



MUREAUX

par C.-J. Ehrengardt

115

En 1928, un concours est lancé pour le remplacement des Breguet XIX toujours en service en métropole dans la catégorie R2 (renseignement biplace). Dix projets sont présentés, parmi lesquels les modèles 110 et 111, conçus par l'ingénieur André Brunet des ANF Les Mureaux (Ateliers de Construction du Nord de la France et des Mureaux). Les deux sont classés premiers du concours de 1931 et l'avionneur reçoit un marché pour la construction de dix avions de présérie équipés de moteurs Hispano-Suiza 12Ybrs à compresseur.

De ces deux prototypes, plusieurs versions sont tirées : les 112 et 113 de reconnaissance et le 114 de chasse de nuit (cette dernière version étant abandonnée en faveur de la transformation des 113 en Cn2 – chasse de nuit biplace). Dans l'esprit du Plan I de 1933, il ne s'agit que de modèles intérimaires en attendant l'arrivée des multiplaces BCR (bombardement combat reconnaissance). En janvier 1935 apparaît la version 117, peu distincte du 113, qui entre en service quelques mois plus tard. Le 117 donne naissance à la variante R2B2, capable de transporter quatre bombes de 50 ou 100 kg.

ANF 115 À MOTEUR-CANON

Afin de « muscler » un peu plus la version R2B2, il est décidé d'installer un moteur 12Ycrs capable de loger un canon de 20 mm entre ses cylindres. Cette modification majeure entraîne la création d'une nouvelle version, ANF 115, dont le prototype 01 est en fait le 117 n° 76.

Ce n'est pas la seule modification, car, afin d'améliorer le refroidissement du moteur, qui avait donné quelques soucis dans les versions précédentes, le radiateur a été légèrement agrandi et logé un peu plus en avant.

Le prototype effectue son premier vol le 6 mars 1935 à Villacoublay. Il est ensuite transféré au CEMA pour les essais officiels, puis, immatriculé F-AOIS, il est présenté à une mission d'achat belge à Bruxelles, le 1er octobre 1935. Malheureusement, au cours de la démonstration, il est victime d'un accident consécutif à la rupture de la voilure à la hauteur des mâts de cabane. Cette faiblesse est corri-

▲ ANF 115 n° 43 du GAO 502 à Amiens, vers 1938. (Collection de l'auteur)

gée par le montage de contrefiches en renfort des haubans, modification apportée rétroactivement sur les ANF 117.

Par avenant au marché n° 164/5 de mai 1935, 30 ANF 115 (n° 1 à 30) sont commandés. Ils sont tous livrés avec une MAC 34 de 7,5 mm à la place du canon HS 9 de 20 mm. Le n° 30, armé d'un canon, sert de prototype à la version ANF 200, un triplace d'observation armée, qui ne connaîtra aucune suite, car enterré par la modernité du Potez 63.

En août 1936, le Plan II prévoit la transformation de toutes les unités de renseignement en unités de bombardement et leur remplacement par les GAR (groupes aériens régionaux), dont le nombre doit être porté de 38 à 44. Ces derniers seront temporairement équipés d'ANF 115 et 117 dans l'attente de la sortie des nouveaux T3 (bimoteurs triplaces de travail, c'est-à-dire de coopération terrestre) qui doivent composer leur futur équipement. Ils les attendront longtemps... Dans cette optique, l'ANF 115 est l'objet d'un marché complémentaire (794/7), précédé d'une lettre-commande en date du 15 décembre 1936, portant sur 70 exemplaires supplémentaires (n° 31 à 100).

Au 1er janvier 1937, l'armée de l'Air n'a pris en compte que huit ANF 115 qui équipent le GAR 1/520 de Nancy. Vingt et un autres sont réceptionnés dans l'année, permettant un saupoudrage au sein de plusieurs GAR.

▼ Le Mureaux 110, « père » de la lignée des 113, 114, 115 et 117. (Collection J. Cuny)





▲ Le prototype de l'ANF Les Mureaux 200 A3 est en fait l'ANF 115 n° 30. Il ne connaîtra aucune suite. (Collection de l'auteur)

En mai 1937, l'escadrille 1/54 constitue une « section de vol rasant » sous les ordres du sous-lieutenant Delattre au Bourget. Sa fonction est d'étudier le bombardement en vol horizontal à basse altitude, sorte de réponse « à la française » au *Stuka* allemand. Cette section, équipée de divers types d'appareils, reçoit 9 ANF 115 en mars 1938.

Alors qu'il est décidé de porter le nombre de GAR à 52, de nouveaux marchés de Mureaux se dessinent dans le courant de l'année 1938. Toutefois, le programme du Potez 63 étant bien lancé, les prévisions de commandes sont revues à la baisse. Au lieu de 150 ANF 117 R2 supplémentaires, ce sont 20 ANF 115 qui font l'objet du marché n° 1010/38, le dernier passé pour cette série prolifique pour l'époque (296 machines toutes versions confondues). Numérotés de 101 à 120, ils sont réceptionnés entre mai et septembre 1939.

Comme tous les avions de l'armée de l'Air, les ANF 115 reçoivent un « matricule militaire » peint sur les intrados : X-400 à 429 (n° 1 à 30), X-515 à 584 (n° 31 à 100) et X-672 à 691 (n° 101 à 120).

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

Le 16 août 1939, soit un peu plus de quinze jours avant l'entrée en guerre, l'armée de l'Air aligne 100 ANF 115 qui sont répartis comme suit : 79 aux armées, 4 au CEAM de Reims, 4 en parcs et 13 en attente d'affectation à l'EAA 301.

Situation des Groupes aériens d'observation au 2 septembre 1939

GAO	Disp.	Ind.	Base paix	Terrain campagne
501	9	1	Lille	Lesquin
502	5	1	Amiens	Attigny
503	7	1	Rouen	Méaulte
507	8	-	Luxeuil	Champforgueil
2/514	7	1	Lyon	Tallard
1/520	7	-	Nancy	Delme-Morhange
2/520	6	1	Nancy	Luxeuil
548	8	-	Fayence	Fayence
553	6	2	Strasbourg	Sarrebourg-Buhl

À cette date, aucun ANF 115 n'est armé du canon HS 9, jugé peu fiable et trop lourd et remplacé par une MAC 34 – voire par rien du tout.

Selon l'organisation de l'Armée française, chaque GAO (ex-GAR) est rattaché à un corps d'armée terrestre, avec lequel il entretient des relations plus ou moins bonnes en fonction de la confiance que les officiers de l'armée de Terre accordent aux aviateurs. Certaines unités travailleront beaucoup, dans d'autres, les équipages passeront des jours entiers à se morfondre.

Les ANF 117 et 115, considérés comme des avions « de transition » et non comme des avions « anciens » – une différence subtile que ne feront pas les Messerschmitt – sont autorisés à franchir les lignes de jour. De ce fait, leurs unités sont basées près des frontières du nord-est de la France, à l'exception du GAO 548 dépendant de la future ZOAS (Zone d'opérations aériennes Sud). Les missions sont censées être protégées par la chasse, mais en raison des fréquents cafouillages dans les horaires de rendez-vous entre les chasseurs et les avions de renseignement et de la lenteur de ceux-ci, l'escorte leur fait souvent défaut et au plus mauvais moment.

Les premières missions vont vite calmer les ardeurs des états-majors.

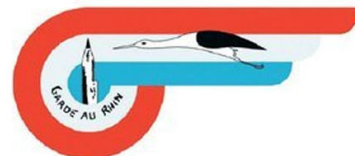
Le GAO 553 connaît le triste honneur de donner ses deux premiers aviateurs tombés au champ d'honneur à l'armée de l'Air. Parti sans escorte pour s'assurer de la présence d'éven-



► Des ANF 115 du GAR 1/520 survolent la cathédrale de Toul en 1937. On note l'inscription « R2B2 » sur le gouvernail du n° 14 au premier plan. (Photo Edmond Petit)



ANF Les Mureaux 115 n° 6 (X-405)
 Capitaine Jean de Grivel
 Commandant le GAO 553
 Strasbourg, 1938.



tuelles unités de la Luftwaffe sur le terrain de Karlsruhe, le 8 septembre 1939 à 17h25, l'ANF 115 n° 15 est repéré au-dessus de Kehl par deux Bf 109 D de la 5./JG 52. Le *Leutnant* Paul Gutbrod voit un « monoplane à aile haute » en train de mitrailler le pont de Kehl et l'intercepte alors qu'il met cap à l'ouest. Il effectue deux passes par l'arrière qui disloquent l'appareil en vol. Le Mureaux s'abat près de Karlsruhe, tandis que l'observateur, le lieutenant Jean Davier, mortellement blessé, saute en parachute et que le pilote, le sergent-chef Simon Piaccentini, tombe sans parachute.

Deux jours plus tard, le terrain d'aviation de Saint-Arnual est pris pour cible par l'artillerie française. Deux Mureaux 115 du GAO 1/520 sont envoyés pour régler les tirs et observer les résultats. Bien qu'escortés par des Morane 406 du GC I/3, ils sont interceptés par quatre Bf 109 E du I./JG 53. L'*Unteroffizier* Heinrich Bezner s'en prend à l'un des deux (le n° 106), qui évite sa première passe et effectue un demi-tour pour regagner ses lignes. Il est poursuivi par Bezner qui finit par le descendre près de Grossbliederstroff. Le pilote, le sergent Jean Tacquart, et l'observateur, le lieutenant Henri Potié, sont tués tous les deux.

Le second est gravement endommagé par l'*Oberfeldwebel* Walter Grimmling et se pose en catastrophe dans les lignes allemandes, près d'Auersmacher. Le lieutenant Cappoen, blessé, et son pilote, le sergent Lahaye, réussissent à se jouer des patrouilles allemandes et à regagner leurs lignes. Si l'on ajoute un ANF 113 du GAO 1/506 abattu en début



d'après-midi, ce 10 septembre est une bien triste journée pour les unités d'observation françaises.

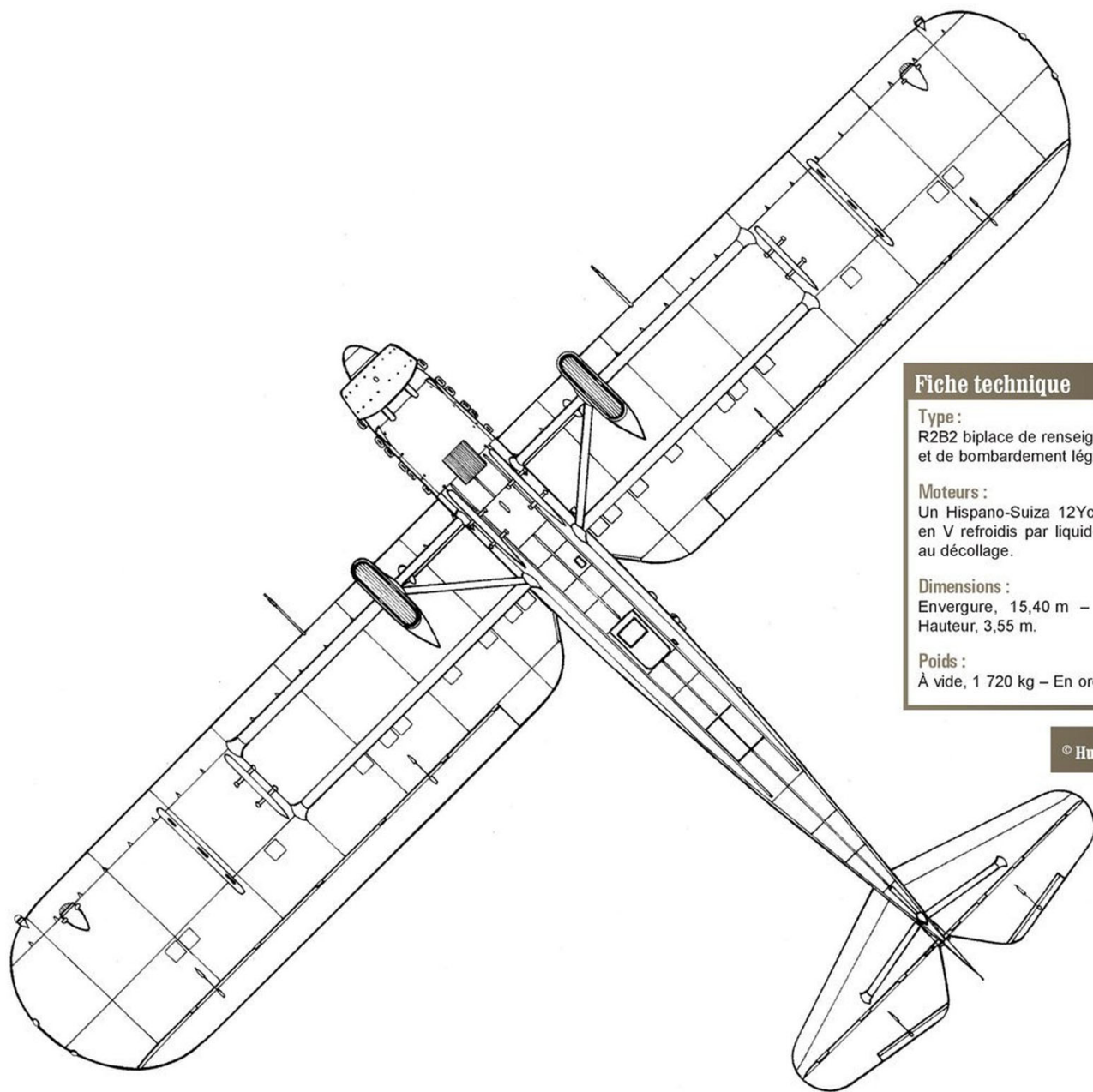
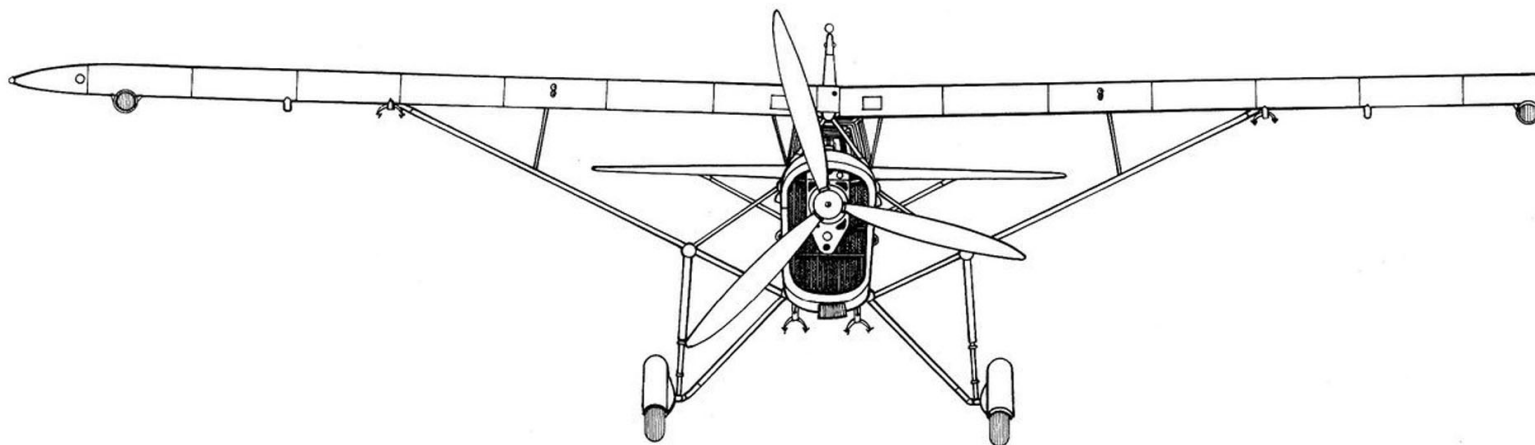
Le 20 septembre, le n° 21 du GAO 507 est pris à partie par cinq Bf 109 E du II./JG 53 dans le secteur Rubenheim-Altheim. Gravement endommagé, l'avion se pose dans un champ près d'Obergailbach. L'adjudant-chef Senn (pilote) et le lieutenant Bonnal (observateur) sont sérieusement blessés.

Le 28 septembre, le n° 6 du GAO 553 est descendu par l'*Oberleutnant* Vitzthum du JGr. 152 et s'écrase à Goerstdorf.

▲ L'ANF 115 n° 113 du GAO 1/520, sur le terrain de Morhange quelques jours après la mobilisation. Il a reçu une tenue de camouflage, mais a conservé les collecteurs Bronzavia. À gauche, le lieutenant Bernard et à droite, le sous-lieutenant Petit. (Photo Edmond Petit)



◀ L'ANF Les Mureaux n° 118 du GAO 1/520 pendant la campagne de France. (SHD/A)



Fiche technique

Type :
R2B2 biplace de renseignement
et de bombardement léger.

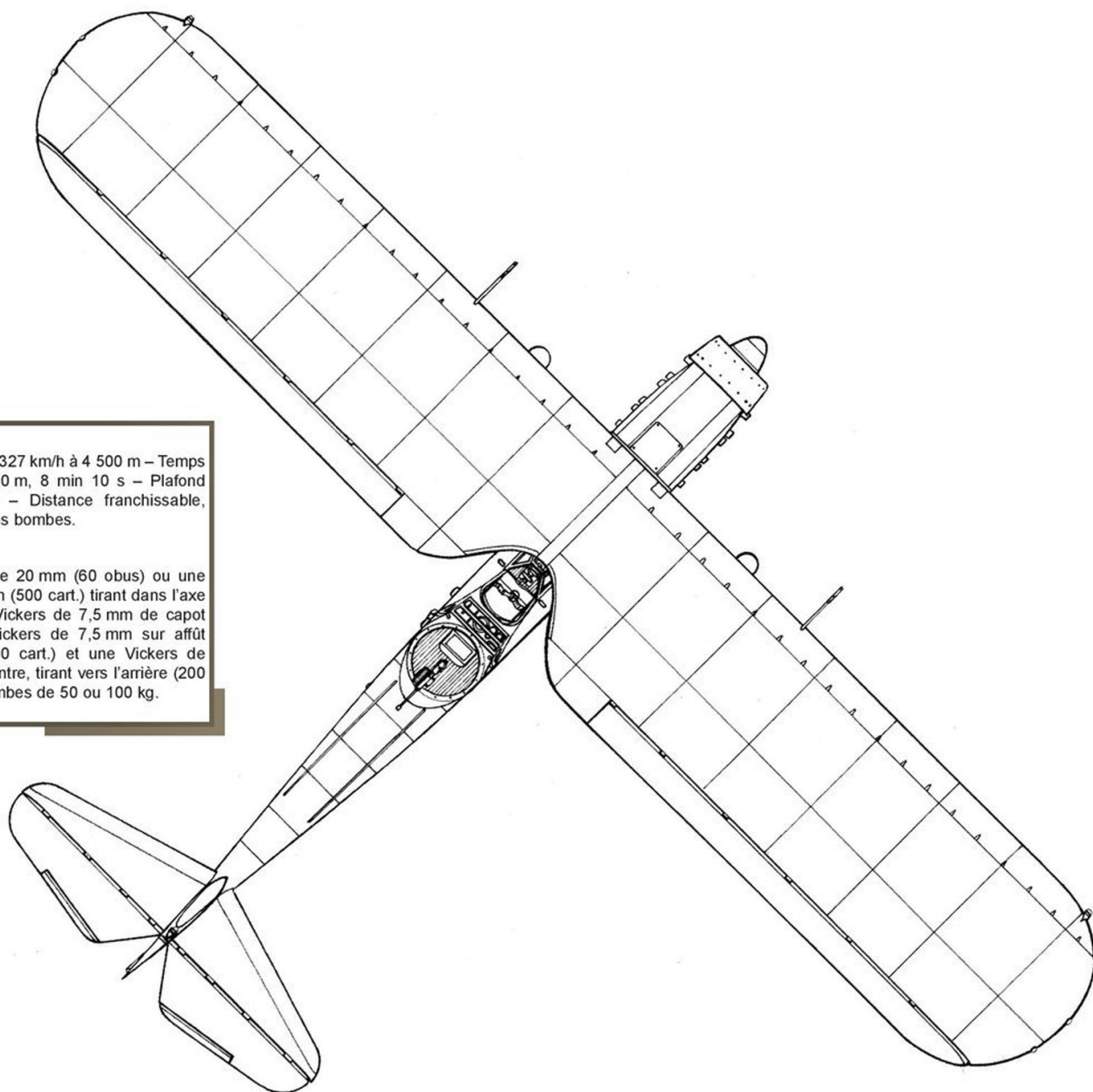
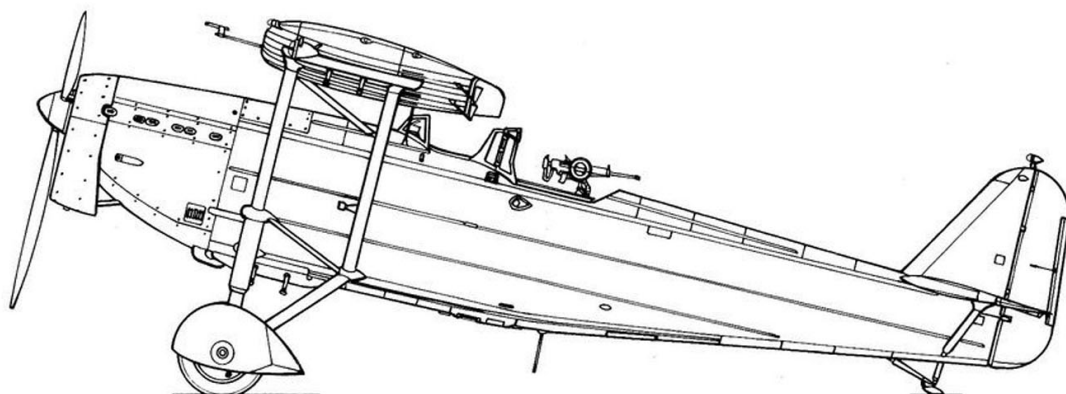
Moteurs :
Un Hispano-Suiza 12Ycrs de douze cylindres
en V refroidis par liquide, développant 860 ch
au décollage.

Dimensions :
Envergure, 15,40 m – Longueur, 9,95 m –
Hauteur, 3,55 m.

Poids :
À vide, 1 720 kg – En ordre de vol, 3 000 kg.

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2009



Performances :

Vitesse maximale, 327 km/h à 4 500 m – Temps de montée à 4 500 m, 8 min 10 s – Plafond pratique, 7 300 m – Distance franchissable, maxi 1 500 km sans bombes.

Armement :

Un canon HS 9 de 20 mm (60 obus) ou une MAC 34 de 7,5 mm (500 cart.) tirant dans l'axe de l'hélice; deux Vickers de 7,5 mm de capot (250 cpa), une Vickers de 7,5 mm sur affût mobile arrière (600 cart.) et une Vickers de 7,5 mm sous le ventre, tirant vers l'arrière (200 cart.) – Quatre bombes de 50 ou 100 kg.



ANF Les Mureaux 115 n° 26 (matricule effacé)
Avion de liaison de l'état-major de la base d'Alger
Alger-Maison Blanche, 1941.



▲ Le Mureaux 115 n° 21 du GAO 507 s'est posé en catastrophe dans un champ après une mauvaise rencontre avec des Messerschmitt, le 20 septembre 1939. L'avion porte, peint en blanc sur ses flancs, le délicieux surnom de LA GLANDOUILLE. (ECPA-D)

Les deux membres de l'équipage, adjudant-chef Charles Georges (p) et lieutenant Bernard Lapadu-Hargues (o), sont mortellement blessés pendant le combat. À la suite de ces pertes, le 1er octobre, le haut commandement restreint l'emploi des Mureaux à un ou deux kilomètres des lignes, à basse altitude, avec une couverture de chasse ou, à défaut, à deux pour une couverture mutuelle. Restriction bien illusoire, comme l'atteste la mission du 11 octobre où le n° 12 du GAO 553, ayant raté son rendez-vous avec son escorte de Curtiss, décide de poursuivre la sortie seul. Survolant les ponts du Rhin, il est surpris par des Bf 109 au-dessus de Lauterbourg; il est abattu du mauvais côté des lignes. Le pilote, le sous-lieutenant Lalvée, est blessé et fait prisonnier, mais l'observateur, le

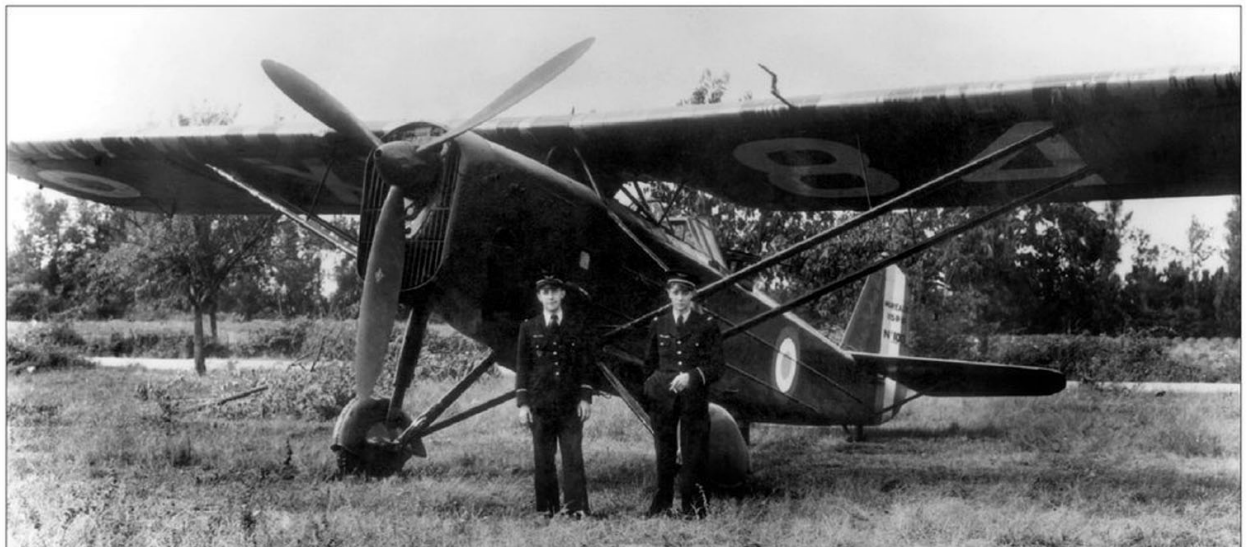
lieutenant Hautière, est tué. La victoire est homologuée au *Leutnant* Eckehard Priebe de la 2./JG 77.

Le n° 81 du GAO 548 est le dernier ANF 115 abattu pendant la « Drôle de Guerre ». Il tombe victime de la *Flak* de Kehl. Le lieutenant Roussel (o) est tué, le sergent Wibaux (p), blessé.

FIN DE CARRIÈRE

Dès novembre 1939, il est envisagé de transformer les GAO sur Potez 63.11, à raison de 9 machines en ligne pour 12 d'entre eux et d'une section de 3 pour les 26 autres. Cependant, le 10 mai 1940 la transformation est loin d'être achevée et 60 ANF 115 sont encore présents en première ligne. Si les GAO vont privilégier les Potez pour exécuter les missions, leur manque de disponibilité, souvent dû à l'action de la Luftwaffe, contraint à utiliser les Mureaux. Trois appareils sont ainsi perdus : le n° 42 (GAO 544) par la *Flak* au cours d'une liaison (deux prisonniers), le 12 mai et les n° 57 et 91 (GAO 501) par des Bf 109 lors du mouvement du groupe entre Dunkerque et Mantes (un tué et trois blessés graves, dont le commandant Moguez, commandant le GAO), le 19 mai.

Le recensement du mois de juillet 1940 mentionne 36 ANF 115 en zone libre et 2 autres en Afrique du Nord (deux appareils du GAO 1/520 qui ont réussi le tour de force de franchir la Méditerranée). Ils seront tous ferrillés à plus ou moins brève échéance. ■



► Deux aviateurs du GAO 501 (sous-lieutenant Dardrieux, à gauche, et sous-lieutenant Postalle, à droite) posent devant le n° 100 à Moissac, en juillet 1940. (SHD/A)