

Amiot 354

L'**Amiot 354** est un bombardier bimoteur français de la [Seconde](#) Guerre mondiale. Apparu trop tardivement et produit en trop petite [quantité](#), il n'eut pratiquement pas d'impact sur la [campagne](#) de France, et disparut des inventaires de l'Armée de l'[Air](#) moins de six [mois](#) après sa mise en service.

Un avion postal à l'origine...

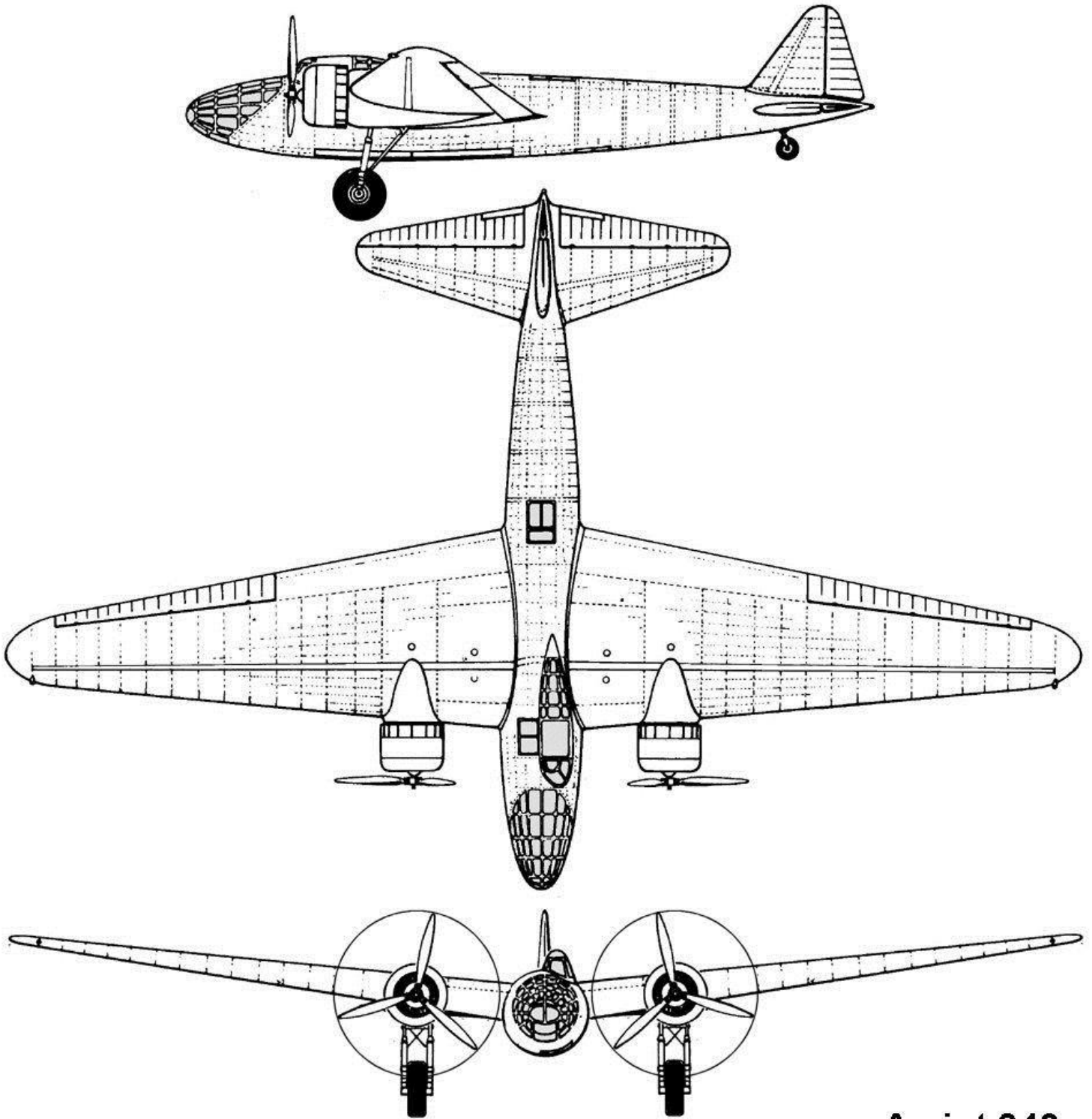
La SECM présenta au Salon de l'Aviation de [Paris](#) de 1936 un [projet](#) de bimoteur postal désigné Amiot 341. Cet appareil à l'aérodynamique très [poussée](#) avait été développé par les ingénieurs Lambert et Girodin sous la direction de Jean Calvy et tranchait nettement avec les productions antérieures de la firme. En cours de fabrication il fut décidé de modifier le prototype en avion de raid pour participer à la [course](#) aérienne entre [New York](#) et Paris devant se dérouler en 1937. La course fut finalement annulée pour des raisons de sécurité, mais le prototype achevé avec la désignation Amiot 370.



...avant de donner naissance à un bombardier.

En 1933 Le STAé (Service technique aéronautique) avait lancé le programme des « Bombardiers de Représailles Triplace » (BR3), visant à fournir à l'Armée de l'Air un bombardier rapide de grande autonomie. Développé parallèlement à l'Amiot 370 mais équipé de moteurs 12 cylindres en [étoile Gnome](#) et [Rhône](#) 14P de 960 ch, le prototype **Amiot 340** effectua son [premier vol](#) le 6 décembre 1937 à Istres. Outre les moteurs, l'Amiot 340 se distinguait par l'apparition d'un [cockpit](#) pour le pilote, décalé sur le côté gauche du [fuselage](#). Les premiers essais révélèrent d'excellentes qualités, mais les moteurs 14P semblant peu fiables, ils furent rapidement remplacés par des Gnome et Rhône 14N-01/02, donc tournant en [sens inverse](#), de 920 ch. Après remotorisation l'Amiot 340 n° 01 gagna le CEMA de Villacoublay pour y subir ses essais officiels le 21 mars 1938. Les premiers essais officiels furent satisfaisants puisqu'en mai 1938 le Ministère de l'Air passa [commande](#) de 120 appareils et que le prototype fut utilisé pour une mission de [propagande](#) particulière. Responsable du bureau technique (T-Amt) du ministère de l'Air allemand, Ernst Udet invita le général Joseph Vuillemin, chef d'état-major de l'Armée de l'Air, à lui rendre visite en Allemagne.

Le général Vuillemin prit la décision de se rendre en Allemagne à bord du prototype Amiot 340 afin de tenter de faire croire à ses hôtes que le bimoteur était déjà en service en France. Frappé de la 'cocotte rouge', insigne de la BR.11 et emblème personnel de Vuillemin, le bimoteur quitta Le Bourget le 16 août 1938 pour Berlin. Pierre Wertheimer racontera par la suite que durant cette visite, le général Milch, homologue de Vuillemin et adjoint de Hermann Göring, exprima le souhait d'effectuer un vol à bord de l'Amiot 340. À l'atterrissage son commentaire fut : « Cet avion est le meilleur du [monde](#), mais, malheureusement pour vous, vous n'en avez qu'un. » La délégation française regagna la France le 21 août et les essais en vol reprirent. Entre-temps le programme BR3 avait été abandonné au profit d'un appareil quadriplace, ce qui nécessitait certaines modifications. En novembre 1938 l'Amiot 340 fut donc renvoyé en usine pour modifications. Il devait en ressortir en janvier 1939, rebaptisé Amiot 351.



Amiot 340

...converti en avion de records...

Biplace de raid équipé de moteurs en ligne Hispano-Suiza 12Yjrs/Ykrs de 860 ch, l'**Amiot 370** effectua son premier vol à Istres le 25 juillet 1937. Il s'agissait d'un monoplan entièrement métallique dont l'aile [médiane](#) cantilever, fortement hypersustentée, était implantée en position médiane sur un [fuselage](#) de structure [monocoque](#) très fin. L'équipage était installé dans la pointe avant du fuselage, largement vitrée et ne présentant aucun décrochement. L'appareil reposait sur un [train](#) classique, les [roues](#) principales se relevant dans les fuseaux-moteurs. Immatriculé [F-AREU], l'Amiot 370 fut utilisé pour une série de records de [vitesse](#). Piloté par Maurice Rossi, associé au navigateur Vigrous, il porta à 437 km/h le record international de vitesse sur 2 000 km en circuit fermé (sans [charge](#) et avec charge de 500, 1 000 et 2 000 kg) le 8 février 1938. Le 8 juin 1938, avec le même équipage, il porta les records sans charge et avec charge de 500 et 1 000 kg sur 5 000 km en circuit fermé à 401 km/h. Enfin, associé cette fois au radio-navigateur Emont, Rossi porta le record du [monde](#) de distance à 10 000 km en 33 [heures](#) (vitesse [moyenne](#) 311 km/h) les 15 et 16 août 1939. Cet appareil fut utilisé durant l'Occupation pour des liaisons postales vers [Madagascar](#) sous les couleurs d'Air France.

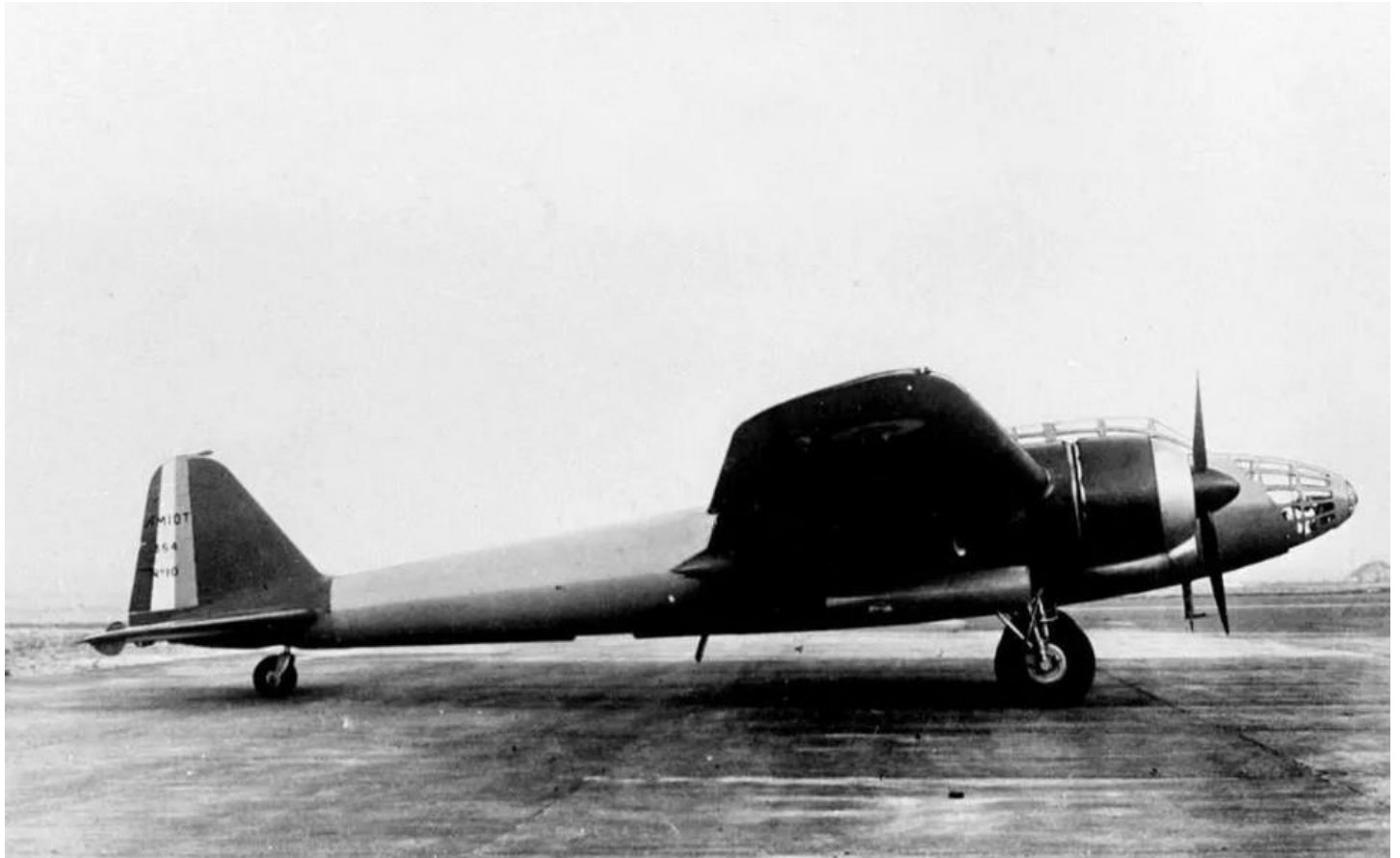


Une production difficile

En mai 1938 le ministère de l'Air passa [commande](#) de 20 **Amiot 350 B4** à livrer avant le 1^{er} avril 1939. Trois semaines plus tard le contrat fut modifié pour ajouter **100 Amiot 341 B4**, puis, en raison de problèmes de [surchauffe](#) des [moteurs Gnome et Rhône](#) 14N, la commande fut transformée en 45 **Amiot 350** et 75 **Amiot 351**. Début 1939 il devint pourtant évident que la production des moteurs [Hispano-Suiza](#) ne suivait pas et ce marché fut à nouveau modifié au profit de 60 **Amiot 351** et 60 **Amiot 353**. Un second lot de 165 appareils, soit 30 **Amiot 351**, 100 **Amiot 353** et 35 **Amiot 356**, fut notifié en janvier 1939 et le 17 juin 1939 le Plan V renforcé entraîna une nouvelle commande pour 211 appareils.



Or les deux premiers Amiot 341 de série, achevés au cours de l'été 1939, comportaient trop de différences par rapport au prototype. Ils durent donc subir des essais complets au CEMA, essais qui entraînèrent certaines modifications. Le premier décembre 1939 les commandes furent à nouveau modifiées, les 880 appareils commandés portant désormais sur 140 **Amiot 351**, 560 **Amiot 352**, 100 **Amiot 353**, 40 **Amiot 354** et 40 **Amiot 356**. À ces modifications incessantes s'ajoutèrent des grèves perturbant les industries de l'armement, de nombreux retards dans les livraisons d'équipements, des problèmes de fonctionnement des trappes de la soute ventrale et la [complexité](#) de la construction de cet [avion](#), produit en sous-ensembles par différentes usines de la SNCAC et assemblé au Bourget. Selon le Plan V l'Armée de l'Air aurait dû aligner 285 Amiot en première ligne au 1^{er} avril 1940, soit 22 Groupes de bombardement. Or le 10 mai 1940 le CRAS n'a pris en compte que 4 **Amiot 351** et 38 **Amiot 354**, tous équipés de 3 mitrailleuses de 7,5 mm, le canon HS-404 n'étant installé qu'à partir du n° 47.

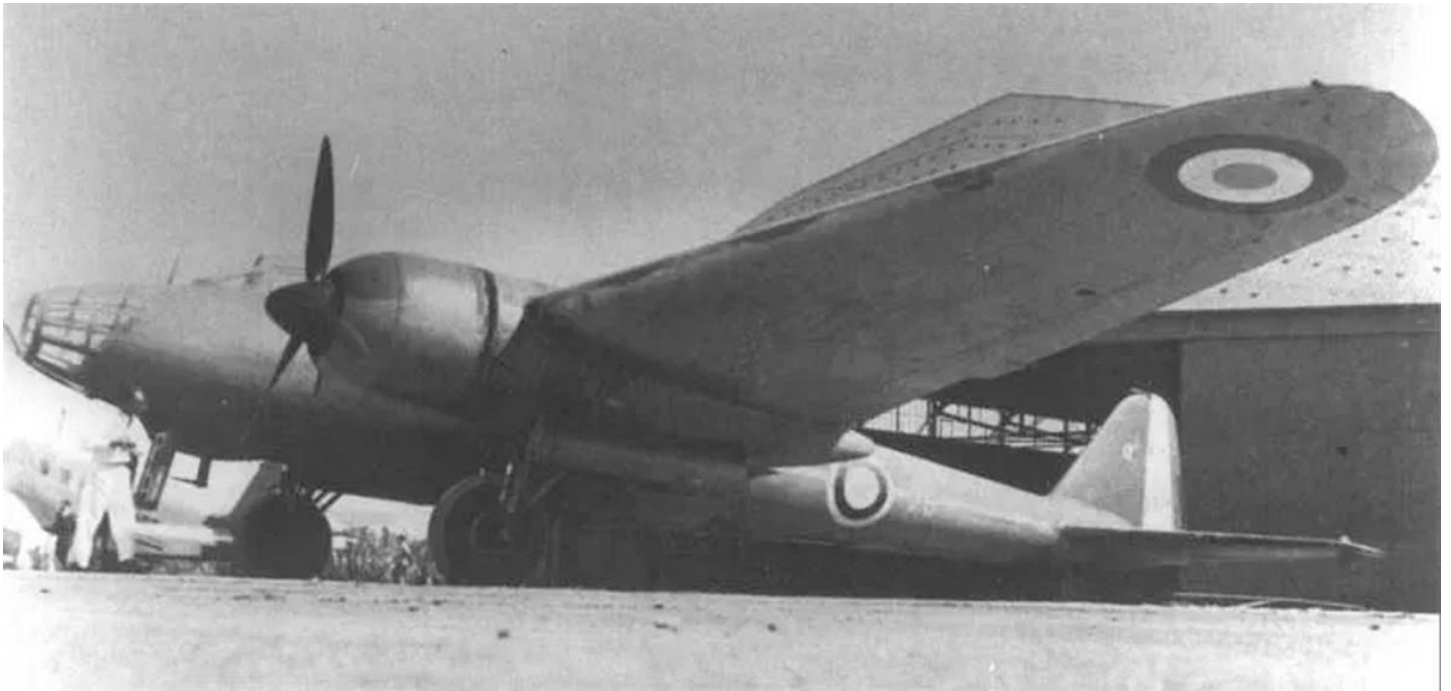


La production en série du bimoteur posant de nombreux problèmes, Pierre Wertheimer se rendit en janvier 1939 à La Nouvelle-Orléans pour voir s'il était possible d'y installer une usine. En atterrissant sur le sol américain, le président de la SECM-Amiot devait déposer les liasses de dessins dans le coffre du colonel Weiser, attaché militaire français à Washington, mais oublia de le faire. Il se retrouva donc sous le coup du décret-loi du 17 juin 1938 «relatif à la répression de l'espionnage». Le malentendu fut réglé, mais la production de l'Amiot aux États-Unis ne fut jamais lancée. 61 Amiot 351/354 furent officiellement pris en compte par l'Armée de l'Air jusqu'au 20 juin 1940, mais il semble qu'entre 80 et 85 cellules aient été achevées, plusieurs appareils étant livrés sans satisfaire aux procédures officielles de réception. Il est possible que 73 bimoteurs aient donc été livrés. (17 Amiot 351 et 45 Amiot 354)

Les versions

- **Amiot 350** : Projet de bombardier quadriplace équipé de moteurs Hispano-Suiza 12Y 28/29, groupes 12 cylindres en ligne de 920 ch à refroidissement liquide. Or la production de ce moteur était très inférieure à la demande et ce modèle fut abandonné début 1939 sans qu'aucun exemplaire ait été construit.

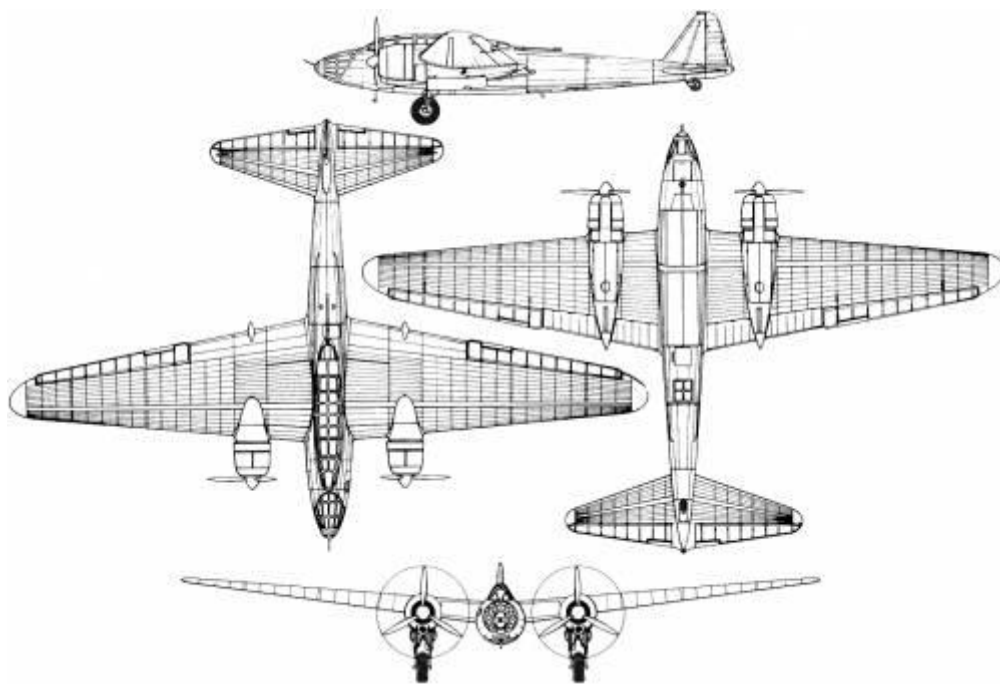
- **Amiot 351** : Le prototype Amiot 340 débuta ses essais le 21 janvier 1939 après avoir reçu de nouveaux moteurs Gnôme et [Rhône](#) 14N-20/21 de 1 020 ch sous des capots-moteurs redessinés réduisant la traînée, et un empennage bi-dérive, les stabilisateurs étant affectés d'un dièdre assez important. Un poste était également aménagé en arrière de la [soute](#) ventrale pour un mitrailleur arrière, mais aucun armement n'était installé. Devenu Amiot 351 n°01, il fut accidenté le 4 juillet et ne reprit l'air qu'après le début de la guerre, versé au GR I/33 pour évaluation comme appareil de reconnaissance par rapport au Potez 637.



Pour accélérer la mise en service du bombardier tant attendu par l'Armée de l'[Air](#), le bureau d'études de Jean Calvy n'attendit pas les premiers essais de l'Amiot 351 pour redessiner la cellule, cherchant à en simplifier la construction, mais aussi à faciliter l'emploi d'autres moteurs. Il devait en résulter toute une série de variantes, mono ou bi-dérives, qui ne furent pas toutes construites, mais comportaient toutes certaines modifications par rapport au prototype Amiot 351 n°01. L'envergure était réduite de 17 cm, entraînant une réduction de [surface](#) de 0,5 m², le [fuselage](#) allongé de 50 cm, mais surtout le poste d'équipage était entièrement redessiné, le pilote, le radio et le mitrailleur arrière prenant place sous la même verrière, allongée et située désormais dans l'axe du fuselage. Pour faciliter la construction par différentes usines le fuselage était réalisé en trois sections (avant, centrale et arrière) et 2 800 litres de [carburant](#) étaient répartis entre les 6 réservoirs occupant la totalité de l'aile. L'armement devait comprendre une mitrailleuse MAC 1934 de 7,5 mm dans la pointe avant (500 coups) pour le bombardier-navigateur, une arme identique en position ventrale (800 coups) pour le radio, et un canon [Hispano-Suiza](#) HS-404 de 20 mm (120 coups) en tourelle dorsale. Équipé d'un empennage bi-dérive dont les surfaces verticales étaient agrandies, le premier Amiot 351 de série prit l'air le 3 novembre 1939 avec des moteurs [Gnome et Rhône](#) 14N-48/49 de 1080 ch.

- **Amiot 352** : [Projet](#) d'une version bi-dérive équipée de 2 moteurs [Hispano-Suiza 12Y](#) 50/51 devant développer 1 100 ch à 3 300 m.
- **Amiot 353** : Projet d'une version bi-dérive à moteurs [Rolls-Royce Merlin](#) III développant 1 030 ch à 5 000 m, 1 prototype construit.
- **Amiot 354** : Rigoureusement identique à l'Amiot 351, à l'exception de l'empennage monodérive, similaire à celui monté sur l'Amiot 340 et des moteurs, des [Gnome](#) et Rhône 14N-48-49. Le prototype a effectué son [premier vol](#) en novembre 1939, quelques semaines après le prototype Amiot 351.

- **Amiot 355** : L'Amiot 351 n°12 fut prélevé sur chaîne pour recevoir deux moteurs Gnome et Rhône 14R-2/3 à compresseur deux étages. L'appareil était sur le [point](#) de débuter ses essais en vol au Bourget en juin 1940. Devant l'avance rapide des troupes allemandes, il fut hâtivement transféré en vol à Pau au cours de son premier vol, puis transféré à Clermont-Ferrand pour y être stocké, et finalement détruit en juillet 1940.
- **Amiot 356** : Un prototype construit avec deux moteurs Rolls-Royce Merlin X de 1 130 ch, premier vol le 18 mars 1940 à Villacoublay, pour être évacué sur Toulouse. Il servira d'avion postal entre [Métropole](#) et Empire sous l'Occupation.
- **Amiot 357** : Occupant Le Bourget le 14 juin 1940, les troupes allemandes découvrirent le prototype de cette machine pressurisée équipée de moteurs Hispano-Suiza 12Z turbocompressé de 1 200 ch.
- **Amiot 358** : À la Libération un [Amiot 354](#) utilisé par [Air France](#) pour les liaisons postales avec l'Empire fut récupéré à Dakar et remotorisé avec des moteurs américains [Pratt & Whitney R-1830](#). Utilisés temporairement par le GLAM, il acheva sa carrière sur rupture du [train](#) d'atterrissage.



En opérations

La Bataille de France

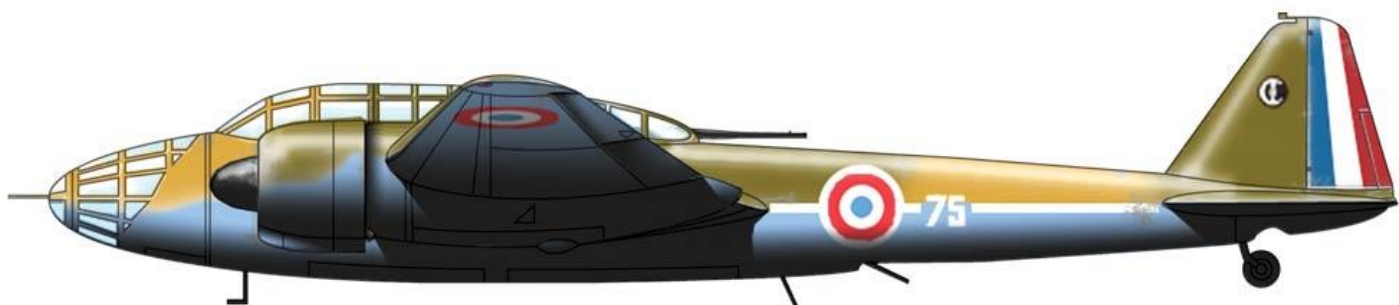
Le 10 mai 1940 on trouvait en Zone d'opérations aériennes Nord (ZOAN) le GB I/34 à Montdidier avec 3 Amiot 534 et 13 Amiot 143 et à Roye le GB II/34 avec 2 Amiot 354, 11 Amiot 143 et même deux Bloch MB.131, mais seuls 2 des Amiot du GB I/34 sont opérationnels. À la même date les GB I/21 et II/21 étaient à l'entraînement à Avignon avec respectivement 5 et 2 [Amiot 354](#) (et 19 Bloch 210). Ces quatre unités formaient le Groupement de Bombardement 9.

La première mission de guerre eut lieu dans la nuit du 12 au 13 mai, un appareil du GB I/34 effectuant une reconnaissance non armée dans la région de Maastricht. Dans la nuit du 16 au 17 mai eut lieu la première reconnaissance armée. Les bimoteurs Amiot sont alors strictement limités aux missions de nuit en raison de leur manque d'armement défensif. Après un passage par Nangis, les GB I/34 et II/34 se replièrent le 19 mai sur La Ferté-Gaucher, où ils furent enfin rejoints par les deux autres groupes du Groupement 9. Le 24 mai, deux appareils furent détruits au sol par des He 111. Dans la nuit du 4 au 5 juin les GB I/21 et II/21 bombardèrent des convois allemands près de Péronne et Cambrai. La nuit suivante des concentrations ennemies furent bombardées dans le secteur Péronne-Ham-Saint-Quentin et 12 ponts sur la Somme furent bombardés.

Le 8 on compte une trentaine de sorties dans le même secteur, le Groupement 9 étant alors replié à Gien et Pont-sur-Yonne. Dans la nuit du 10 au 11 juin 17 appareils opérèrent dans le secteur de Château-Porcien. Le 12 juin trois appareils du GB I/21 bombardèrent une colonne allemande près de Châlons-sur-Marne. Le II/34, qui disposait toujours d'Amiot 143, effectua sa dernière mission de guerre le 15 juin 1940 sur Château-Thierry, ordre étant donné au Groupement de se replier sur Agen et Bergerac, bien que ce dernier terrain ne disposât d'aucun stock de bombes ou munitions. Le 17 juin fut donné l'ordre d'évacuation vers l'Afrique du [Nord](#). Entre 10 et 15 Amiot furent disponibles quotidiennement entre les 10 mai et 17 juin 1940. Ces appareils ont effectué environ 150 missions de guerre, entraînant la perte de 5 avions en vol. 8 autres ont été détruits au sol, dont 6 volontairement pour échapper à [capture](#).

Amiot 354.B4

Fast Bomber



Copyright © V. Bourguignon, 2008

Repliés en AFN

Les [Amiot 143](#) et Bloch MB.210 étant abandonnés en [Métropole](#), au profit des derniers avions « hors-unités », parvinrent à gagner Oran les appareils suivants (2 avions perdus durant le transfert):

- GB I/21, les Amiot 354 n° 5, 15, 18, 24, 26, 35, 36, 17, 19, 23 et les 351 n° 65, 66, 75, 76 soit 14 avions, auxquels s'ajouteront l'Amiot 354 n° 21, évacué du Bourget vers la [Grande-Bretagne](#) juste avant l'arrivée des troupes allemandes et rapatrié à Marmande le 20 juin.
- GB II/21, les Amiot 354 n° 22, 32, 39, 9, 10, 11, 14 et les Amiot 351 n° 57, 59, 62, 63, 71, 72, 73, 77 soit 15 avions.
- GB I/34 les Amiot 354 n° 27, 28, 31 et le 351 n° 68 soit 4 avions.
- GB II/34 les Amiot 351 n° 56, 61, 67, 69, 70, 74, 79, 80, 81, 87 soit 10 avions.
- Le prototype Amiot 370.

Moins bien armé et moins solide que le Lioré et Olivier LeO 451, l'Amiot 354 était par contre plus rapide, avec une autonomie plus élevée. Potentiellement moins utile que le Lioré et Olivier, il est donc [logique](#) que l'Amiot ait disparu rapidement de l'inventaire de ce qui restait de l'Armée de l'Air. A peine arrivé à Oran, le Groupement 9, réduit aux GB I/21, II/21 et II/34, fut envoyé à [Djerba](#) en [vue](#) d'un bombardement sur l'Italie qui ne put être réalisé, l'Armistice étant signé le 22 juin et entrant en vigueur le 25. Le 9 juillet les Amiot firent [route](#) pour Meknès, puis retournèrent brièvement en Tunisie mi-août, avant de retourner en France pour y être dissouts fin août, le Groupement 9 ayant été dissout dès juillet 1940.

Avions postaux pour le gouvernement de Vichy

Le gouvernement de Vichy, souhaitant maintenir des liaisons aériennes avec les colonies, en particulier Djibouti et [Madagascar](#), demanda aux autorités d'occupation la possibilité d'utiliser des bimoteurs Amiot, qualifiés d'avions postaux. Le prototype de raid **Amiot 370** fut le premier modifié, afin de pouvoir transporter environ 1500 kg de courrier, médicaments et pièces de rechanges. Une partie de la [soute](#) était utilisée pour installer des réservoirs supplémentaires. Il effectua une première liaison avec Djibouti, *via* Athènes, les 22 et 23 juillet 1941, portant les couleurs d'Air France [F-AREU]. 12 missions furent réalisées vers Djibouti avec les prototypes **Amiot 370** et **Amiot 356** [F-BAGP] jusqu'en novembre 1942. Le prototype **Amiot 370** se trouvait encore à Toulouse en 1947, mais ne devait plus voler après 1942. Trois Amiot 351 furent également convertis en 354 dans le même but. Ils furent immatriculés [F-BAGQ/S/T] mais seul le premier fut utilisé. Accidenté à l'atterrissage à Dakar en 1942, il devait y rester jusqu'en 1946. Remis sommairement en état en 1946, il fut alors rapatrié sur Le Bourget et remotorisé avec des Pratt et Whitney R-1830. Devenu **Amiot 358** et versé au GLAM, il fut affecté au colonel Cressaty jusqu'à une rupture de [train](#) à l'atterrissage qui entraîna sa mise à la réforme.

Autres utilisateurs

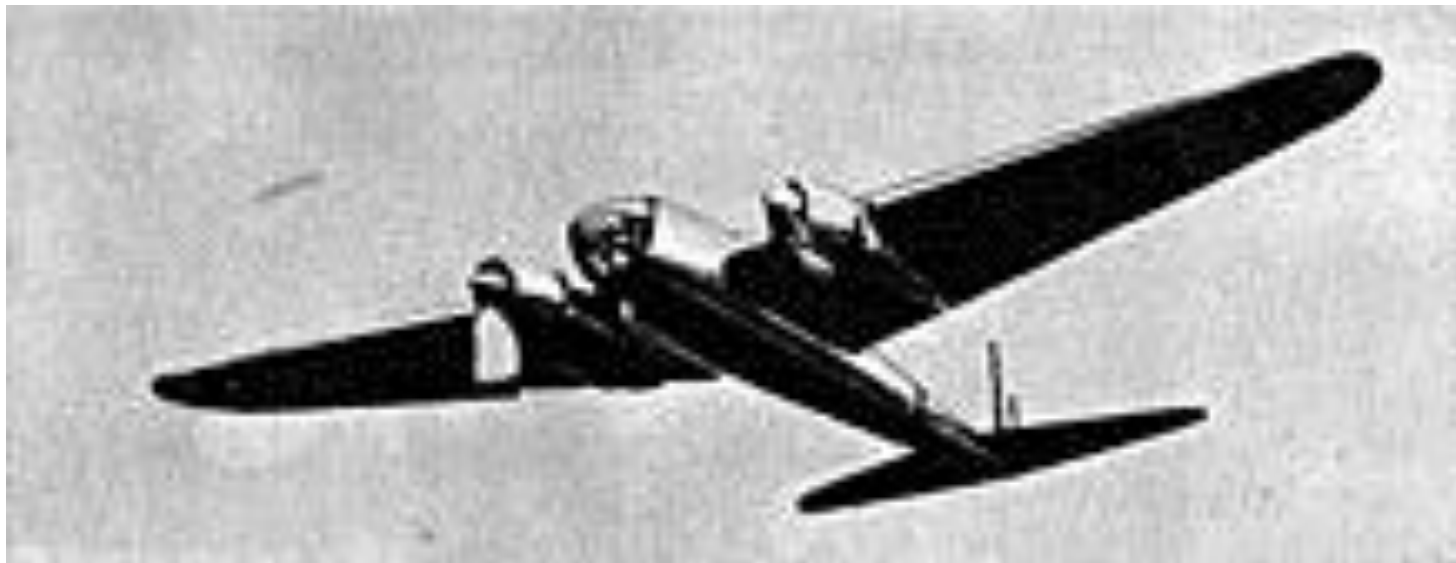
- Allemagne: 4 Amiot 354 furent récupérés par la Luftwaffe. En 1942 le 1./KG 200 en utilisait 2, un autre servant à l'état-major de la [Luftflotte 3](#).



version anglaise

The **Amiot 354** was the last in a series of fast, twin-engine [bombers](#) which fought with the [French Air Force](#) in limited numbers during the [Battle of France](#).

Development



Amiot 340 prototype

The Amiot 350 series originated in the same 1934 requirement as a rival to the [Lioré et Olivier LeO 451](#). Derived from the [Amiot 341 mail plane](#), the **Amiot 340 prototype** was involved in a propaganda flight to Berlin in August 1938 to convince the Germans that the French employed modern bombers. Though 130 machines were ordered by the French government that year, production delays and modifications ensured that by September 1939 none had been delivered. 830 of this very modern aircraft were eventually ordered but only 80 machines were received by the Air Ministry. The main variant was the twin-tailed 351; due to delays, the single-tailed 354 was accepted into service as an interim type. The Amiot 351 was intended to carry a 7.5 mm (0.295 in) [MAC 1934 machine gun](#) in nose and ventral positions and a 20 mm (0.79 in) [Hispano-Suiza HS.404 cannon](#) in the dorsal position. Due to technical problems with the armament installation, many aircraft went to operational units with only a rifle-calibre machine-gun in the dorsal position.

Operational history

In May 1940, the Amiot 351/354 was in the process of equipping just two bomber *groupes*: GB 1/21 and GB II/21 based at Avignon. Though 200 were in the final stages of construction, only 35 were ready for flight. This situation was exacerbated by the Amiot 351/354 being built in three factories, two of which were later bombed by the Germans. On 16 May 1940, the Amiot 351/354s carried out armed reconnaissance sorties over [Maastricht](#) in the Netherlands - the first operation conducted by planes of this type. By June, the Amiot 351/354 was also delivered for GB I/34 and GB II/34, neither flying them in combat. At that time, all Amiot 351/354s were based on the northern front. Three had been lost in combat and ten in training accidents. All aircraft were ordered to evacuate to Africa on 17 June, 37 surviving the trip. As their numbers were too few to engage the [Italians](#), the aircraft were sent back to Metropolitan France and their *groupes* disbanded in August 1940. Five Amiot 351/354s continued to be used as mail planes after the [Battle of France](#). Four Amiot 351/354s were commandeered by the [Luftwaffe](#) as transports, two found service in the 1./[Kampfgeschwader 200](#) a special service unit. Engines taken from these aircraft were later used on [Messerschmitt Me 323](#) cargo transports.

Variants



Amiot 350 with Hispano-Suiza 12Y 28/29 engines.



Amiot 351 with Gnome-Rhône 14N engines.



Amiot 356 with Rolls-Royce Merlin X engines.



Amiot 370 with Hispano-Suiza 12 Yirs/Yjrs engines.

Amiot 340.01

Two 686 kW (920 hp) [Gnome-Rhône 14P](#), single-tail prototype (one built)

Amiot 350

351 re-engined with two 686 kW (920 hp) [Hispano-Suiza 12Y-28](#) / [Hispano-Suiza 12Y-29](#) engines (one built)

Amiot 351.01

Amiot 351 prototype.

Amiot 351

Two 707 kW (950 hp) [Gnome-Rhône 14N-38](#) / [Gnome-Rhône 14N-39](#), twin-tail (17) (This number may be low)

Amiot 352

351 re-engined with two 820 kW (1,100 hp) [Hispano-Suiza 12Y-50](#) / [Hispano-Suiza 12Y-51](#) engines (one built)

Amiot 353

351 re-engined with two 768 kW (1,030 hp) [Rolls-Royce Merlin III](#) engines (one built)

Amiot 354

351 re-engined with two 798 kW (1,070 hp) [Gnome-Rhône 14N-48](#) / [Gnome-Rhône 14N-49](#), most with single-tail. (45) (This number is probably low)

Amiot 355.01

351 re-engined with two 895 kW (1,200 hp) [Gnome-Rhône 14R-2](#) / [Gnome-et-Rhone 14R-3](#) engines (one built)

Amiot 356.01

354 re-engined with two 842 kW (1,130 hp) [Rolls-Royce Merlin X](#) engines (one built)

Amiot 357

high-altitude prototype with [pressurized cabin](#), two 895 kW (1,200 hp) [Hispano-Suiza 12Z-89 turbocharged](#) engines (one built)

Amiot 358

351 re-engined post-war with two 895 kW (1,200 hp) [Pratt & Whitney R-1830](#) engines (one built)

Amiot 370

single-tail racer with two 642 kW (860 hp) [Hispano-Suiza 12Yirs](#) / [Hispano-Suiza 12Yjrs](#) engines, developed specifically for (later cancelled) Paris-New York race (one built)

Specifications (Amiot 354 B4)

General characteristics

- **Crew:** 4 (pilot, co-pilot, navigator, bombardier)
- **Length:** 14.5 m (47 ft 7 in)
- **Wingspan:** 22.83 m (74 ft 11 in)
- **Height:** 4.08 m (13 ft 5 in)
- **Wing area:** 67 m² (720 sq ft)
- **Airfoil:** E7
- **Empty weight:** 4,735 kg (10,439 lb)
- **Gross weight:** 11,324 kg (24,965 lb)
- **Powerplant:** 1 × [Gnome-Rhône 14N-48](#) 14-cylinder two-row air-cooled radial piston engine, 791 kW (1,061 hp) for take-off (RH rotation fitted to port)
- **Powerplant:** 1 × [Gnome-Rhône 14N-49](#) 14-cylinder two-row air-cooled radial piston engine, 791 kW (1,061 hp) for take-off (LH rotation fitted to starboard)
- **Propellers:** 3-bladed variable-pitch propellers

Performance

- **Maximum speed:** 480 km/h (300 mph, 260 kn) at 4,000 m (13,123 ft)
- **Cruise speed:** 349 km/h (217 mph, 188 kn)
- **Range:** 3,502 km (2,176 mi, 1,891 nmi)
- **Service ceiling:** 10,000 m (33,000 ft)
- **Time to altitude:** 4,000 m (13,123 ft) 8 minutes 42 seconds

Armament

- **Guns:** 3 × 7.5 mm (0.295 in) [MAC 1934](#) machine guns or 2 × 7.5 mm (0.295 in) MAC 1934 machine guns and 1 × 20 mm (0.787 in) cannon
- **Bombs:** 1,200 kg (2,646 lb)

