

# AMIOT 143

## Les sacrifiés de la premi

**Troisième partie. La France, qui modernisa trop tard son Armée de l'Air, fit de ces «vieux rafiots» un barrage dérisoire devant les blindés allemands, en mai 1940.**

**E**n 1939, le remplacement des derniers Amiot 143 M en service était annoncé ; mais les unités qui les exploitaient, les Groupes de Bombardement I et II/34, II/35, I/38 et II/38, comptaient encore parmi les principales unités de bombardement françaises. Selon le plan 5 de modernisation en vigueur, il était prévu qu'avant mai 1940 les deux premiers seraient transformés sur Amiot 351 et 354, et la 38<sup>ème</sup> Escadre sur LeO 451. Le II/63, doté de Potez 540, toucha les 17 Amiot 143 du 14 GAR et du I/35 en mars 1939 ; il les convoya à Marrakech, au Maroc, le mois suivant, avant de préparer sa transformation sur Glenn Martin 167F. Plusieurs Centres d'Instruction au Bombar-

dement (CIB) furent créés peu à peu (notamment à Marrakech et à Caen) et dotés, entre autres, d'Amiot 143. Auparavant, en 1938, la guerre s'annonçant inévitable et proche, l'état-major de l'Armée de l'Air avait dû choisir de privilégier la modernisation de l'aviation de chasse pour renforcer ses défenses, aux dépens de l'aviation de bombardement. Ainsi le remplacement des 143 fut-il retardé, et devait l'être encore par des problèmes industriels.

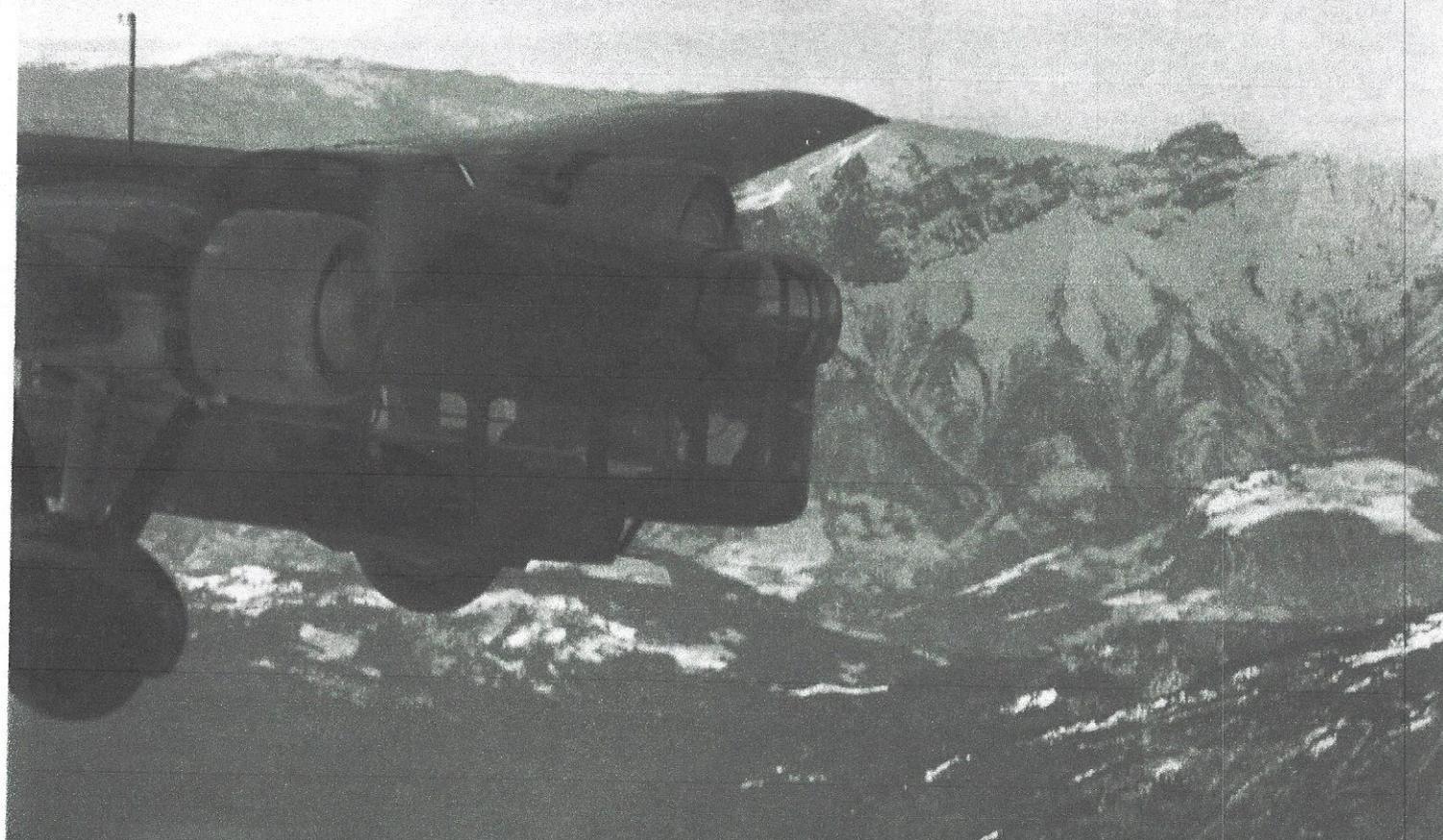
En juin 1939, la 38<sup>ème</sup> Escadre de Metz partit assurer la relève de la 15 en Afrique du Nord ; 10 Amiot 143 M du I/38 se posèrent à Sétif, rejoints, le 23, par neuf Amiot du II/38.

En mai 1939, le Général Vuillemin, chef d'état-major de l'Armée de l'Air, avait envisagé d'envoyer en Pologne cinq puis trois groupes de 143 pour bombarder de nuit les

bases allemandes. Le Général Gamelin, commandant en chef français, défavorable à ces détachements, consentit, après discussion, à laisser partir un avion de la 34<sup>ème</sup> Escadre qui, via le Danemark, emporta en Pologne le Gén. Armengaud chargé d'y étudier les possibilités de stationnement d'unités de bombardement françaises. Armengaud conclut qu'une escorte de chasse serait nécessaire, ce que l'Armée de l'Air, trop pauvre, ne pouvait fournir ; l'opération polonaise à laquelle peu croyaient, de toute façon, fut abandonnée.

Hitler submergea la Pologne. La France déclara, avec la Grande Bretagne, la guerre à l'Allemagne le 3 septembre 1939. Les états-majors français savaient que les armées françaises – hormis la marine – n'étaient pas prêtes. Les Allemands le savaient aussi...

Il manque heureusement moins d'archives pour retracer l'histoire des Amiot 143 M pendant la Deuxième Guerre mondiale, au moins en 1939 et 1940. Subsistent les journaux de marche de la 34<sup>ème</sup> et du II/38, ainsi que des historiques officiels, conservés par le Service Historique de l'Armée de l'Air. Le journal le plus riche, celui du II/34, a servi à Roger Labric, journaliste, écrivain et officier de la



# ère heure

L'Amiot 143 M n° 112, porteur, sur le fuselage, de l'insigne de la quatrième Escadrille de la 34<sup>ème</sup> Escadre de Bombardement. (Collection Rémi Baudru)

34<sup>ème</sup> Escadre, pour écrire, en 1941, l'histoire de l'*Escadre Invisible* (1). Dans ce livre, Labric ne mentionne pas des détails inscrits dans les journaux de marche, mais rappelle des missions importantes qui n'y figurent pas. Car ces journaux étaient plus ou moins bien tenus : celui du II/34, qui ne fut plus rempli pendant la débâcle, à partir du 6 juin, fut reconstitué peu après, avec, inmanquablement, des oublis. Quant aux historiques, s'ils sont plus complets, ils comportent infiniment moins de petits détails.

Pour ce qui concerne l'après 1940, enfin, les lacunes sont immenses. Tout rappel des activités des Amiot 143 pendant la guerre ne peut donc être que partiel.

## La drôle de guerre

A la déclaration de guerre, l'aviation française de bombardement n'avait encore aucun bombardier moderne en ligne (LeO 45, Amiot 351, Martin 167F et Douglas DB 7). En attendant, estimant que la bataille véritable ne serait pas déclenchée avant le prin-

temps 1940, Vuillemin ordonna, le 14 septembre, d'éloigner des zones d'opération les deux tiers des unités de bombardement et de renseignement afin de limiter des pertes qui auraient considérablement ralenti la rénovation en cours de l'Armée de l'Air, et d'économiser un matériel insuffisant en nombre. Il laissa en première ligne des groupes d'Amiot 143 et de Farman 222 et 223 quadrimoteurs. L'ordre de bataille des premiers était :

- sur le théâtre d'opérations du nord-est, la 34<sup>ème</sup> Escadre (deux groupes) était intégrée à la 1<sup>ère</sup> Armée Aérienne, au sein de la 1<sup>ère</sup> Division aérienne, 4<sup>ème</sup> Brigade, avec son état-major et le II/34 à Poix, et le I/34 à Abbeville. Une trentaine d'avions au total.

- partie de la 3<sup>ème</sup> Division aérienne, 6<sup>ème</sup> Brigade, le II/35 était stationné à Pontarlier avec quinze avions.

- dans les Forces Aériennes du Nord-Tunisien, les I et II/38, détachés de Metz à Sétif.

Il était prévu que tous seraient rééquipés, entre décembre 1939 et mai 1940, en Amiot 351 ou 354, LeO 45, Martin 167F.

Aussitôt après la déclaration de guerre, les unités furent redéployées. Le II/34 s'installa à Damblain, dans les Vosges, le 8 septembre,

avec son commandement dans une ferme de Givrey, les hommes logeant chez l'habitant. Il y remplaçait le II/12 replié à Caen, puis Orléans. Ses avions stationnaient en plein air, ce que devait permettre leur construction métallique, comme la SECM l'avait défendu au début des années 30. Le I/34 alla bientôt relever le I/12 à Auzainvillier, près de Contrexeville, dans les Vosges également.

La première mission de guerre des Amiot semble avoir été accomplie le 15 septembre par deux avions du II/34 envoyés en reconnaissance sur la frontière franco-allemande, de jour. Le 24, au même groupe, le Col. Donzeau (à la veille de quitter son commandement) et le Lieutenant Juillaguet décollèrent pour la première reconnaissance sur l'Allemagne, de nuit, vers Kaufbeuren, non loin de Munich, et vers Ulm. Au retour, Juillaguet, en panne d'essence, se posa au nord de Bâle, mais en territoire français, sans dommage. Son avion revint à Damblain le 26.

Le 23, le II/34 fut rattaché, jusqu'au 12 décembre, au groupement de reconnaissance de la 3<sup>ème</sup> Division Aérienne, très probablement pour se substituer au II/35 qui se préparait à abandonner ses Amiot. ➤

(1) Editions Chantal, Paris, 1942.

Les missions des unités d'Amiot 143 M étaient alors la recherche d'indices de préparation chez les Allemands. Elles devaient donner l'alerte si les-dits Allemands prenaient position à 20 ou 30 km de la ligne Maginot, ou s'ils tentaient d'avancer vers la Belgique, par là où les états-majors français et britanniques étaient persuadés qu'ils arriveraient.

Les équipages des Amiot qui survolaient l'Allemagne, de nuit, devaient franchir la frontière à 4 000 m, puis plonger à l'altitude d'observation, si possible en dessous de 500 m ; interdiction leur avait été faite d'employer leurs armes, sinon pour se défendre. Ils n'emportaient pas de bombes, mais des tracts, tandis que la Flak (l'artillerie anti-aérienne allemande) tirait contre eux des obus véritables. Les rencontres avec l'ennemi étaient, de toute façon, rares. Ainsi, les huit premiers mois de guerre furent surnommés «la drôle de guerre».

Le 9 octobre, le I/38 quitta la Tunisie, en survolant la Sardaigne et la Corse, pour s'installer sur l'aérodrome de Troyes-Barberet avec dix avions.

Le 15, le II/38 se posa à Auxerre, après avoir lui aussi fait escale à Borgo, en Corse. Il lui restait six Amiot. Il en avait perdu un en Tunisie, et le Lt de Contenson avait été contraint par une rupture d'embiellage à abandonner le n° 48 en Sardaigne. L'Italie, fort heureusement, n'était pas encore en guerre contre la France. Avant de partir vers l'Afrique du Nord, la 38 avait par ailleurs laissé à Metz sept avions qui avaient été dégagés vers l'ouest début septembre 1939 ; elle ne les retrouva jamais.

A Troyes et à Auxerre, les deux groupes

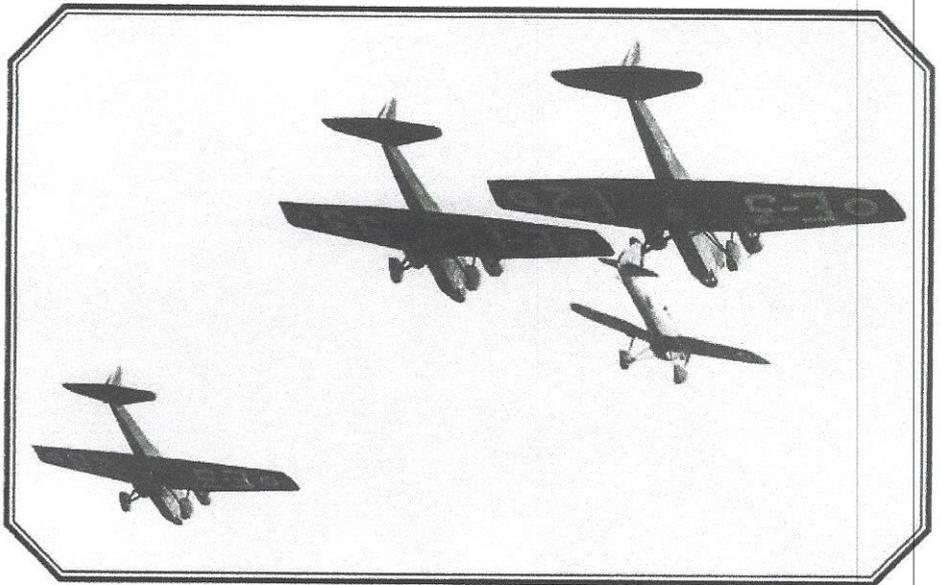


Image du début de la carrière des Amiot 143, au milieu des années 30. Les avions n° 88, 34 et 101, escortés par un Dewoitine 500.

«tombèrent littéralement du ciel», selon les mots de leur chef et historiographe, le Col. Audineau ; personne ne les attendait. Ils eurent même quelques difficultés pour savoir sous quel commandement ils étaient placés ! Le plus grave fut que l'escadre resta privée pendant environ deux mois de l'essentiel de son personnel technique qui, avec tout son matériel, ce que l'on appelle «l'échelon roulant», revint d'Afrique du Nord par voies de mer et de terre.

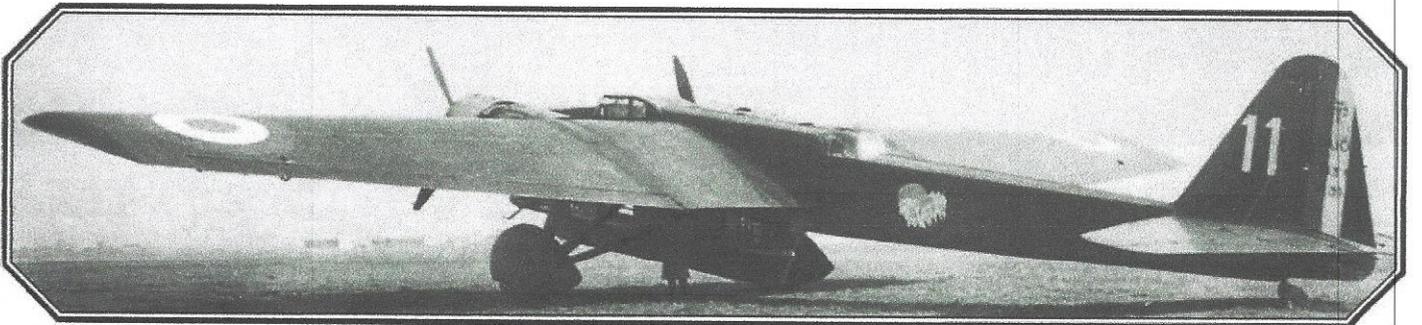
En octobre, un Centre d'Instruction au Bombardement fut créé à Caen avec d'antiques LeO 20 et cinq Amiot 143 du CEAM et de Cazaux. Ce CIB céda l'Amiot n° 131 au I/38 le 11 décembre, car le nombre des avions disponibles au groupe était faible. Selon Jean Cuny, les groupes d'Amiot 143 M les mieux lotis

n'avaient que 5 à 6 avions sur 12 équipés pour faire la guerre et disponibles.

Mais c'est surtout d'hommes dont la 38<sup>me</sup> Escadre manquait. En septembre 1939, elle ne comptait que 18 équipages. Du personnel lui fut envoyé par le CIB de Caen, mais mal formé. Les mitrailleurs n'avaient que 3 heures de vol, les radio-navigants 10.

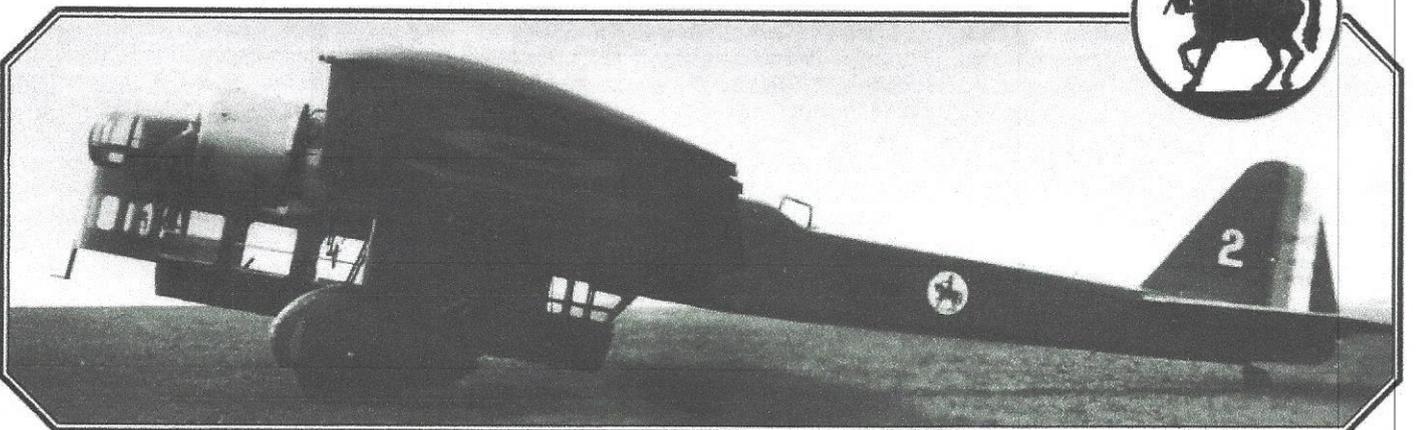
### Première perte

Le 16 octobre 1939, première perte d'un Amiot 143 M en guerre. L'équipage du n° 94 du I/34 (Maurice Lamblin, Alphonse Chable, Jean Bondu, André Recqueret, Marcel Nomérance), s'égara, dut se poser dans un bois de la région de Mayence, et fut fait prisonnier.



Avant la guerre. Ci-dessus, en tout début de carrière, l'Amiot 143 M n° 31 dont le fuselage porte la tête de Pierrot, un insigne du GB I/12.

Beaucoup d'Amiot 143 furent assez tôt versés dans les Groupements de Moyens d'Instruction et de Transport (GMIT). Ci-dessous, l'Amiot 143 n° 25 porte l'insigne du GMIT 423. (Collection Rémi Baudru)



## Le mauvais temps, les pannes immobilisèrent les Amiot 143 pendant presque tout l'hiver de 1939-1940

La lecture des journaux de marche montre, à partir d'octobre 1939, des escadres d'Amiot 143 en léthargie.

Les vols furent relativement nombreux en septembre, notamment à la 34, la plupart du temps au-dessus de la France, pour familiariser les équipages avec leur nouveau secteur d'activité. Mais ensuite, jusqu'en avril 1940, le nombre des missions accomplies fut étonnamment bas. A la fin de 1939, le II/38 quitta virtuellement le théâtre des opérations et détacha à Cazaux (pour quel motif ?) la quasi totalité de ses pilotes après avoir perdu deux avions, le n° 29, train cassé, et le n° 66, expédié à Metz pour de grosses réparations.

En octobre, le II/34 n'accomplit qu'une seule mission, en novembre aucune. Dans le journal de marche du I/34, à la place des informations sur les vols et leur nature qui devaient figurer

dans de petites cases tracées soigneusement à l'encre noire, un secrétaire inscrivit presque chaque jour le mot NEANT.

Les chiffres que l'on peut trouver varient selon les sources, mais il ne laissent aucun doute subsister quant à l'inactivité des groupes d'Amiot 143 jusqu'en avril 1940. Jusqu'à la mi-avril, le I/34 totalisa une quinzaine de missions de nuit sur l'Allemagne. Elles furent à peine plus nombreuses au II/34 (cinq en janvier, quatre en février), interrompues souvent par des pannes électriques. De septembre 1939 jusqu'à février 1940, date de sa transformation, le II/35 accomplit sept missions vers l'Allemagne ! Du 3 septembre 1939 au 10 mai 1940, en 248 jours, la 38<sup>me</sup> Escadre totalisa 86 sorties, dont 44 furent sans objet, à cause de pannes diverses.

Les journaux de marche sont discrets sur les causes de cette inactivité ; les historiques, rédigés plus tard, sont plus prolixes. Certes, l'Armée de l'Air avait pleinement conscience de la vétusté de certains matériels, et ne voulait pas exposer leurs équipages, tant que la menace n'était pas immédiate. Toutefois, la situation technique des groupes d'Amiot 143 en France métropolitaine était catastrophique ! En octobre 1939, le mauvais temps interrompit les missions vers l'Allemagne, qui reprirent épisodiquement le 8 novembre. Lorsque les nuages n'accrochaient pas le relief, ils masquaient la lune. Dans ces conditions, les équipages ne voyaient rien du sol. Or, leur mission principale consistait, la nuit, à compter les trains et évaluer l'importance du trafic routier, quand l'obscurité ne les empêchait pas de distinguer des repères aussi évidents par temps

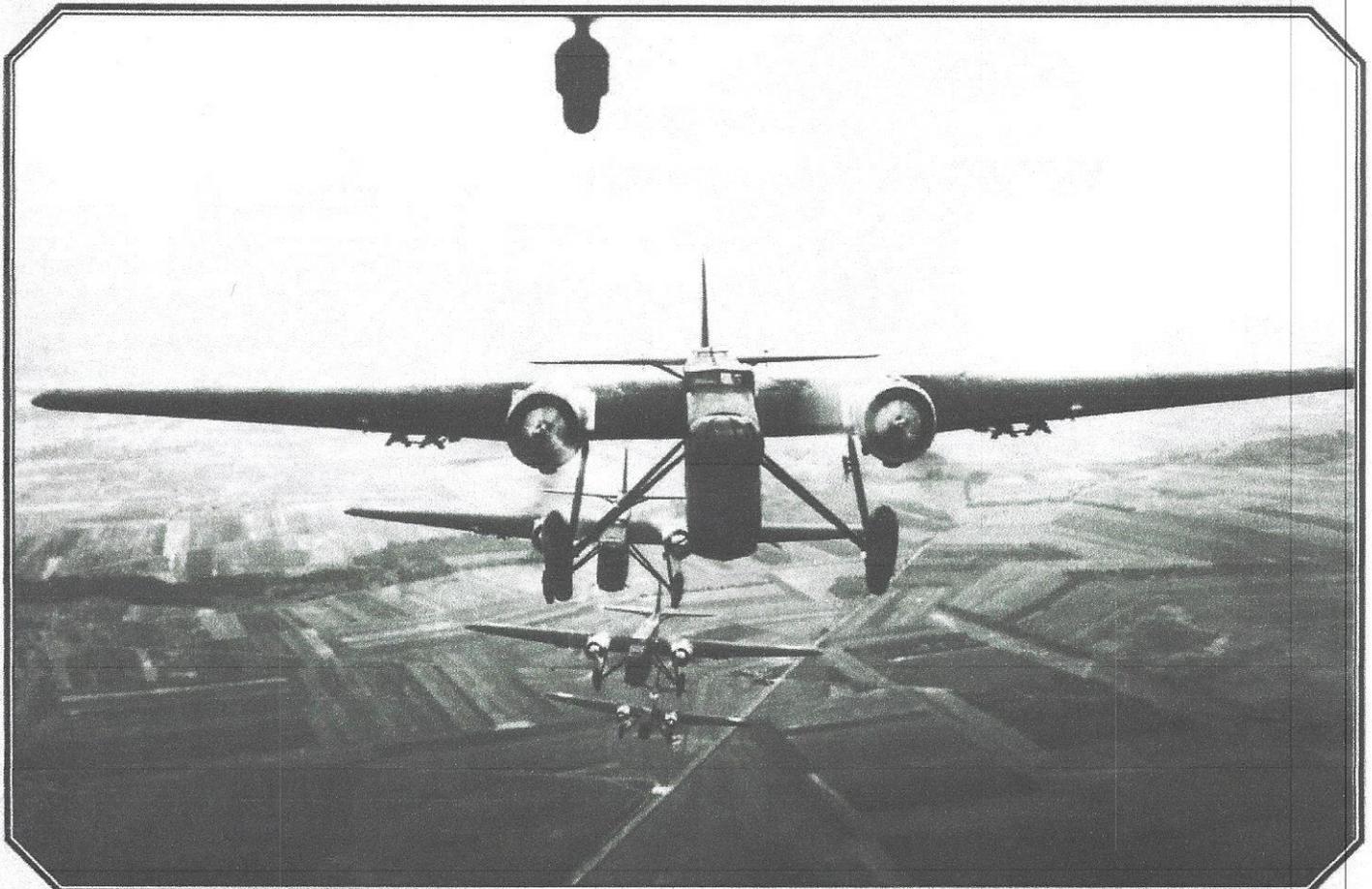
Le II/38 n'accomplit sa première mission de guerre au-dessus de l'Allemagne que le 21 novembre : une très longue reconnaissance, aux limites de l'autonomie maximale, à 6 000 m d'altitude, par le Cne Destannes, commandant du II/38, et son équipage. Audineau jugea sévèrement, dans l'historique de l'unité, qu'à cette altitude, l'équipage, certes hors de portée des Allemands, n'avait rien pu observer.

Le II/35 du Commandant Férigoule, desserré de Lyon-Bron à Pontarlier, attendait sa transformation imminente. Le 3 décembre, l'un de ses avions, l'Amiot 143 M n° 110, rentrant vers Vittel dans le très mauvais temps, percuta un piton à Supt, dans le Jura. A bord, le Sous-Lieutenant Roger Lebrun, commandant d'avion, le Sergent-chef Robert Fauccard, mécanicien, le Sgt Armand Pasquier, pilote, et le Sgt Roger Moisselin, radio, furent tués. Le Sgt Charbonnier, éjecté à l'impact, fit une chute de 35 m et s'en sorti, blessé mais vivant.

Au II/34, en décembre, une seule reconnaissance sur l'Allemagne eut lieu de nuit, accompagnée d'un lâcher de tracts : des messages ou des encycliques du Pape, des plaisanteries sur Hitler... «*et autres balivernes*» selon Audineau : 700 kg de papier, 200 000 feuillets imprimés par avion. Il y eut beaucoup de missions de ce genre. En Allemagne, malgré le couvre-feu, les usines en pleine activité restaient visibles ; les équipages, la rage au cœur, lâchaient leurs bouts de papier qui ne servaient à rien sur des bâtiments, où, par les lueurs qui filtraient des verrières, ils devinaient l'ennemi fourbissant ses armes. Certains oublièrent de couper la ficelle des paquets, d'autres y ajoutaient des pierres. Ils faisaient leur guerre.

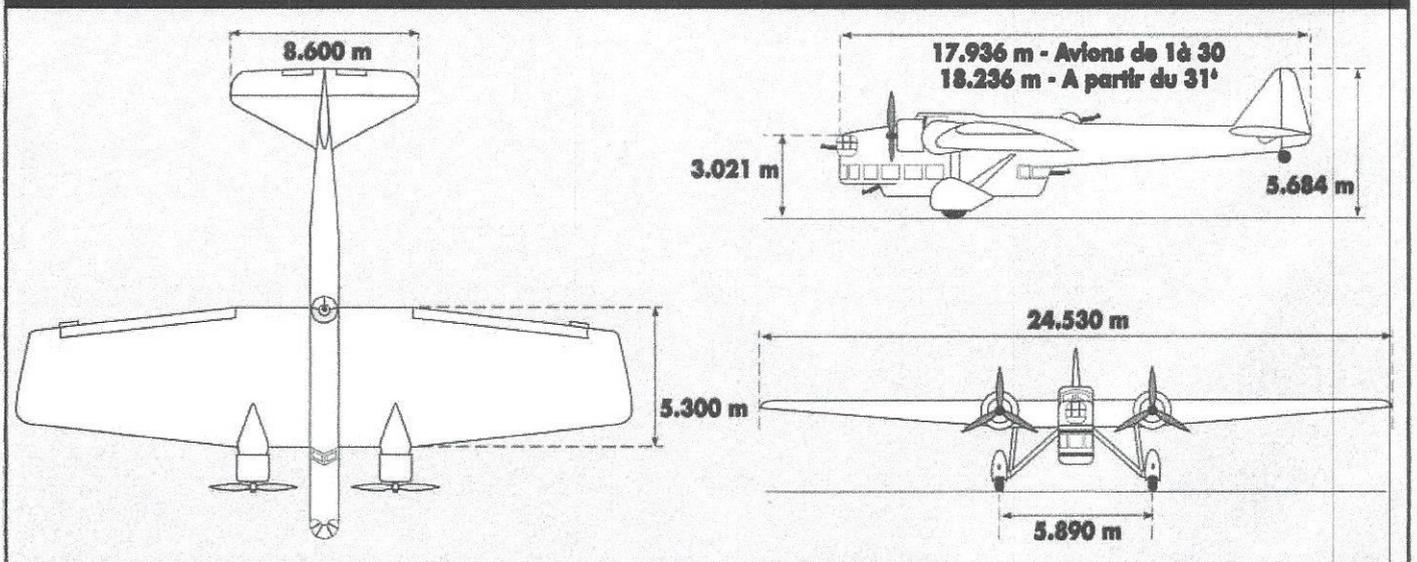


Des équipages courent vers leurs Amiot 143. Les avions semblent désarmés. Chaque Amiot 143 emportait cinq membres d'équipage. (Collection Rémi Baudru)

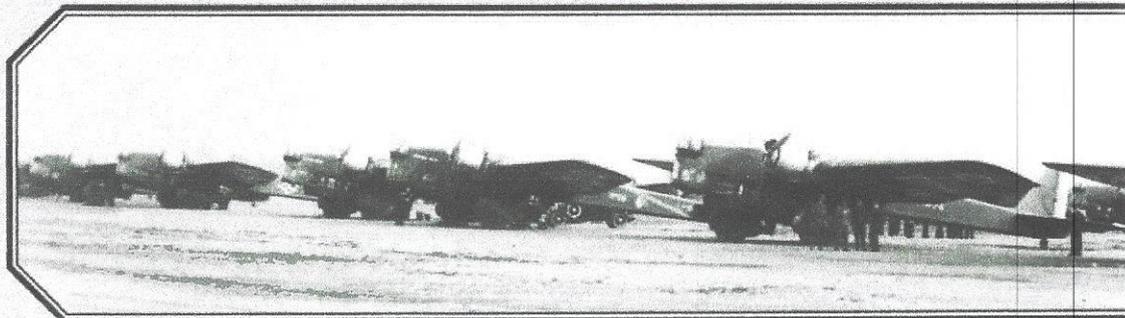


La photo la plus connue des Amiot 143, prise depuis la tourelle arrière inférieure d'un cinquième Amiot. Les positions relatives des avions semblent montrer que la formation n'est pas encore réunie. Sachant que la largeur du fuselage était un peu supérieure à un mètre, on peut apprécier combien le pare-brise du pilote était ridiculement petit !  
(Document du Service Historique de l'Armée de l'Air)

### DESSINS EXTRAITS D'UNE NOTICE D'UTILISATION DE L'AMIOU 143 M



Les Amiot de la 34<sup>ème</sup> Escadre, avant guerre. Au premier rang, le troisième à partir de la droite est l'avion n° 56, celui à bord duquel le Cdt de Laubier périt, le 14 mai 1940. Il porte ici les insignes des deux escadrilles du II/34. C'était donc peut-être l'avion du commandant de groupe.



clair que des ponts sur les rivières. Lorsque le temps était correct, les projecteurs de la Flak s'y mettaient. Leur lumière vive, pénétrant par les baies vitrées des Amiot, aveuglaient les observateurs pour longtemps.

Au retour, ces derniers rédigeaient des rapports en sachant que, le plus souvent, leurs vols sur l'Allemagne n'avaient servi à rien.

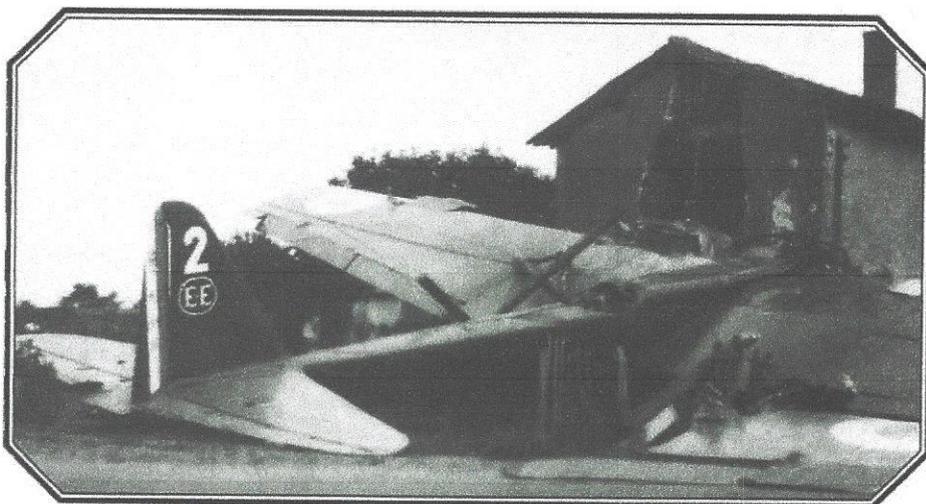
## Pannes et misère

«Pendant le précoce, long et vigoureux hiver 39-40, tous les équipages confirmés veulent survoler le territoire ennemi. Les élus seront rares pour de multiples raisons» écrit Audineau.

«Les moteurs Gnome et Rhône sont revenus d'Afrique du Nord avec un potentiel de fonctionnement compromis. Il y a des moteurs à changer, des révisions générales qui ne souffrent pas de retard.» Or l'unité (la 38) manquait de secrétaires compétents, de techniciens, de matériel et d'un minimum de confort. Les équipages et les mécaniciens étaient mal logés. Les conditions de travail des mécaniciens, en plein air, étaient particulièrement pénibles car, très tôt, en automne, la température avait chuté, passant sous zéro. Les mécaniciens devaient monter travailler sur les ailes gelées des avions sans le moindre équipement adéquat. Le Capitaine de Contenson dut payer de sa poche 10 paires de chaussures à des mécaniciens qui étaient revenus de Tunisie en sandales (l'Armée de l'Air le remboursa... en mars 1940).

Dans le froid, les moteurs démarraient mal ou pas du tout, parce qu'ils ne pouvaient être convenablement réchauffés et que les housses ne convenaient pas pour les envelopper. Il n'y avait pas, non plus, de quoi camoufler les avions.

A partir de novembre, à la 34, les moteurs commencèrent à tomber en panne sans préavis, et la multiplication des incidents mécaniques suscita la colère des équipages. L'huile de ricin qui lubrifiait les moteurs gelaient dans les carters dès que la température passait sous -5°C, et opposait aux efforts des mécaniciens l'inertie des rocs. En décembre 1939, 19 moteurs étaient hors-service dans cette escadre. Une commission d'enquête, constituée par l'état-major, conclut que la mise en route des moteurs graissés à l'huile de ricin n'étant plus possible en dessous de -5°C, mais informa qu'il était possible de chauffer cette huile avant de l'introduire dans les carters. D'autres lubrifiants minéraux furent recommandés (Intara 100 et 120 et Yacco), qui gelaient à -10° et -15°C, mais pouvaient, eux aussi, être réchauffés. Le Général Bernard Marie, qui était alors capitaine com-



La fin de l'Amiot 143 n° 35. Sur la dérive, un insigne d'École Élémentaire que nous n'avons pu identifier. (Collection Rémi Baudru)

mandant d'avion au I/34, écrit pour la revue *Icare*, en 1970 : «Un seul y parvenait aisément [à s'échauffer] avant le départ, le mécanicien navigant que la tâche de mise en route avait éteint...»

Les Amiot de la 38 furent «suspendus de vol» le 25 janvier 1940. Il fut décidé de changer l'huile de ricin de leurs moteurs par de l'Intara 120 au I/38, de la Yacco au II/38. Le 28, les vols reprirent.

Les nouvelles huiles résolurent bien des problèmes, mais pas tous. 17 moteurs révisés, livrés à la 38 en décembre 1939... n'apportèrent que des «mécomptes après quelques quarts d'heure de fonctionnement : pistons crevés, manque de pression d'huile, segments montés à l'envers, boulons desserrés». Ces incidents se produisirent aussi à la 34 et furent, dans un premier temps, mis sur le compte des nouvelles huiles. Accablés, certains parlèrent de sabotage, n'osant pas imaginer que les Français de l'arrière pussent être tout simplement négligents.

Le 23 décembre 1939, un Amiot de la 34 fut perdu à cause des caprices d'un moteur. Le 27, le II/34 revint à Dijon où les installations de la base aérienne permirent aux mécaniciens de travailler normalement.

Selon Audineau, à cette époque, s'il avait fallu, malgré tout, affronter les armées allemandes, les stocks de bombes n'auraient pas permis de combattre bien longtemps. Ce n'était après tout qu'un détail, puisque, de toute façon, il n'y avait pas d'avions pour les porter ! Deux phrases résument cette période : l'une du Col. Audineau : «La guerre est toujours au point mort», l'autre de l'historique du II/34 «L'inaction ajoute à la tristesse des heures».

En février 1940, avec un mois de retard, le II/35 alla s'installer à Marigny le Grand où, faute de balisage, les opérations de nuit étaient impossibles et où, dès qu'il pleuvait, les avions s'embourbaient sur la piste détremée. En mars, il partit à Briare, réceptionner des bimoteurs d'assaut Breguet 691 (sans armement) et 693 (armés). Le 7, ses Amiot 143 furent pris en compte par la 38<sup>ème</sup> Escadre.

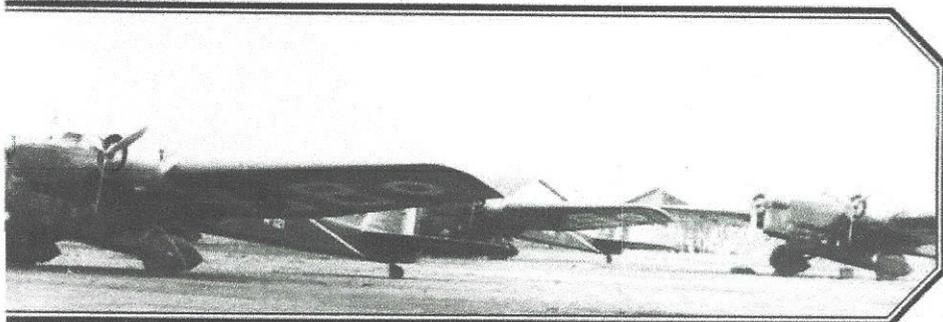
## Une relève inutile

Au II/34, quelques Amiot 143 furent livrés en renfort, tandis qu'arrivaient, un à un, les premiers Amiot 351 ou 354. Car il avait été décidé que, pour gagner du temps, la 34<sup>ème</sup> Escadre se transformerait sur le nouvel avion sans quitter ses bases. Malheureusement, les nouveaux et très beaux et rapides Amiot 351 n'étaient livrés qu'au compte-goutte, sans avoir tout leur équipement (les viseurs de bombardement manquaient). Le Col. Audineau affirme, dans son historique, qu'il préféra conserver à la 38 des Amiot 143 qui pouvaient encore être utiles de nuit, plutôt que de mettre en œuvre face à l'ennemi des avions modernes incomplètement équipés, avec des équipages insuffisamment formés.

En mars, l'hiver s'éloigna ; avec les premiers signes de printemps arrivèrent aussi à la 38 et à la 34 des voitures de réchauffage Téalémit pour les moteurs, des barraques en bois, des bottes de caoutchouc, des vêtements de cuir, des manteaux de pluie pour les mécaniciens, des bombes pour les avions. Il était bien temps !

Le 24 mars, il fut décidé de rapprocher les avions de la 38, basés à Troyes, de la zone des opérations, car Barberet était à 180 km de la frontière. Certains furent détachés à Metz-Frescaty, de même que cinq avions du II/34.

Les missions au-dessus de l'Allemagne devinrent à peine moins rares. Mais, dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 avril 1940, l'avion du Capitaine Faure, endommagé par la Flak, se posa en catastrophe au sud de Diekirch, au Luxembourg. Le Cne Faure et l'ADC Hubret, bien que blessés, s'évadèrent. Le reste de l'équipage fut brièvement interné, avant de





Un pilote d'Amiot 143, tel que pouvait le voir le navigateur depuis sa table de travail. (Document du Service Historique de l'Armée de l'Air)

rejoindre son unité le 10 mai. Dans la nuit du 15 au 16 avril, l'Amiot 143 n° 122 (probablement celui du Lt Christophe), victime de ces pannes d'éclairage à répétition, fut détruit par un atterrissage en catastrophe dans le mauvais temps. Un autre avion fut endommagé à Troyes en se posant avec les vitres et le pare-brise obturés par le givre.

Quelques heures auparavant, l'Armée de l'Air avait été, une nouvelle fois, réorganisée. Les I et II/21 (dans les Alpes) et I et II/34 (dans l'Est) formaient désormais le Groupement de Bombardement n° 9, les I et II/38, le Groupement de Bombardement n° 10. Le commandant Dagnaux, célèbre pour ses vols

au long cours et pour sa jambe de bois, ouvrit à Mourmelon, avec trois avions de la 34, un centre d'instruction d'éclairage de nuit, pour entraîner les équipages au marquage des cibles, de nuit, selon une technique qu'il préconisait et que la RAF adopta plus tard.

### L'offensive

En mai 1940, dans les unités combattantes de l'Armée de l'Air, selon la «situation administrative», il restait, au mieux, 67 des 82 Amiot 143 inventoriés en septembre 1939 : 50 dans les groupes de bombardement de métropole, dont 34 disponibles, et 17 en Afrique du Nord au

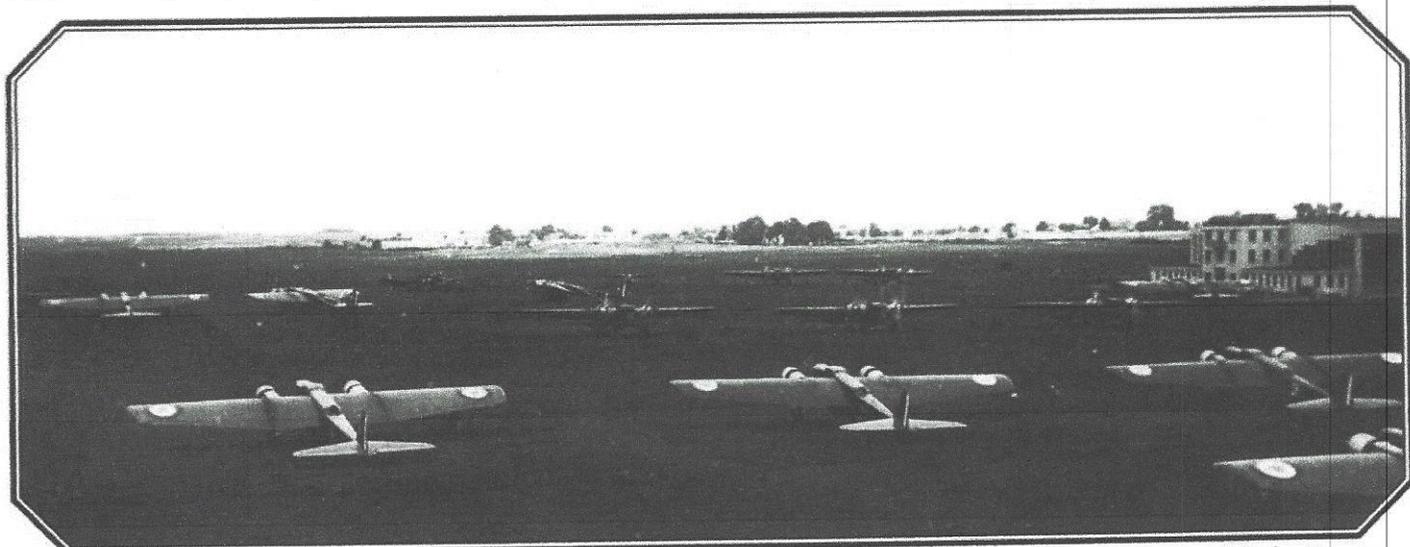
II/63, dont huit disponibles. Ces 17 avions attribués au II/63 sont très surprenants car, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le II/63 s'entraînait sur Glenn Martin : sans doute s'agissait-il des avions destinés ou déjà affectés au CIB de Marrakech, qu'il faut donc ajouter au 21 qui volaient en écoles et centres d'instruction, et aux quatre utilisés par les centres d'essais : 30 étaient indisponibles, en réparation ou «cannibalisés» pour maintenir les autres en état. Malheureusement, les remplaçants se faisaient attendre. L'Armée de l'Air n'avait encore, par exemple, pris en compte qu'une grosse quinzaine d'Amiot 351-354 ! Selon d'autres sources, le 10 mai 1940, restaient en service 17 Amiot 143 aux Groupements 9 et 10.

Début mai, le temps se rétablit au beau progressivement. Les groupes furent répartis différemment après la réorganisation d'avril. Dans la Zone d'Opérations Aériennes Nord (ZOAN), désormais, le I/34 était à Montdidier, le II/34 à Roye-Amy, entre Compiègne et Saint-Quentin ; dans la Zone d'Opérations Aériennes Est (ZOAE), le I/38 était resté à Troyes, le II/38 s'était installé non loin vers l'est, à Chaumont-Semoutiers (mais l'un et l'autre furent rattachés à la ZOAN).

Le 10, dans l'est de la France, le ciel était particulièrement dégagé. «*Bien avant l'aube, nous avons été éveillés par les sirènes. On s'y attendait quelque peu. Dans le ciel rose jaillit un ronronnement massif, ininterrompu et très rapidement significatif*» écrivit Roger Labric.

A partir de 4 h 50 du matin, au-dessus de la base aérienne de Metz-Frescaty, pendant 90 minutes, les bombes tombèrent. Impunément, les bombardiers de la Luftwaffe tournèrent autour de la ville en mitraillant. L'aérodrome ne fut guère endommagé, sinon que le hangar où étaient parqués les avions du détachement du II/34 fut détruit, et, avec lui, le contenu : les cinq Amiot 143 n° 115, 84, 62, 73 et 40.

Les Allemands attaquèrent tous les aérodromes qu'ils avaient repérés dans le nord et l'est de la France. A Troyes, ils détruisirent au sol le n° 63 de la 1<sup>ère</sup> Escadrille du I/38 et endommagèrent les n° 31 et 108. A Roye, ils ne



A Orléans, avant-guerre, des Amiot de la 22<sup>ème</sup> Escadre peu avant l'envol. Les gaz d'échappements laissent parfois des traces sombres sur le dessus des ailes.



A bord d'un Amiot 143. Il se peut que cette photo montre un instructeur (au premier plan) expliquant à un élève le tableau d'armement des bombes. L'élève tient dans sa main droite le déclencheur des lance-bombe. (SHAA)

## LES VISEURS DES AMIOT 143

Le viseur monté sur les Amiot 143 M était le STAé (initiales de Service Technique de l'Aéronautique), conçu pendant la Première Guerre mondiale. Il en exista plusieurs variantes, plus ou moins raffinées, dont certaines obligeaient les équipages à attaquer face au vent. Ils imposaient, d'une manière générale, une longue approche de la cible en ligne droite stabilisée, ce qui facilitait le travail de la défense anti-aérienne de l'objectif.

Dans la deuxième moitié des années 30 apparurent des viseurs modernes à colimateur et à calculateur.

C'était le cas du viseur pendulaire Thévenat-Alkan TA 35 qui pouvait être couplé à un stabilisateur TA 105 et un « appareil directeur » TA 103 (celui-ci calculait les corrections à effectuer, les indiquaient au pilote ou les transmettaient à un pilote automatique dont la plupart des avions de combat français étaient dépourvus) ; viseur et directeur furent rarement sinon jamais employés ensemble, selon Jean Cuny (*L'Aviation de bombardement et de renseignement française, 1918-1940 ; Docavia n° 12*). TA 35 et TA 105 furent essayés au cours de 1938, à bord de l'Amiot 143 M n° 132 qui avait été affecté au CEAM dès sa livraison et qui n'était pas « bon de guerre » en 1939. Néanmoins, c'est avec le STAé que les équipages des Amiot 143 combattirent en 1940.

furent aucun dégât important.

Dans la nuit du 10 au 11, sept Amiot 143 du II/38 décollèrent vers l'Allemagne ; six étaient chargés de bombes, tandis que le II/34 envoyait quatre avions, commandés par les chefs du groupe, les Cdt Rajas et de Laubier, le Lt-Col Dagnaux et le Cne Rouff, bombarder l'aérodrome de Mönchengladbach. Sans surprise, une panne d'électricité ramena prématurément un avion (le n° 131) vers Roye. Le lendemain, le II/34 se replia à Nangis, et le I/34 à la Ferté-Gaucher au sud-est de Paris.

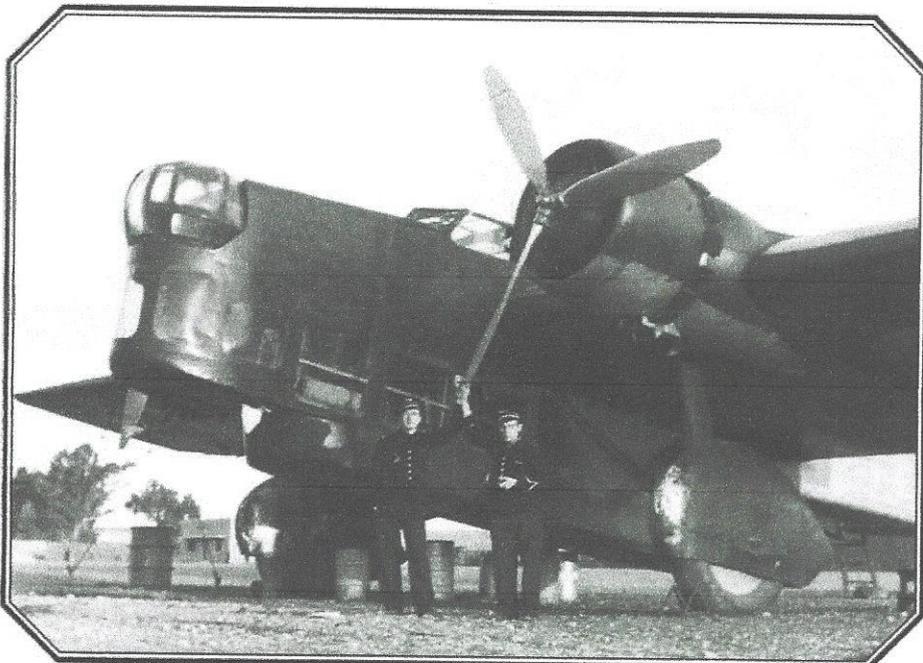
Dès lors, les missions des Amiot 143 devinrent quotidiennes, plus souvent de bombardement que de reconnaissance. Mais la lecture des journaux de marche amène à constater qu'aucun groupe ne totalisa jamais plus de six, voire sept sorties par nuit, certaines étant le fait d'un même avion. En outre, lorsque les numéros des avions sont cités, les mêmes reviennent régulièrement, au moins pendant quelques jours ou quelques semaines, parce qu'il n'y eut jamais plus de cinq ou six avions disponibles en même temps dans chaque groupe.

## L'ultime charge des 143

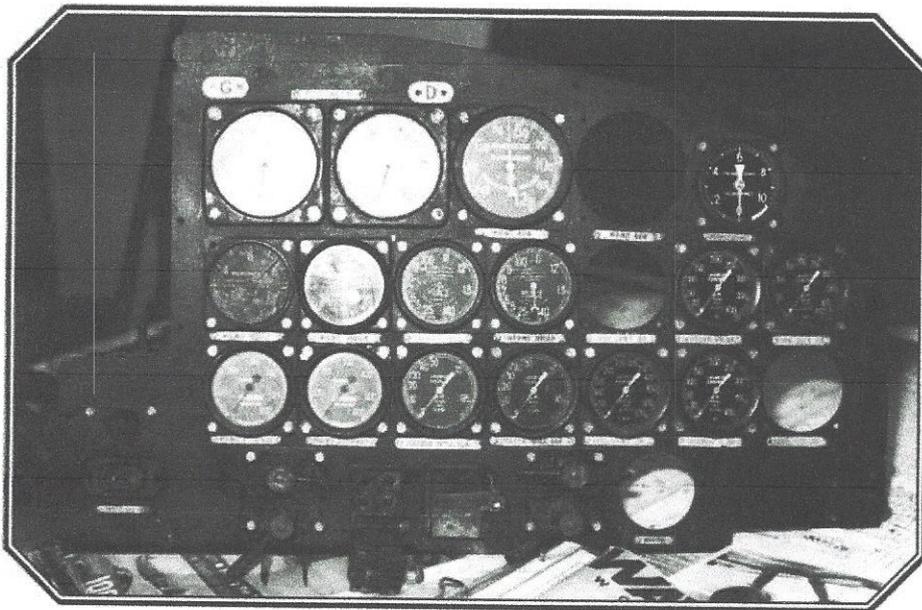
Dans la nuit du 13 au 14, trois Amiot du II/34 partirent bombarder, au nord, vers la Belgique. Dans le n° 118, Dieudonné de Laubier, commandant du groupe, était à sa place habituelle. Sur l'objectif, un obus de Flak déchiqueta le plan droit de la gouverne de profondeur ; de Laubier ramena l'avion qui atterrit à Nangis peu avant 5 heures du matin. Exténué, il se fit conduire à son logement. Quatre heures plus tard, à 9 h, le 14 mai, il se fit réveiller et conduire à son poste de commandement ; là, à 10 heures, le téléphone sonna. La mission la plus douloureuse, mais aussi la plus fameuse des Amiot 143 commençait. Celle-ci, cependant, ne fut convenablement rapportée qu'en 1985, par Philippe de Laubier, dans la *Revue Historique des Armées* n° 160.

L'état-major de l'Armée de l'Air avait décidé, en décembre 1939, que les Amiot 143 ne seraient plus employés que de nuit... sauf en dernier recours, si l'ennemi venait à franchir les frontières. Or, attendue en Belgique, la Wehrmacht s'était forcé, le 13 mai, un passage par-dessus la Meuse, à Sedan. Le 14, à 2 heures du matin, le Col. François et le Lt-Col. Aribaud, commandants les Groupements de Bombardement n° 9 et n° 10, avaient été convoqués à l'état-major de la 1<sup>re</sup> Division aérienne, à Laon. La veille, les Allemands avaient réussi à franchir la Meuse en trois endroits, sur des canots pneumatiques, et s'approprièrent à faire traverser la rivière à un millier de blindés, sur un pont de bateaux long de 70 m, à Gaulier, au nord de Sedan. La 2<sup>me</sup> Armée française, mal équipée, était déjà bousculée par cette percée dont dépendait le sort de la guerre.

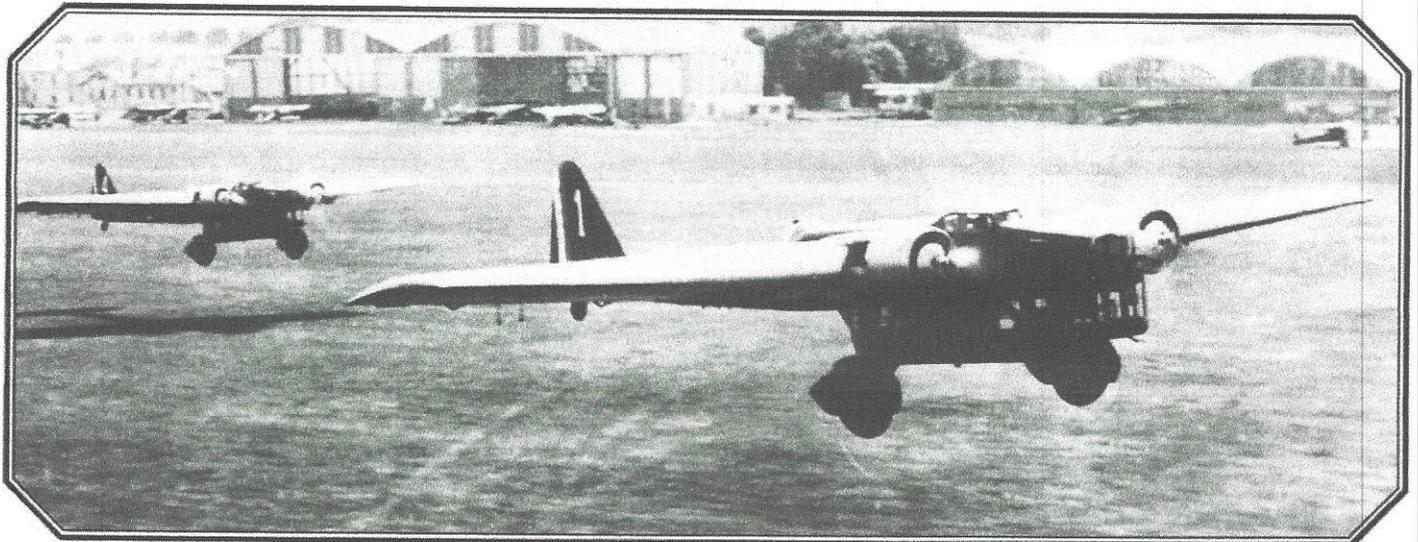
Par téléphone, le Gén. Vuillemin avait demandé au Gén. Escudier d'engager tout ce qui pouvait l'être, y compris les Amiot 143, les bombardiers les plus lents et les plus désuets du conflit ! Escudier avait tenté de discuter, mais, comme l'écrivit le Col. Aribaud « le commande-



**Les dimensions imposantes de l'Amiot 143, photographié par Lucien Inguimberti. Cet avion, partiellement décapé, semble être le n° 123. (Collection Philippe Ricco)**



**La partie droite de la planche de bord d'un Amiot 143 M, portant les instruments de contrôle des moteurs (dont huit jaugeurs de réservoirs d'essence et d'huile). Cette relique était en vente en Allemagne, il y a quelques années. (Ph. R. Baudru)**



**Un groupe d'Amiot 143 décolle, en 1937.**

ment utilisait tout ce qu'il avait sous la main» et rien de plus. La seule concession qu'Escudier avait pu obtenir était que, sans protection de chasse, les bombardiers feraient demi-tour.

La mission, confiée aux Groupements de Bombardement n°6, 9 et 10, définie par l'ordre particulier n° 14, signé par le Gén. Escudier à 3 h, était donc d'attaquer les ponts de bateaux sur la Meuse, sous la protection de la chasse. «condition absolue du succès de l'opération».

### **De vieux rafiots**

L'objectif devait être abordé à 900 m d'altitude, c'est-à-dire à 750 m au-dessus du sol, assez bas pour être précis, mais pas trop pour que les avions ne fussent pas endommagés par les explosions de leurs projectiles. Devant la nécessité d'agir par surprise, faute de pouvoir opérer en force, l'ordre imposait aussi que les LeO 451 du GB 6 et les chasseurs resteraient groupés avec les Amiot 143 beaucoup plus lents, et tourneraient «à régime moyen» autour d'eux jusqu'à l'objectif, pour ne pas les distancer ! Quel «cadeau» pour les Messerschmitt de la Luftwaffe ou les artilleurs de la Flak, la DCA allemande.

Six Amiot 143 des I et II/34, 12 des I et II/38, et neuf LeO 45 des I et II/12 devaient ainsi se rejoindre au-dessus de l'aérodrome de La Fère-Courbe, dans l'Aisne, où l'escorte des chasseurs les attendrait.

De Laubier et Véron, commandants les GB II et I/34 furent prévenus dans la nuit par le Col. François, au moyen du téléphone : Aribaud rejoignit Troyes pour informer Faure et Destannes, ses deux commandants de groupes et faire charger chaque avion avec 16 bombes de 50 kg et deux de 100. Le rendez-vous de Fère était convenu à 12h 30.

Dans le même temps, le Col. Lacaille, chef d'état-major de la 2<sup>ème</sup> Armée, annonça, à la suite d'on-ne-sait-quel quiproquo, que les ponts sur la Meuse étaient détruits. Ce n'était vrai que pour les ouvrages d'art que l'armée avait dynamités. Le pont de bateaux allemand était actif... le seul qui restait à la Wehrmacht dans la région ! Les Français l'ignoraient, mais l'ordre fut modifié. Il s'agissait désormais de bombar-

**«Les sacrifiés de  
la première heure  
que l'on oubliera  
vite car ils  
rappellent une  
époque peu  
glorieuse.»  
Colonel J. Véron**

der les troupes de la tête de pont allemande et arrêter les Panzers, autour de Sedan et Bazeille. Bien que les Amiot 143 n'eussent pas été conçus ni préparés pour ce genre de mission tactique, les équipages des Amiot 143 jugèrent (à tort) qu'ils auraient pu être plus efficaces de nuit sur ces objectifs, en prenant beaucoup moins de risques. Ils étaient, par ailleurs, comme leurs chefs de l'Armée de l'Air, bien conscients de la vétusté de leurs avions que Roger Labric appelait les «vieux rafiot».

«Oui, bien sûr, je ne me voyais pas en opérations sur ce type d'appareil du fait que je connaissais l'existence des Potez 63-7 et -11, des nouveaux LeO 45, des Martin 167 récemment achetés, et des DB.7 arrivant en escadrilles... L'Amiot 143, avec le Bloch 200, étaient les seuls appareils, à l'époque, à être opérationnels avec... un train fixe !!! J'étais plus fier que ça !» nous raconte André Jouve, qui, en 1939, était élève-mitrailleur sur Amiot 143. Cet avis était-il partagé ? «Carrément oui !» répond Jean Richou, un camarade de Jouve. Le court témoignage de Marie, dans *Icare* confirme ces opinions.

Dans un texte poignant écrit pour *Icare*, le Col. Jean Véron raconta ce qu'il vécut en ces heures difficiles il était alors capitaine). Déjà, au téléphone, avec le Col. François, il avait parlé de mission suicide. François lui avait répondu oui, que c'était, à son avis aussi, une folie, mais qu'il fallait obéir.

«Mais je me dis qu'après tout il est peut-être dans l'ordre des choses qu'au début d'un conflit mal préparé les exécutants doivent inmanquablement payer les fautes que d'autres, à d'autres moments, ont commises (...)

Sans doute les sacrifiés de la première heure (que l'on oubliera vite car ils rappellent une époque peu glorieuse) sont-ils destinés, par leur action de retardement, à rendre possible à terme les succès (...)

Cinq avions étaient disponibles au I/34 qui était rentré de mission à l'aube. Véron convoqua les équipages et décida du départ de trois avions, le sien et celui de ses deux chefs d'escadrille.

A Nangis, le Commandant de Laubier ne se faisait certainement pas d'illusions non plus. Et lui qui avait été de toutes les missions depuis le

L'Amiot n° 85 commandé par le Lt Foucher s'élança ensuite.

Pour s'envoler à 11h 30, et attendre le II/34, Véron avait fait mettre en route. Moteurs chauds, les trois avions du I/34 commencèrent à rouler. Véron chercha les mécaniciens du regard et les vit, exceptionnellement rangés au garde à vous, qui saluaient le départ des équipages.

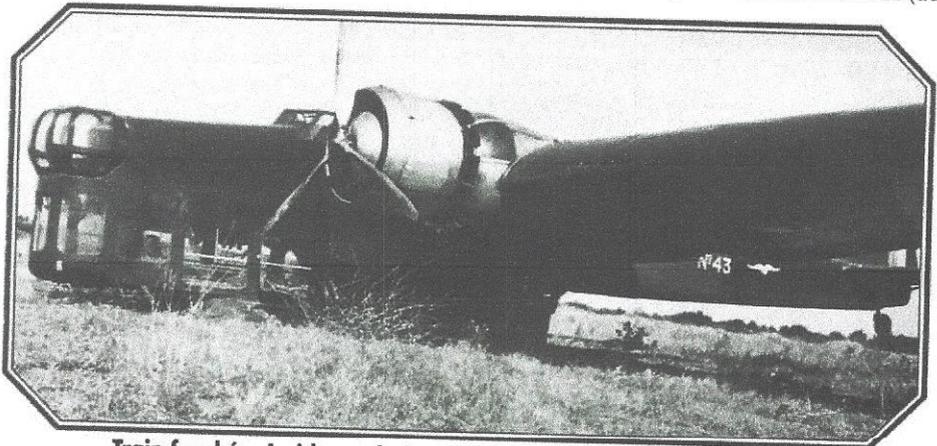
Comme prévu, les avions des I et II/34 se rassemblèrent en vol, mais il en manquait deux à de Laubier. Quelques minutes plus tard, à 11h 45 l'un des chefs d'escadrille de Véron fit demi-tour à cause d'ennuis de moteurs, explication que ses camarades n'admirent jamais...

A Nangis, les Cne Rouff avec l'avion n° 131, et Grimal avec le 132 décollèrent en retard, l'un derrière l'autre.

Peu après midi, à La Fère, les pilotes de 12 chasseurs Morane-Saulnier 406 virent arriver en ordre parfait (malgré l'absence de radio pour communiquer entre eux) les six Amiot 143 du II/38, commandés par le Cne Destannes (ceux de Destannes, de Contenson, Marey, Christophe, Jeanne et Carlier) puis quatre autres du Groupement 9 ; ils les encadrèrent, trois par trois.

10 bombardiers, c'était tout.

Après avoir quitté Soisson et Persan-Beaumont, les cinq LeO 451 des I et II/12 (au



**Train fauché... Incident relativement fréquent. Ici l'Amiot 143 n° 43, probablement au Centre d'Instruction au Bombardement de Marrakech.**



**L'Amiot 143 n° 81 dans une peinture qui semble neuve mais que des projections des hélices ont déjà endommagées. L'insigne serait celui de l'école de pilotage sans visibilité de Cazaux.**

lieu des neuf prévus) n'avaient attendu personne. Pour profiter au mieux de la rapidité de leurs avions, ils avaient mis le cap directement vers Sedan où ils se heurtèrent aussitôt aux Messerschmitt qui abattirent en flammes le n° 48, du I/12, mais ne purent empêcher les quatre autres de lâcher leurs bombes sur l'objectif.

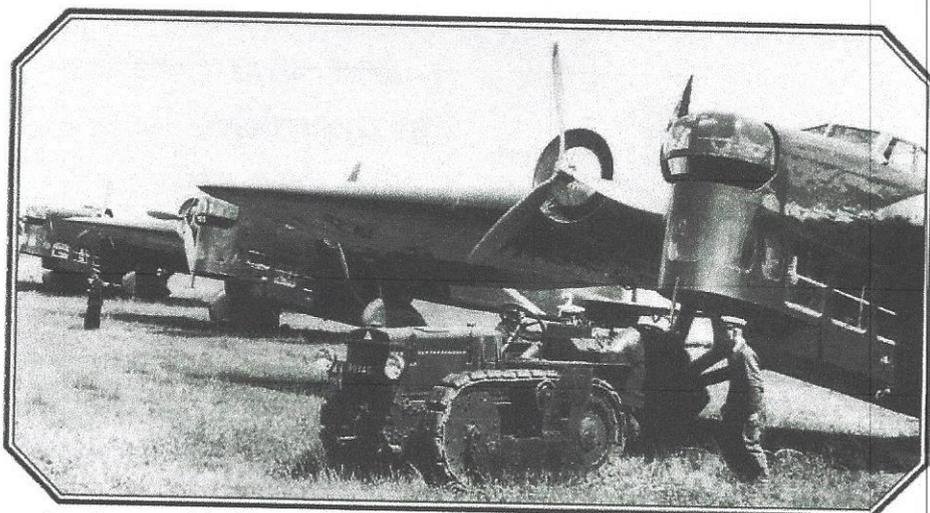
Loin derrière, Rouff puis Grimal, parvenus à La Fère, n'y trouvèrent pas les chasseurs. Conformément aux ordres, Rouff fit demi-tour. Grimal, seul, poursuivit vers Sedan, et, assez rapidement, aperçut un groupe d'Amiot qu'il tenta de rattraper, mais, les voyant à sa grande surprise tourner vers l'est, il fit demi-tour à son tour.

Le Col. Aribaud avait prit le commandement des six avions du I/38, et avait décollé de Troyes avec 10 minutes d'avance pour, dit-il, ne pas manquer le rendez-vous. Il raconta plus tard, dans l'historique de la 38<sup>ème</sup> Escadre de bombardement, qu'il laissa la formation se déporter vers le nord-ouest, confiant dans les compétences de son navigateur, mais que, perdu dans ses pensées, il oublia la dérive et fut surpris par l'Oise qui, loin après La Fère, barraît le paysage, devant lui, du nord-est au sud-ouest. Il vira vers l'est, mais trop tard. Rendez-vous manqué, il conduisit ses avions au-dessus du camp de Mailly pour les y délester de leurs bombes. Ce sont ces avions que Grimal essaya de rejoindre.

Parmi les membres d'équipage du I/38 qui suivaient Aribaud se trouvait le Lt de Fuster qui, en 1968, sous son nom de plume Casamayor, publia, un roman inspiré par cet événement et intitulé *La Désobéissance...* Pour les uns Aribaud trahit, pour les autres, il prit sur lui de désobéir pour éviter une mort inutile à ses hommes (2).

Dix Amiot 143 attaquèrent donc leurs objectifs à 180 km/h, au nord de Sedan, où la Flak et la Luftwaffe les attendaient. Leurs premières bombes tombèrent au nord de la Meuse et sur la route de Sedan à Bouillon. Puis il se dirigèrent vers Bazeilles et les autres objectifs. Tous les Amiot du Groupement 9 qui volaient en tête du dispositif furent tou-

.....  
(2) Le Col. Aribaud fut cité et décoré en juin 1940.



**Avant-guerre à la 22<sup>ème</sup> Escadre. L'Armée de l'Air commençait à se rééquiper avec trois ans de retard sur la Luftwaffe. Mais la Royal Air Force n'était guère mieux lotie !**

chés. Véron volait devant, Marie à sa gauche, Foucher à sa droite, de Laubier derrière lui. Destannes suivait avec les six autres.

### **Flak et Messerschmitt**

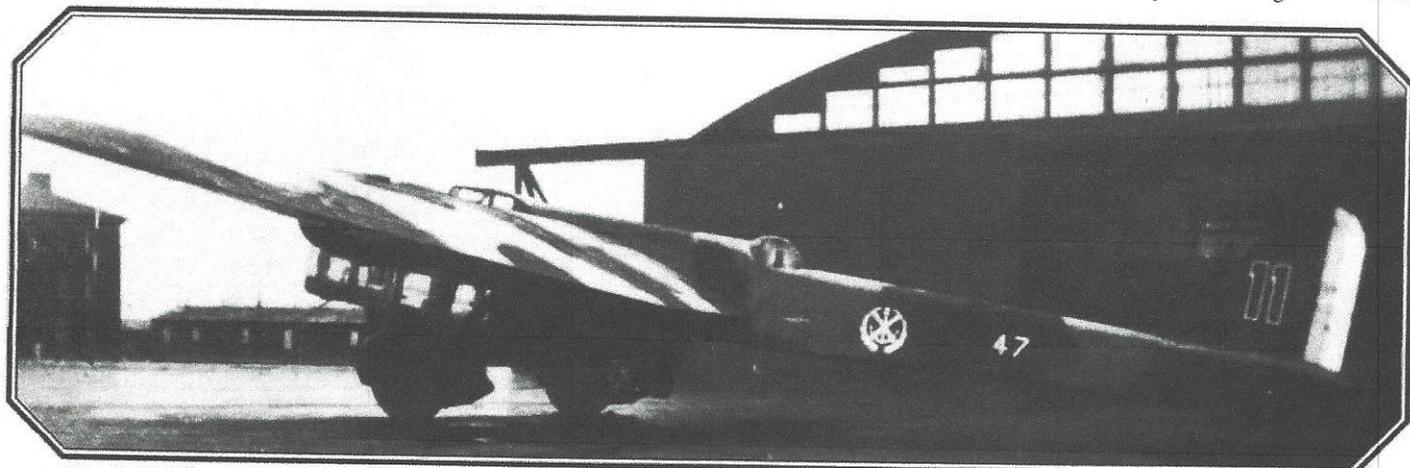
Des Messerschmitt plongèrent vers les bombardiers. Les mitrailleurs crurent les avoir écartés, quand les obus de la Flak montèrent du sol. A bord de l'Amiot n° 56 de de Laubier, qui volait au cap 070, le Sgt Gelly, le radio-mitrailleur, vit des flammes jaillir du moteur gauche ; il fit signe au Sgt Ankaoua, mitrailleur dorsal qui déclencha l'alerte. De Laubier l'invita «avec un large sourire» à évacuer le bord, et se dirigea vers la porte. Le feu se répandit à une vitesse fulgurante dans l'avion. Gelly bascula dans le vide par dessus le bord de sa cuve. Avant de le suivre, Ankaoua eut encore le temps de voir, en suffoquant déjà, le moteur droit s'enflammer, le Sergent-chef Occis, pilote, larguer le toit de son habitacle, et le Lt Vauzelle s'approcher de la trappe avant... L'avion se dressa vers le ciel bleu, plongea à la verticale et s'écrasa sur le plateau où, en 1870, les chasseurs d'Afrique du Gén. Marguerite avaient chargé, en un ultime mais vain recours contre les Prussiens. Ankaoua et Gelly furent capturés. Occis fut retrouvé mort, bien que son parachute se fut ouvert.

Au moment où l'Amiot n° 56 fut ravagé par le feu, Véron vit, par dessous son avion, les

deux sections du II/38 descendre en piqué, et son ailier droit (Lt Foucher, avion n° 85), touché, s'éloigner vers le sud.

Au sud de Sedan, les deux avions restant de la 34 furent alors attaqués par la chasse allemande. Le 69, celui du Cne Marie, à gauche de Véron, un moteur touché, commandes bloquées, piqua en accélérant jusqu'à 300 km/h. Le mitrailleur arrière, le S/C Teyssier parvint à dégager les commandes. L'avion reprit une attitude normale. Un Me 109 l'attaqua aussitôt par l'arrière et par dessous : le radio, le S/C Thévenard, assis dans sa cuve de mitrailleur inférieur, orienta sa mitrailleuse, tira... mais l'arme s'enraya. Le chasseur, bien aligné sous l'Amiot, tira à son tour, blessant Thévenard à la jambe, puis dégagea, remplacé par un chasseur lourd bimoteur Me 110. Teyssier déchargea contre lui un chargeur complet. Imperturbable, le 110 s'approcha à 50 m pour tirer «une rafale de petits obus explosifs», qui incendia les moteurs. L'Adjudant Speich, aux commandes de l'Amiot, ordonna l'évacuation. Le Cne Marie ne sauta que sur son injonction, avec le soulagement de le voir peu après ouvrir à son tour son parachute, au tout dernier moment.

Véron et son équipage étaient désormais seuls dans le ciel. Un ou plusieurs Messerschmitt qui leur tirèrent dessus de plein travers gauche furent écartés par les Morane-Saulnier 406. L'Amiot, très probablement le n° 80, fut sauvé par les nuages où Véron



**L'Amiot 143 n° 47 dans la 38<sup>ème</sup> Escadre, recouvert d'un camouflage trois-tons, peut-être le vert, gris et brun réglementaire après 1938. La différence de teinte entre les couleurs sombres est peu visible, mais incontestable. (Collection Rémi Baudru)**

l'enfonça. Néanmoins, il avait été touché au moteur gauche, dans l'habitacle du pilote et à la place du commandant d'avion. Les réservoirs crevés vomissant leur essence à gros jets, la double commande sectionnée, l'avion ramena ses occupants jusqu'au terrain de Béthynville, près de Reims.

L'Amiot 143 n° 85 du Lt. Foucher revint à Nangis, criblé par la Flak, mais aussi par un Me 110 qui tenta de l'abattre alors qu'il s'échappait en frôlant la cime des arbres.

Quelques heures après cette mission tragique, si peu efficace qu'elle fut vite oubliée, le Cne Destannes écrivit au Col. Aribaud : *«Je ne regrette pas d'avoir fait cette mission parce que j'ai eu la chance de ramener tout mon monde, parce que j'ai pu me rendre compte du danger de ce genre de mission où l'on expose un grand nombre d'équipages pour un résultat médiocre et nul. De nuit, nous aurions fait beaucoup mieux le même travail avec des risques infiniment moins grands (...) J'ai ramené mon groupe à 10 m d'altitude par un piqué aussi rapide que possible dès que le bombardement a été exécuté et je crois que c'est grâce à cette manœuvre que je dois en partie d'avoir évité les Messerschmitt».*

Le Cne Debrabant, commandant la 4<sup>ème</sup> escadrille du GB II/34 écrivit : *«L'Amiot 143 présente de jour, en raison de sa faible vitesse et de sa masse importante, une cible facile dans une région fortement défendue par la DCA et qu'aucune défense ne vient combattre...»*

Contrairement à ce que la lettre de Destannes laisse entendre, le retour des avions du II/38 ne fut pas tranquille. Tous furent touchés. L'avion du S/Lt Jeanne fut contraint d'atterrir à Mourmelon, et le n° 57 (équipage : Carlier, pilote, Poumeau, Faion, Cimbetti, Dint) s'écrasa à l'atterrissage en heurtant les arbres.

Des 10 Amiot engagés de jour le 14 mai 1940, 5 furent détruits, 5 furent endommagés.

### La débâcle

Le 16 mai, au II/34, les pilotes continuèrent à se transformer, seuls, sur Amiot 351. L'après midi, quatre avions partirent en mission, de jour, dans la région de Liard. Le n° 27 revint, criblé de balles, avec des blessés. Commandé par le Lt Fiquet et piloté par l'ADC Couzon, l'équipage de ce gros bombardier lourd et peu manœuvrant avait voulu attaquer un blindé, et, pour l'incendier, s'y était pris à cinq fois. Le Sgt Oeillard qui avait cédé sa place à de Laubier le 14 mai, et le Caporal Montel furent blessés. Un armurier découvrit qu'un projectile allemand avait coincé une bombe sur son râtelier en la frappant !

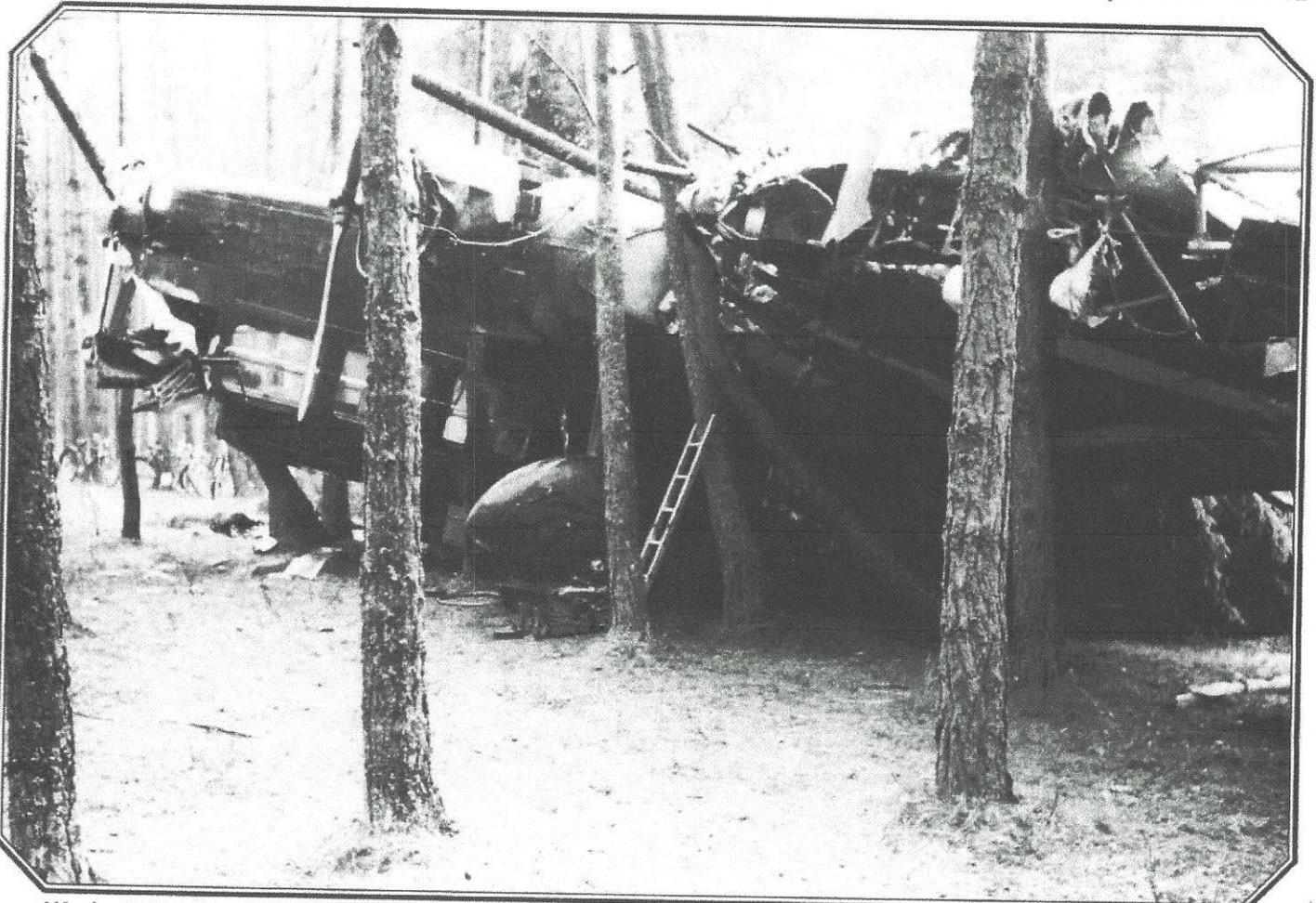
Ce même jour – ce que, sans doute, Casamayor ignorait – le Gén. D'Astier de la Vigerie, commandant la ZOAN refusa catégoriquement d'envoyer de nouveau des Amiot 143 en mission de jour. L'Armée de Terre voulait ces avions pour appuyer ses

chars, commandés par de Gaulle, à Montcornet. Mais les délais de mise en œuvre de ces bombardiers lourds leur interdisait d'intervenir contre des objectifs éminemment mobile.

Quelques heures plus tard, à 23h 20, au départ de Chaumont, l'Amiot 143 n° 138, le dernier construit, fut victime d'une panne au moteur gauche, après le décollage. Le commandant de bord fit larguer les bombes, au moment où, malheureusement, l'avion franchissait le sommet d'une colline. Elles explosèrent à moins de 250 m sous l'avion dont elles brisèrent les commandes. L'Amiot toucha le sol en vol dissymétrique, trop vite ; le berceau inférieur, à l'avant, fut écrasé, broyé jusqu'au toit. Le commandant d'avion et le tireur avant, Destannes et Vial, tous les deux prénommés Louis, furent tués sur le coup.

Le lendemain 17, le II/34 vécut une nouvelle tragédie : la mort du Lt-Col. Dagnaux, *«l'as à la jambe de bois»*, dans un Amiot 354 abattu à basse altitude par la Flak.

De nuit, tout au long des 20 derniers jours de mai 1940, les GB 9 et 10 attaquèrent partout où les Allemands étaient signalés : à Tongres, en Belgique, Landrecies, Hirson, Chirney, Origny Sainte-Benoite, Frévent, Guise, Solesne, Bapaume, Cambrai, Saint-Pol, dans le nord de la France. Au cours de ces 20 jours, le II/34 effectua une soixantaine de sorties, le plus souvent de bombardement, ce qui constituait un assez beau résultat compte tenu de la faible dis-



L'Amiot 143 n° 94, premier Amiot perdu pendant la guerre, abattu en Allemagne le 16 octobre 1939. (Collection M. Brandt)

ponibilité des avions. Mais la météo décidément favorable à l'ennemi (certains, dans leur désespoir crurent au fait exprès !), ainsi que les pannes, en interrompirent plusieurs. Quelques accidents, encore, réduisirent un peu plus le faible potentiel des deux groupements.

Le 20, neuf Amiot 143 avec leurs équipages arrivèrent en renfort des écoles de Cazaux et de Bron, et du CIB de Caen au GB 9 ; six autres furent versés au GB 10 dont le n° 25 qui fut convoyé de Cazaux à Romilly-sur-Seine, escorté par un chasseur Koolhoven FK 56 de fabrication néerlandaise et un Boulton Paul «Defiant» de la Royal Air Force (3) ! Mais il fallut trois à quatre jours de travail aux mécaniciens pour rendre opérationnels deux Amiot 143 M venus de Bron, les n° 31 et 36.

## Missions spéciales

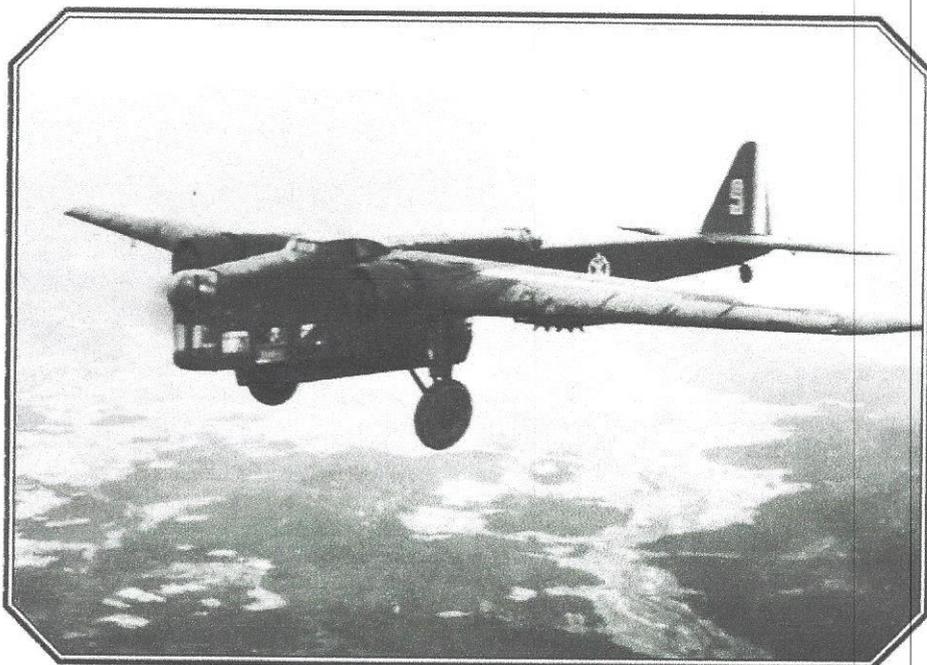
Le 20 mai, l'Amiot n° 19, du I/34, commandé par le S.Lt Boissonnade et piloté par l'Adj. Boniface, partit de Nangis pour aller à Dunkerque, chercher un «trésor» de cartes topographiques et d'or qu'il ramena au Bourget, après avoir été percé par les obus de la Flak et les balles de la Luftwaffe.

Le 22 à l'aube, le I/34 attendit vainement l'Amiot n° 133 parti vers Soissons, Bohain, le Catelet et Ham. Il avait été descendu en flammes par la Flak, près de Saint Quentin. C'était l'avion du Cne Véron (équipage Pierre Minondo, Gabriel Hoffmann - qui furent tués -, Guy Saulou, Daniel Carré). Fait prisonnier, Véron s'évada 18 mois plus tard et retrouva les rangs de l'Armée de l'Air.

A partir du 30 mai, les Amiot 143 furent chargés d'autres missions «spéciales», tout comme d'autres bombardiers : le parachutage à très basse altitude de vivres et de munitions aux

.....  
(3) Ils'agit très probablement du «Defiant» que l'Armée de l'Air évaluait en mai 1940, à Cazaux.

Ce convoyage, auquel participait le Sergent Robert Catrix, dura 4 heures à 1 500 m d'altitude.



Le 23 janvier 1941, un Amiot portant l'insigne de la 38<sup>ème</sup> Escadre, probablement camouflé trois tons. Les ailes semblent recouvertes d'une fine couche de givre.

armées du nord que les Allemands isolaient dans ce qui n'était pas encore la «poche de Dunkerque». Malgré le très mauvais temps et la Flak, ils réussirent. Dans la nuit du 31, la pluie contraignit l'Amiot 143 n° 64 de l'ADC Rochereau à se poser à Malicorne, près du Mans, où la gendarmerie locale s'empressa d'embastiller l'équipage, fière de n'être pas tombée dans le piège de ces «parachutistes allemands» qui parlaient si bien les français !

«L'état-major du Groupement, pilotes et mitrailleurs suivent avec angoisse sur l'immense carte murale, le recul effarant de nos armées» écrit Roger Labric. Le 1<sup>er</sup> juin, avec le soleil vint l'ordre de repli : vers Briare pour le II/34, d'abord, avec seulement quatre avions.

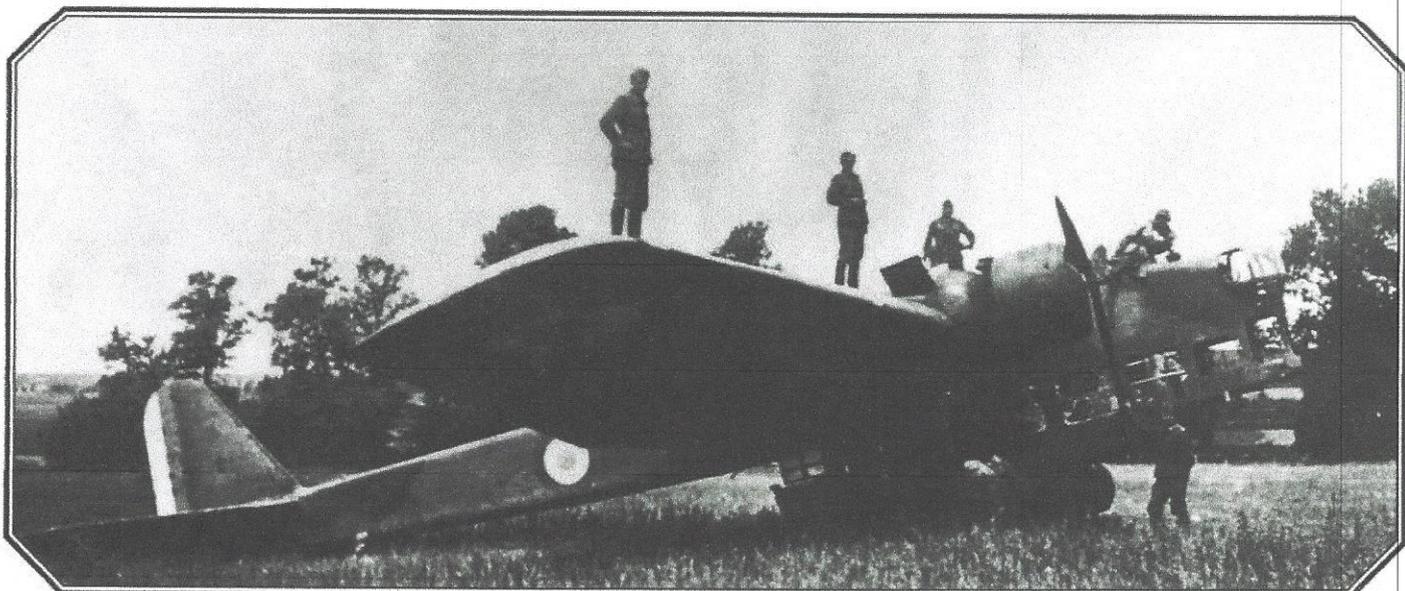
Il était temps ! Nangis avait été survolé quelques jours plus tôt par des intrus que des Morane-Saulnier 406 avaient éloignés. Le 6,

l'aérodrome fut bombardé, et l'un des deux Amiot, le n° 68, y fut détruit.

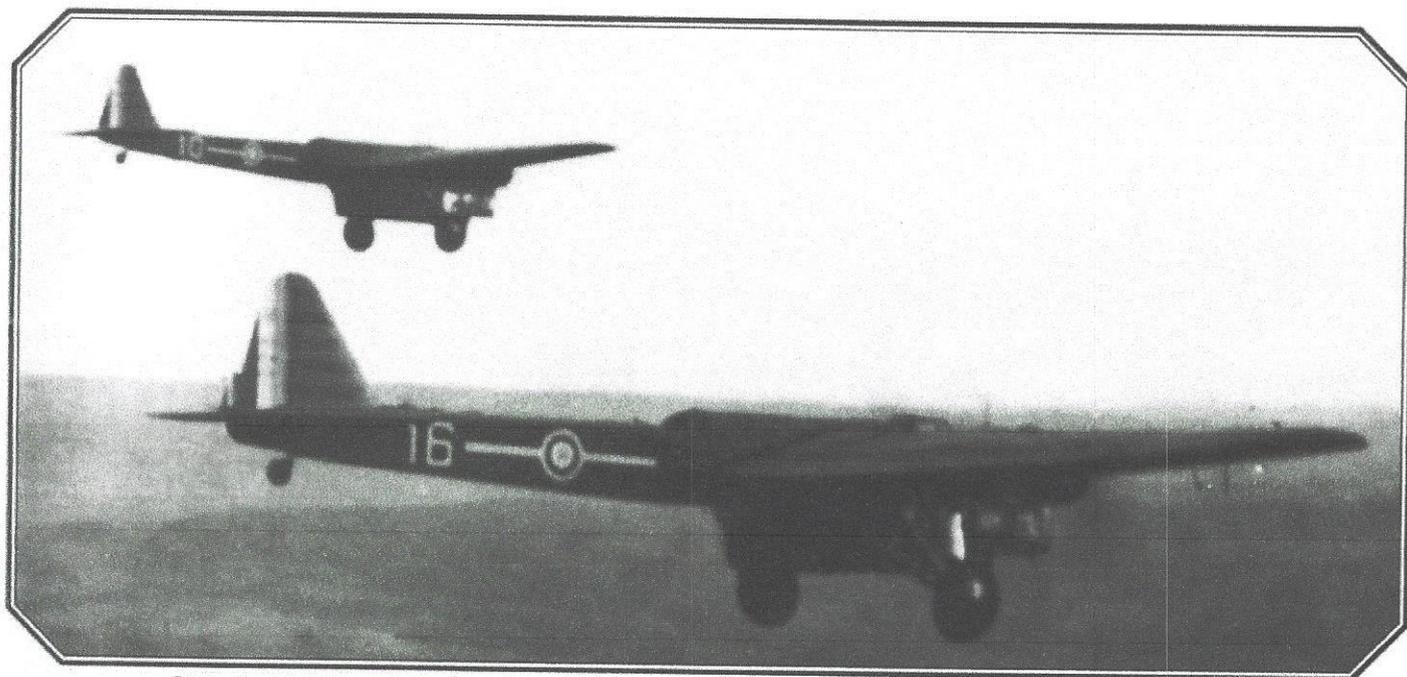
Le I/34, descendant aussi vers le sud, se posa à Avord où le II/34 arriva le 11. La base étant trop encombrée, les Amiot furent installés sur l'aérodrome du Colombier où l'absence d'éclairage de la piste les obligeait à se déplacer chaque jour vers Avord pour partir en mission.

Pendant quelques jours, les opérations continuèrent. Amiens, Péronne furent bombardés, notamment. Puis, ce fut la débâcle.

Le 12, le II/34 descendit à Moulin-sur-Yèvre, près de Nohan, dans le Berry, et bombardarda encore Château-Thierry le 15. Ce fut sa dernière mission de guerre. S'étant rapproché étape par étape de la Méditerranée, la 34<sup>ème</sup> Escadre la traversa le 20 juin vers la Tunisie et l'Algérie avec des Amiot 354 flambant neuf, et quelques vieux 143. Elle avait semé



Ce qui est présenté comme l'Amiot 143 M n° 113, capturé à Chaumont-Semoutier. La roulette de queue est brisée, de même que les vitrages. Ici aussi un camouflage trois-tons, mais avec des cocardes sur le fuselage. (Document du Musée de l'Air et de l'Espace)



Deux Amiot 143 appartenant très probablement au Groupe de Transport I/15, pendant l'été de 1941.  
(Collection Rémi Baudru)

sur son parcours ceux qui n'avaient pu suivre ou ceux qui avaient été remplacés par des Amiot 354 : le n° 102 à Nohan, les n° 27 et 32 à Toulouse, le n° 10 à Bergerac, le n° 16 à Lézignan. Au passage à Bergerac, elle avait récupéré le 143 n° 18, un avion du II/38 retardé par une panne.

Les avions de la 38<sup>ème</sup> Escadre, revenus fin mai dans le giron de la ZOAE, passèrent dans la Zone du centre en quittant Chaumont, poussés par les Allemands, pour Feurs puis Avignon, Perpignan, Avignon encore, Nîmes, Arles, Mas de Rue, Saint-Martin de Crau (Istres).

Le 21 juin, la 34<sup>ème</sup> Escadre arriva à Oran avec, au moins, une demi-douzaine d'Amiot 143 : elle fut expédiée à Kalaa Djerda aux confins algéro-tunisiens. Quand l'armistice fut signé, le 25 juin, l'ordre fut donné de

vider les moteurs et les réservoirs, et de démonter les magnétos.

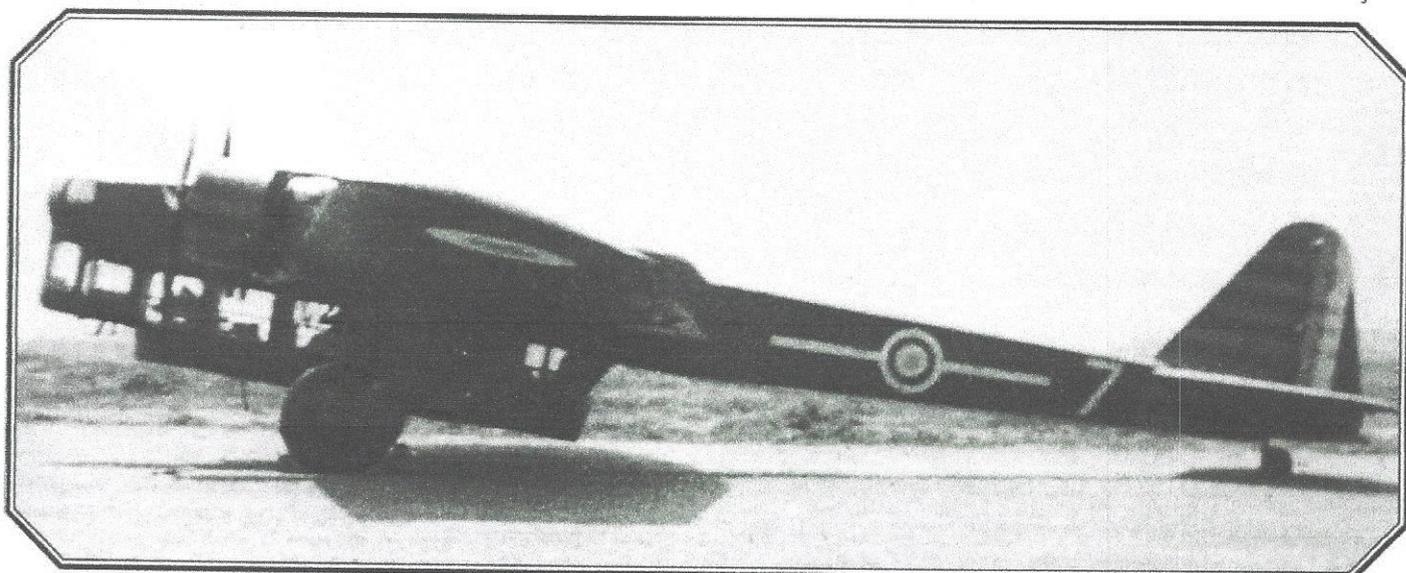
### Jusqu'en 1944

La fin de l'histoire n'est plus connue que par bribes. Après l'attaque de Mers-el-Kébir par la flotte britannique, le 3 juillet, l'Armée de l'Air et l'Aéronautique navale furent autorisées par les Allemands et les Italiens à réarmer quelques avions ; des bombardements de Gibraltar furent ainsi entrepris avec plus ou moins d'enthousiasme. Il fut envisagé d'y faire participer les Amiot 143 d'Afrique du Nord. Ils étaient encore assez nombreux puisque, outre les quelques vétérans de la 34<sup>ème</sup> Escadre, stationnaient aussi les avions du CIB de Marrakech, au Maroc, avec lesquels, début juin, il avait été envisagé de constituer un grou-

pe de marche pour se rendre en métropole (à la même époque, en raclant les fonds de tiroirs, un 2<sup>ème</sup> Groupe de marche de bombardement polonais avait été formé au sein du DIAP avec six avions dont trois Amiot 143 sortis des stocks de la base de Saint-Symphorien).

Le 5 août 1940, les I et II/34 furent fusionnés en un nouveau I/34 ; huit jours plus tard, le II/34 réapparut pour être dissous avec le I/34, le 24, à Istres où les I et II/38, eux aussi, disparurent. Quelques Amiot avaient donc fait une nouvelle traversée de la Méditerranée vers le nord en luttant contre le vent qui leur avait imposé une escale imprévue en Corse.

Les Amiot 143 M de la 34<sup>ème</sup> Escadre (puis Groupement 9) de Bombardement accomplirent 311 missions de guerre en 10 mois, dont 247 entre le 12 avril et le 17 juin 1940, en larguant 153 tonnes de bombes dont la majorité



Un autre Amiot 143 M du I ou du III/15. Ses capots et ses empennages sont peints en jaune avec des bandes rouges (marques d'identification de l'aviation du gouvernement de Vichy, imposées par les Allemands). La cocarde est cerclée de blanc. Il semble que sur les Amiot 143 réservés au transport et désarmés, la coupole de la tourelle dorsale était systématiquement enlevée.

furent des projectiles de 50 kg. Le tonnage de bombes de 100 kg et plus fut à peine inférieur à celui des bombes de 10 kg ; avec ces munitions, ces bombardiers encore qualifiés de lourds en 1936, ne pouvaient être efficaces que contre des objectifs légers.

Les résultats de la 38<sup>ème</sup> Escadre (puis Groupement 10), qui n'a pas eu un Roger Labric pour rappeler son histoire détaillée, sont plus difficiles à évaluer. Les chiffres connus sont, entre le 12 avril en la mi-juin 1940, 197 missions de guerre et 119 tonnes de bombes larguées.

En 1940, la commission d'armistice franco-

allemande dénombra 52 Amiot 143 en France métropolitaine, en état de vol ou épaves, et 25 en Afrique du Nord. Lors de l'affaire de Syrie, en août 1941, lorsque la France du gouvernement de Vichy affronta la Grande Bretagne et les Français Libres du Gén. de Gaulle, l'Armée de l'Air organisa un pont aérien entre l'Europe et le Proche-Orient ; selon Raymond Danel, le Groupement de Bombardement n° 6 forma un Groupe de marche avec neuf Amiot 143 pour renforcer le Groupe de Transport (ancien Groupe de Bombardement) I/15. Deux auraient été perdus par accident. Selon les archives du I/15, doté de quadrimoteurs

Farman 222 et 223 dont deux exemplaires furent perdus au Levant, les Amiot 143 n° 13 et 118 furent pris en compte en octobre 1941. Les Amiot 143 de la 15<sup>ème</sup> Escadre semblent avoir été affectés à la troisième escadrille du I/15 créée le 14 juillet 1941, transformée en Groupe de Transport III/15 à Oujda, en Afrique du Nord, début octobre. Dans une lettre du 18 décembre 1941, destinée à l'Amiral Darlan, ministre de la Défense nationale du gouvernement de Pétain, le Gén. Bergeret, secrétaire d'Etat à l'Air indiqua : « L'état d'usure des Amiot 143 du groupe 3/15 (sic) ne permet pas d'employer ces avions pour des transports au-dessus de la Méditerranée. » Il s'agissait alors de ramener en France métropolitaine plusieurs dizaines de tonnes d'or des réserves belges qui avaient auparavant été transportée en Algérie !

En débarquant au Maroc et en Algérie, en novembre 1942, les Américains et les Britanniques détruisirent encore quelques Amiot 143 au sol. Puis, en janvier 1943, le GT III/15 devint le I/36 et participa à la campagne de Tunisie avec au moins quatre Amiot 143, utilisés pour le transport. Les archives de la 15<sup>ème</sup> Escadre de Transport y laissent apparaître en octobre 1943 une dizaine d'Amiot utilisés pour le transport de personnel, de munitions, les évacuations sanitaires et la démoustiquation, jusqu'à l'été de 1944. Mais les derniers Amiot qui volaient peut-être encore à cette époque étaient-ils des 143 ou des «35» (351 ou 354) ? Les I, II et III/15 les employèrent ensemble. Or, il est parfois impossible de différencier les uns des autres parce qu'ils portaient les mêmes numéros de série.

## Les Amiot allemands

Il se pourrait ainsi, qu'à quelques jours près, le dernier Amiot 143 M en service ait porté des croix noires... Le 20 février 1944, fut créé le I./KG 200 (premier groupe du Kampfgeschwader 200 de la Luftwaffe) pour fournir aux services spéciaux allemands les moyens aériens qu'ils avaient de plus en plus de difficultés à se faire attribuer pour leurs opérations spéciales. Ce 1<sup>er</sup> Groupe fut doté d'aéronefs hétéroclites dont plusieurs avaient été capturés à l'ennemi : DC.3, B-17, B-24 américains, mais aussi un hydravion français LeO H 246, un Bloch 160 quadrimoteur de transport prototype, et trois anciens bombardiers de l'Armée de l'Air transformés en avions de transport, un LeO 451 et... deux Amiot 143. Ceux-ci furent ensuite affectés au 3. Erg./KG 200 où un troisième les rejoignit en avril. Fin juin, ces avions avaient disparu de l'inventaire du KG 200.

L'histoire des Amiot 143 s'achève, pour nous, au bas de cet inventaire-là. M.B.

### REMERCIEMENTS

Le Colonel Véron. Le Service Historique de l'Armée de l'Air, le service de documentation du Musée de l'Air et de l'Espace. MM. Rémi Baudru, Michel Borget, Gérard Bousquet, Robert Catrix, Paul Couégnas, Patrick Ehrhardt, Robert Espéroux, Pierre Gaillard, MM. Gustin, André Jouve, Joseph de Joux, Pierre Lissarrague, Alain Pelletier, Philippe Ricco, Jean Richou, Léonard Rosenthal.

## LES NUMEROS ET CODES DES AMIOT 143 M

La liste qui suit n'est malheureusement pas fiable à 100%. Elle résulte principalement de l'observation de photos et de rares documents officiels. Elle a été compilée à partir, notamment, de deux listes établies par Raymond Danel et Alain Pelletier. Des Amiot 143 M ont fréquemment été confondus avec des Amiot 351 ou 354 portant le même numéro de série et utilisés dans les mêmes unités au même moment.

N° de série	Code	N° de série	Code	N° de série	Code
n°1	E-160	n°47	E-268	n°94	E-321
n°2	E-161	n°48	E-269	n°95	E-322
n°3	E-162	n°49	E-270	n°96	E-323
n°4	E-163	n°50	E-271	n°97	E-324
n°5	E-164	n°51	E-272	n°98	E-325
n°6	E-165	n°52	E-273	n°99	E-326
n°7	E-166	n°53	?	n°100	E-327
n°8	E-167	n°54	?	n°101	E-328
n°9	E-168	n°56	?	n°102	E-329
n°10	E-169	n°57	?	n°103	E-330
n°11	E-170	n°58	E-280	n°104	E-331
n°12	E-171	n°59	E-281	n°105	E-332
n°13	E-172	n°60	E-282	n°106	E-333
n°14	E-173	n°61	E-283	n°107	E-334
n°15	E-174	n°62	E-284	n°108	E-335
n°16	E-175	n°63	E-285	n°109	E-336
n°17	E-176	n°64	E-286	n°110	E-337
n°18	E-177	n°65	E-287	n°111	E-338
n°19	E-178	n°66	E-288	n°112	E-339
n°20	E-179	n°67	E-289	n°113	E-340
n°21	E-180	n°68	E-290	n°114	E-341 ou -345
n°22	E-181	n°69	E-291	n°115	E-346
n°23	E-182	n°70	E-292	n°116	E-347
n°24	E-183	n°71	E-293	n°117	E-348 (?)
n°25	E-184	n°72	E-294	n°118	?
n°26	E-185	n°73	E-295	n°119	?
n°27	E-186	n°74	E-297	n°120	?
n°28	E-187	n°75	E-298	n°121	E-358
n°29	E-188	n°76	E-299	n°122	E-359
n°30	E-189	n°77	E-300	n°123	E-360
n°31	E-190	n°78	E-301	n°124	?
n°32	E-191	n°79	E-302	n°125	?
n°33	E-192	n°80	E-303	n°126	E-376
n°34	E-193	n°81	E-304	n°127	E-382
n°35	E-194	n°82	E-305	n°128	E-391
n°36	E-195	n°83	E-306	n°129	E-392 ou 394
n°37	E-196	n°84	?	n°130	E-395
n°38	E-197	n°85	E-309	n°131	E-396
n°39	E-198	n°86	E-310	n°132	E-397
n°40	E-200	n°87	E-311	n°133	E-398
n°41	E-220 (?)	n°88	E-312	n°134	E-399
n°42	E-263	n°89		n°135	E-409
n°43	E-264	n°90	E-315	n°136	?
n°44	E-265	n°91	E-316	n°137	E-414
n°45	E-266	n°92	E-318	n°138	E-415
n°46	E-267	n°93	?		