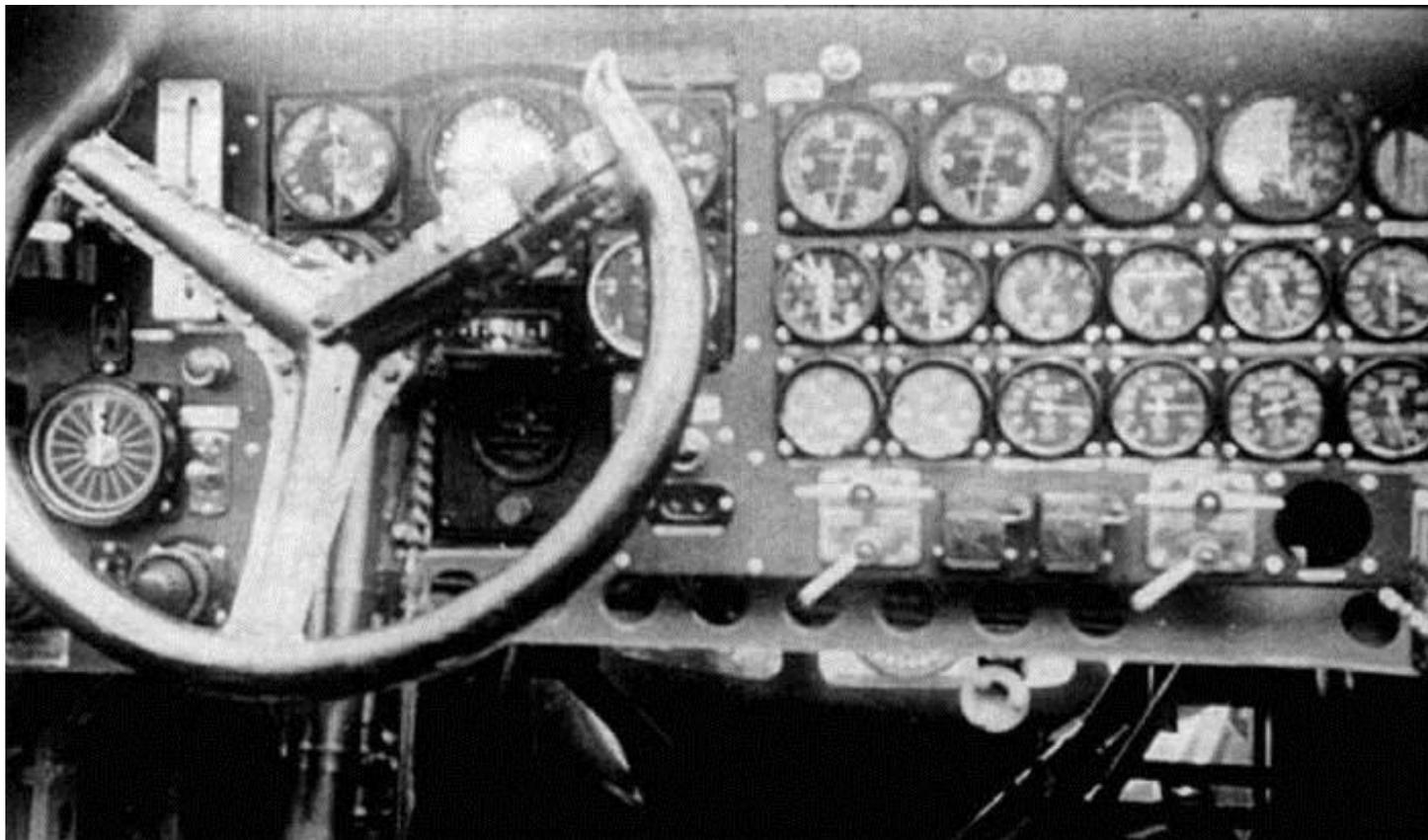
L'État-major de l'Armée de l'Air ayant le souci de montrer qu'elle n'oubliait pas les colonies, souhaitait organiser un certain nombre de missions outre-mer. C'est dans ce [contexte](#) que l'[Amiot 143](#) n°100 [E327] décolla de Villacoublay le 20 octobre 1936 pour une mission de reconnaissance vers l'Indochine.

Utilisant les routes commerciales et les infrastructures des Imperial Airways, de KLM ou d'Air [Orient](#), il regagna Villacoublay le 15 décembre après avoir visité Hanoï et Saïgon. L'étape suivante consistait à regrouper Tunis une centaine d'appareils pour des manœuvres aériennes dans les territoires coloniaux fin 1937, et en particulier, d'envoyer 3 Amiot 143 à [Madagascar](#). Or si la [route](#) de Madagascar était connue des équipages d'Air [Afrique](#), elle était inhabituelle pour les militaires. Embarquer un équipage militaire sur un vol régulier semblant impossible, il fut donc décidé de louer un bimoteur à la [compagnie aérienne](#). Simplement désarmé, l'Amiot 143 n°88 [E 312] reçut un certificat de navigabilité le 20 septembre 1937 avec immatriculation civile [F-AQDZ]. Dès le 16 septembre un équipage civil comprenant le pilote Lambert, le radio Faucher, et les mécaniciens Desseigne et Spinelli, effectuèrent des essais de prise en [main](#) en région parisienne. L'avion quitta Le Bourget le 21 septembre pour Marignane avec pour passagers les Capitaines Paul et Hucliez et le lieutenant Frébillot. Après une liaison Marignane-Alger en PSV, l'Amiot va gagner El Golea, Aoulef, Gao, Zinder, Fort Lamy, Bangui, Stanleyville, Elisabethville, Broken Hill, Tete et enfin Ivato avec un ravitaillement au Mozambique. Arrivés le 2 octobre à Tananarive, les 7 hommes repartirent en [sens inverse](#) le 8 octobre et se posèrent sans encombre au Bourget le 14 octobre.



Malgré les prévisions du Plan V de rééquipement de l'Armée de l'Air, 91 Amiot 143 constituaient encore en août 1939, avec les Bloch 210, l'équipement de base du bombardement français, équipant les GB I/34 et II/34 du Bourget, GB II/35 de Lyon-Bron, GB I/38 et II/38 de Caen. 29 autres bimoteurs étaient dans les écoles et 6 stockés. Durant la Drôle de guerre la 34e Escadre effectua des lâchers de tracts et des reconnaissances sur l'Allemagne. Reconnaisant pourtant la vétusté de l'appareil, l'État-major décida en décembre 1939 de n'employer les Amiot 143 que de nuit et en mars 1940 les GB I/63 et II/63, dont le rééquipement sur Amiot 143 avait commencé au Maroc en avril 1939, reçurent des Martin 167F, les Amiot étant transférés à l'école de bombardement de Marrakech.

Lors de l'offensive allemande du 10 mai 1940, les Amiot 143 des 34 et 38^e escadres effectuent des missions de nuit. Le 14 mai, les quatre GB I/34, II/34, I/38 et II/38 reçoivent l'ordre d'aller de jour bombarder les ponts de bateaux mis en place à Sedan dans la nuit et sur lesquels passent depuis l'aube les 1^{re}, 2^e et 10^e Panzers conduites par le général Guderian. Cette "mission de sacrifice" ne servira à rien par suite d'un malencontreux changement de l'objectif à atteindre et du comportement non conforme aux ordres donnés de plusieurs unités envoyées sur Sedan. Seul quatre Amiot 143 des GB I/34 et II/34 effectueront complètement la mission ; l'appareil du Commandant de Laubier, chef du GB II/34 sera abattu au-dessus de Sedan.



45 avions ayant été détruits durant la Campagne de France, on recensait 52 Amiot 143 en Zone Libre à l'Armistice, et 25 en Afrique du Nord. Les GB I/38 et II/38, repliés à Istres, les utilisèrent pour des missions de transport jusqu'en juillet 1941. Regroupés en Groupe de Marche pour participer à la Campagne de Syrie, ces appareils regagnèrent la France pour constituer la 3^e escadrille du GT I/15, formée le 14 juillet 1941 et transformée en GT III/15 en octobre suivant. Quelques appareils furent détruits par les Alliés débarquant en Afrique du Nord, mais le GT I/36 (ex III/15) utilisait encore 4 Amiot 143 durant la Campagne de Tunisie en janvier 1943. Ils furent réformés début 1944 par manque de pièces détachées.

- Allemagne : En novembre 1942 les Allemands récupérèrent 11 appareils en Zone Libre, qui furent utilisés pour des missions secondaires, affectés au KG 200, qui semble avoir encore disposé de 3 machines entre février et juin 1944. Un appareil capturé par les Allemands a peut-être été cédé à l'aviation croate.
- Pologne : Quelques exemplaires furent utilisés en 1940 par un Régiment de marche polonais constitué avec des équipages réfugiés en France après l'invasion du pays par la Wehrmacht.



Constructeur SECM Amiot

Rôle Bombardier polyvalent

Premier vol 12 avril 1931 (Amiot 140)

Mise en service 1936

Date de retrait 1944

Nombre construit 138

Équipage 5

Motorisation

Moteur Gnome & Rhône 14Kirs/Kjrs Mistral

Nombre 2

Type en étoile

Puissance unitaire 870 ch

Dimensions

Envergure 24,53 m

Longueur 17,94 m

Hauteur 5,68 m

Surface alaire 100,0 m²

Masses

À vide 4 875 kg

Carburant 2 720 litres kg

Maximale 10 360 kg

Performances

Vitesse maximale 295 km/h

Vitesse de décrochage 120 km/h

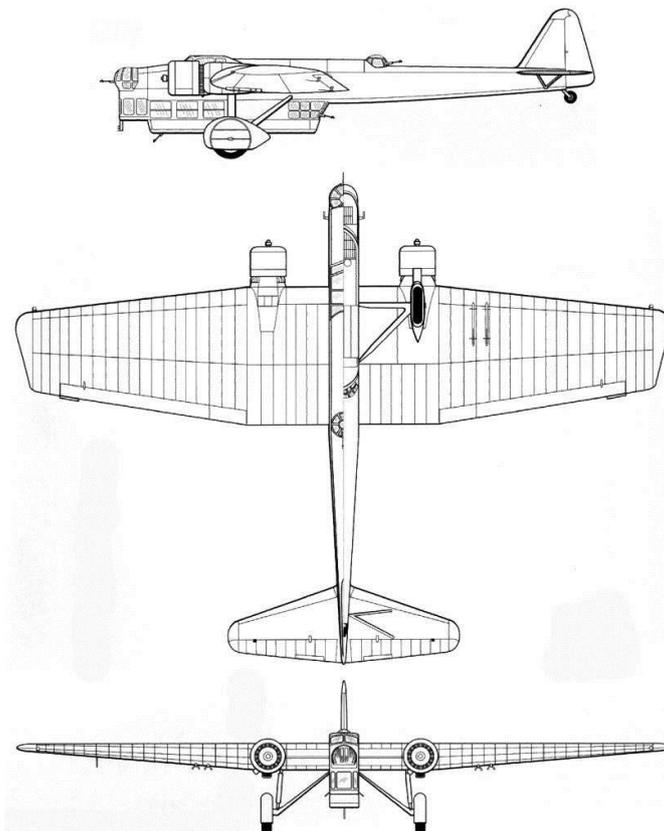
Plafond 7 900 m

Rayon d'action 1 300 km

Armement

Interne 3 mitrailleuses MAC 1934 de 7,5 mm

Externe 900 à 1 600 kg de bombes



version anglaise

The **Amiot 143** (sometimes written as **143M** or **143 M.5**) was a late 1930s [French](#) 5-seat *Multiplace de Combat* (M.5) designed to meet 1928 specifications for a monoplane capable of [day and night bombing](#), long-range [reconnaissance](#) and bomber escort.^[1]

Design and development

[Amiot](#) received an order for two [prototype Amiot 140s](#), to be evaluated against the competing [Bleriot 137](#), [Breguet 410](#) and [SPCA 30](#). The Amiot 140 was a high-winged [cantilever monoplane](#) of all-metal construction, with a fixed tail wheel undercarriage. The pilot sat in an open cockpit, with positions for gunners in the nose and dorsal positions. A glazed gondola under the forward fuselage carried a [bombardier](#)/gunner, ensuring that the gunners had a clear field of fire all around the aircraft. The Amiot was intended to be powered by two 515 kW (691 hp) [Lorraine 18G Orion](#) water-cooled [W engines](#) but these were unavailable and the first prototype was fitted with [Hispano-Suiza 12Nbr](#) engines to allow flight testing, making its maiden flight on 12 April 1931. The second prototype was completed in February 1932 but the continued non-availability of its intended engines, either the original Lorraine-Dietrichs or turbocharged Hispano-Suizas, meant that it never flew. Despite this, on 23 November 1933 an order was placed for 40 Amiot 140s, to be powered by 662 kW (888 hp) [Lorraine 12Q Eider](#) engines.

The French Air Ministry had meanwhile revised its requirements, concentrating on the bombing role and asking for better performance. Amiot redesigned the aircraft to meet these requirements and incorporate lessons learned during testing of the Amiot 140. The gondola under the fuselage was enlarged, allowing easier operation of the aircraft's guns and a radio-operator was added, bringing the crew to five. Manually operated gun turrets were provided in the nose and dorsal positions. Orders were placed for two prototypes, differing only in the engines fitted, with the Amiot 142 having [Hispano-Suiza 12Y](#) engines and the Amiot 143 having [Gnome-Rhone 14K radial engines](#). The 143 flew first, on 1 August 1934, while the 142 didn't fly until January 1935. As it was decided to allocate the Hispano-Suiza engines to fighters, the Amiot 143 was selected, and the existing order for 40 Amiot 140s was converted to 143s.

The Amiot 143 had the same high-wing and fixed undercarriage as the Amiot 140, with the wing thick enough to allow crew access to the engines by a tunnel between the wing spars. The pilot sat in an enclosed cockpit, level with the leading edge of the wing and the navigator-bombardier, who was also provided with flying controls, sat in the extensively glazed gondola beneath the pilot. The radio operator sat towards the rear of the gondola and in early aircraft operated two 7.7 mm (0.303 in) [Lewis guns](#). Nose and dorsal [turrets](#), each carrying a Lewis gun, completed the defensive armament, while the gondola also housed an internal bomb-bay. After 40 aircraft had been completed, the design was revised, with the aircraft being fitted with a longer nose (increasing overall length from 17.94 to 18.24 m (58.9 to 59.8 ft), a revised fuel system and with the Lewis guns in the nose, dorsal turrets and ventral position each being replaced by single 7.5 mm (0.295 in) [MAC 1934 machine guns](#), with a fourth gun for the navigator-bombardier firing through a hatch in the floor.

Deliveries of the design began in April 1935 and continued until March 1937, with a total of 138 being built. An improved version, the Amiot 144 was built to meet 1933 requirement for a *Multiplace de Combat*, fitted with a retractable undercarriage. First flying on 18 January 1936, only one was built.

Operational history

The Amiot 143 entered service in July 1935, with deliveries continuing until 1938. Six were going to be delivered to the [Spanish Republican Air Force](#) during the [Spanish Civil War](#). however there is no evidence that these were delivered during the war. By the time the last deliveries were made in March 1938, the Amiot was obsolete and was already being replaced by more modern aircraft such as the [Bloch MB.131](#). At the outbreak of the [Second World War](#), Amiot 143s still equipped 5 metropolitan *groupes* together with an African based *groupe*.

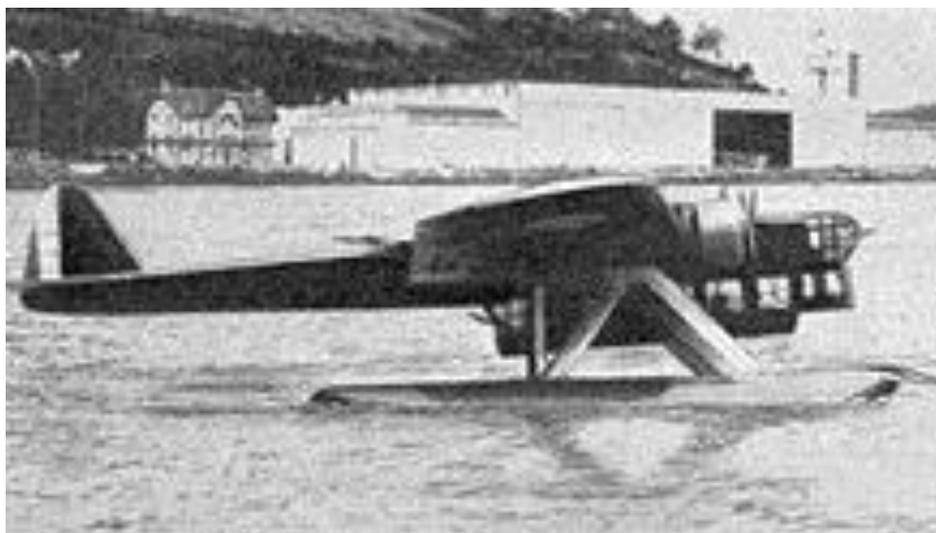
During the [Phoney War](#), Amiot 143 *groupes* carried out reconnaissance and leaflet raids over Germany. 87 Amiot 143 remained in front line service on 10 May 1940, of which 50 equipped four metropolitan *groupes*: GBs I/34 and II/34 in the north, GBs I/38 and II/38 in the East and 17 equipped one African *groupe*, GB II/63, which was in the process of re-equipping with [Martin 167Fs](#). Following the start of the [Battle of France](#), the Amiot 143 was mainly used in night attacks against German airfields and lines of communications, and experienced relatively low losses. An exception was a daylight raid by 10 Amiot 143s from GBs I/34, II/34 and II/38 against German bridgeheads near Sedan on 14 May 1940. Despite having a fighter escort, two Amiot 143s were shot down while a third force-landed before returning to base.

52 Amiot 143s were in the Unoccupied Zone and 25 were in French North Africa. They were reorganized into GBs I/38 and II/38 and were used until July 1941 when they were replaced by [LeO 451](#) bombers. Some Amiot 143s served as transports for the French in Syria. This *groupe* later joined the Allies after their landings in Africa. The last Amiot 143 was retired from service in February 1944. A few Amiot 143s are reported to have been commandeered by the Germans and used as transports. Only 11 were left in the Unoccupied Zone when it was occupied by the Germans in 1943 and only three were airworthy. Had the war gone on a little longer for France, it is likely that all of the Amiot 143 would have become [trainers](#), having been replaced by more modern bombers such as the [LeO 451](#).

Variants



Amiot 140M photo from *Annuaire de L'Aéronautique* 1931



Amiot 140 M.4

Prototype with 2 x 485 kW (650 hp) [Hispano-Suiza 12Nbr V-12 engines](#). Two built, of which only one flown, followed by orders for 40, to be powered by 2 x 662 kW (888 hp) [Lorraine 12Q Eider W-12 engines](#), which were built as Amiot 143s. Optional M.5 suffix refers to bomber role, and seating for 4 crew.

Amiot 141

Powered by three 520 kW (700 hp) [Lorraine-Dietrich 18G Orion](#) W-18 water-cooled piston engines.

Amiot 142

prototype with 499 kW (669 hp) [Hispano-Suiza 12Ybrs](#) V-12 engines (1 built

Amiot 143 M.5

production version with 649 kW (870 hp) [Gnome-Rhône 14Kirs/14Kjrs](#) (left and right hand rotation) [radial engines](#) (138 built, including 40 ordered as Amiot 140 and 25 ordered as Amiot 144)

Amiot 144

version with reduced wing area, [flaps](#) and retractable [undercarriage](#) and no front turret, powered by 2x 664 kW (890 hp) Gnome-Rhône 14Kirs/14Kjrs (left and right hand rotation) (1 built, orders for 25 produced as Amiot 143 instead)

Amiot 145

Amiot 144 with [Hispano-Suiza 14AA](#) radial engines (not built)

Amiot 146

Amiot 144 with [Gnome-Rhône 18Lars](#) radial engines (not built)

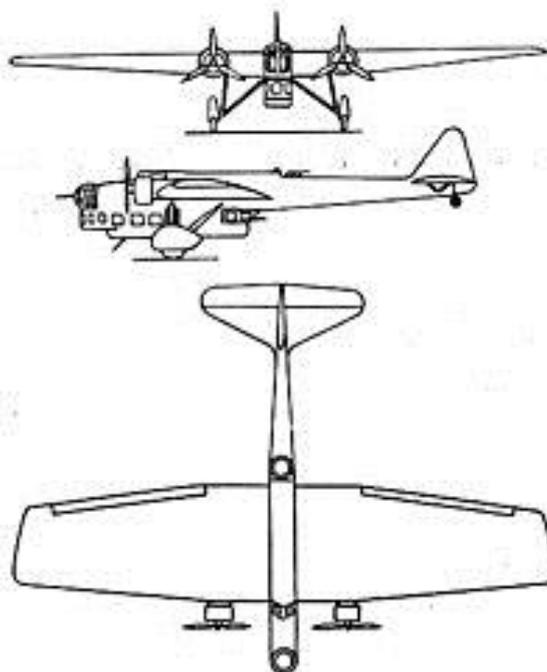
Amiot 147

Amiot 144 with [Hispano-Suiza 12Ydrs/12Yfrs](#) (left and right hand rotation) V-12 engines (not built)

Amiot 150

Reconnaissance, [torpedo bomber](#), for [Aeronavale](#). developed from Amiot 143 with a 10% larger wing, interchangeable wheel or float landing gear, and powered by two 750 hp (560 kW) Gnome-Rhône 14Kdrs radials (1 prototype built)

Specifications (Amiot 143)



Amiot 143 3-view drawing from L'Aerophile October 1934

General characteristics

- **Crew:** Five (pilot, navigator/bombardier, radio operator, nose and dorsal gunners)
- **Length:** 18.24 m (59 ft 10 in)
- **Wingspan:** 24.53 m (80 ft 6 in)
- **Height:** 5.68 m (18 ft 8 in)
- **Wing area:** 100 m² (1,100 sq ft)
- **Empty weight:** 5,455 kg (12,026 lb)
- **Gross weight:** 8,611 kg (18,984 lb)
- **Max takeoff weight:** 10,360 kg (22,840 lb)
- **Powerplant:** 2 × [Gnome et Rhône 14Kirs/Kjrs](#) 14-cyl. air-cooled [radial engines](#), 640 kW (858 hp) each

Performance

- **Maximum speed:** 295 km/h (183 mph, 159 kn)
- **Range:** 1,300 km (810 mi, 700 nmi)
- **Ferry range:** 1,995 km (1,240 mi, 1,077 nmi)
- **Service ceiling:** 7,500 m (24,600 ft)
- **Time to altitude:** 2,000 m (6,600 ft) in 6.8 minutes

Armament

- **Guns:** 4 × 7.5 mm (0.295 in) [MAC 1934](#) machine guns (one each in nose and dorsal turrets, forward gondola and rear gondola)
- **Bombs:** 800 kg (1,800 lb) internally plus 800 kg (1,800 lb) externally

