



1940



# BREGUET BRE 521 BIZERTE

Par C.-J. Ehrengardt

## Le

Bre 521 est l'un des rares avions français de l'époque à avoir été baptisés et c'est sous le nom de Bizerte qu'il sera connu dans l'Aéronautique navale, car celle-ci n'utilisera jamais sa dénomination constructeur.

## PETITES SÉRIES

Le Bre 521 peut difficilement renier ses origines, qui remontent au Short S.8 Calcutta, dont l'avionneur avait obtenu la licence de production en 1925. Il est étudié pour répondre à un programme « d'hydravion d'exploration et d'attaque des sous-marins à la bombe » de 1931. Le prototype se présente sous la forme d'un sesquiplan trimoteur, de construction entièrement métallique, sauf les gouvernes qui sont entoilées. Il est équipé de trois Gnome-Rhône 14 Kdrs de 825 ch qui, au départ, ne sont pas capotés ; le carburant (5 250 litres) est intégralement logé dans l'aile inférieure. Il embarque un équipage de huit hommes. Son armement défensif se compose de trois

▲ Le n° 11 de l'escadrille E3 survole La Canée (Crète) en juin 1938. On note que, comme sur tous les appareils de l'Aéronautique navale, les bandes tricolores étaient répétées sur les gouvernes de profondeur. Si l'ancre de marine (ou « hameçon ») est d'une taille respectable sur le gouvernail, elle n'apparaît pas toujours à l'intérieur des cocardes. (Collection L. Morareau - origine Lassalle)

postes de tir armés chacun d'une Darne de 7,5 mm : dans le nez, sur le dessus du fuselage (décalé sur la gauche) et dans la pointe arrière ; offensivement, il peut emporter quatre bombes G<sub>2</sub> de 75 kg sous les ailes.

Le n° 01 vole le 11 septembre 1933, et les premiers essais officiels permettent à la société Breguet de décrocher un premier marché de trois exemplaires de série ; rendu au constructeur, il reçoit quelques renforts structurels, ainsi que des capots moteur NACA. Tandis que le n° 2 est confié à titre expérimental à l'escadrille 1E2 à Cherbourg, le n° 3 subit un véritable lifting. Le poste du mitrailleur de proue est supprimé et remplacé par deux postes de tir latéraux tirant vers l'avant, permettant d'allonger la verrière jusqu'à l'extrémité du nez ; le poste de tir dorsal fait place à deux mitrailleuses en sabords latéraux. Cette configuration est adoptée sur toutes les machines suivantes.

Procédant par la passation de petits marchés (sept en tout), l'Aéronautique navale [1] commande un total de 37 exemplaires de série (auxquels s'ajoute le prototype), ce qui permet d'étaler le plan de charge, qui sera repris par

[1] En fait, la signature des marchés était du seul ressort du ministère de l'Air.

[2] Le 10 avril 1937.



la SNCAN Le Havre après la nationalisation de Breguet [2], jusqu'à fin 1938.

Une dernière commande est placée en septembre 1939, mais elle est ramenée à trois exemplaires trois mois plus tard. Ces appareils doivent recevoir des moteurs 14 N 11 de 900 ch avec hélices Gnome-Rhône et un équipement modifié, notamment une radio SARAM 3.11 ; aucun ne sera achevé avant l'arrivée des Allemands au Havre en juin 1940.

Le dernier exemplaire (n° 34) est pris en compte en mars 1940.

Le n° 12 reçoit trois Hispano-Suiza 14 AA en étoile à hélice Hamilton, développant 1 000 ch ; baptisé Bre 522, dans l'espoir d'obtenir les faveurs d'un marché, il restera le seul de son genre.

## EN UNITÉS ET EN GUERRE

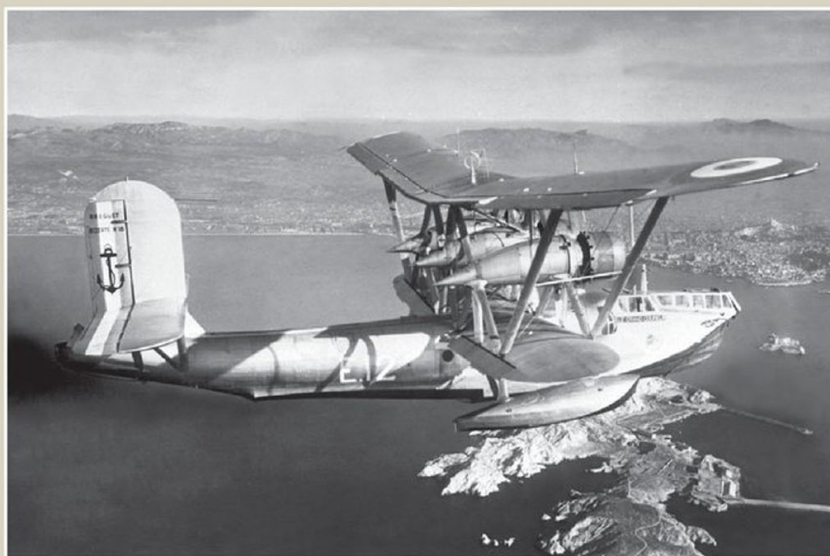
En 1937, les livraisons ont permis d'armer quatre escadrilles d'exploration (E1, E2, E3 et E5) à cinq appareils chacune. Le Bizerte se distingue par une excellente stabilité, tant dans les airs qu'en hydroplanage. Il est assez bien adapté aux amerrissages en haute mer, à condition qu'elle ne soit pas trop grosse quand même, qualité qui sera plus tard fort appréciée de la Luftwaffe.

La situation à l'entrée en guerre est la suivante :

E1	LV Momu	Port-Lyautey (Maroc)
E2	LV Duval	Bizerte-Karouba (Tunisie)
E3	CC Caseneuve	Berre (13)
E5	CC Bellando	Saint-Raphaël (83)

Le 15 octobre 1939 voit la création de l'escadrille E9 à Berre, confiée au LV Guillemin et armée par ponction d'un appareil dans chacune des autres unités. La E2 s'installe à Lanvéoc-Poulmic le 30 septembre, tandis que la E3 part pour Karouba (Tunisie), d'où elle va entretenir un détachement de deux hydravions à Arzew (Algérie) à partir du 3 février 1940. Le 30 novembre 1939, la E5 emménage à Port-Lyautey (Maroc).

En fait, à l'exception de cinq hydravions perdus (trois à la suite d'accident en mer ou au sol et deux abandonnés), il ne se passe pas grand-chose pour ces escadrilles, prises dans la routine des patrouilles au large de l'Atlantique Nord et Sud et de la Méditerranée, tant durant la « Drôle de Guerre » que pendant la campagne de France.



▲ Le n° 18 de l'escadrille E1 passe à la verticale de l'archipel du Frioul, au large de Marseille, juste en face de Notre-Dame-de-la-Garde, que l'on aperçoit sous l'aile supérieure droite de l'appareil. Celui-ci a été baptisé LE GRAND COUREUR, une pratique assez répandue au sein de l'Aéronautique navale. (Collection L. Morareau – origine Zulberty)



► Gros plan sur le nez aux formes torturées et anguleuses d'un Bizerte de l'escadrille E2.

▼ Deux hydravions de l'escadrille E2 attirent l'attention des habitants de Ponta Delgada (Açores), où ils se trouvent au mouillage en mai 1938. Au premier plan, le n° 14. (Collection L. Morareau – origine Le Duc)

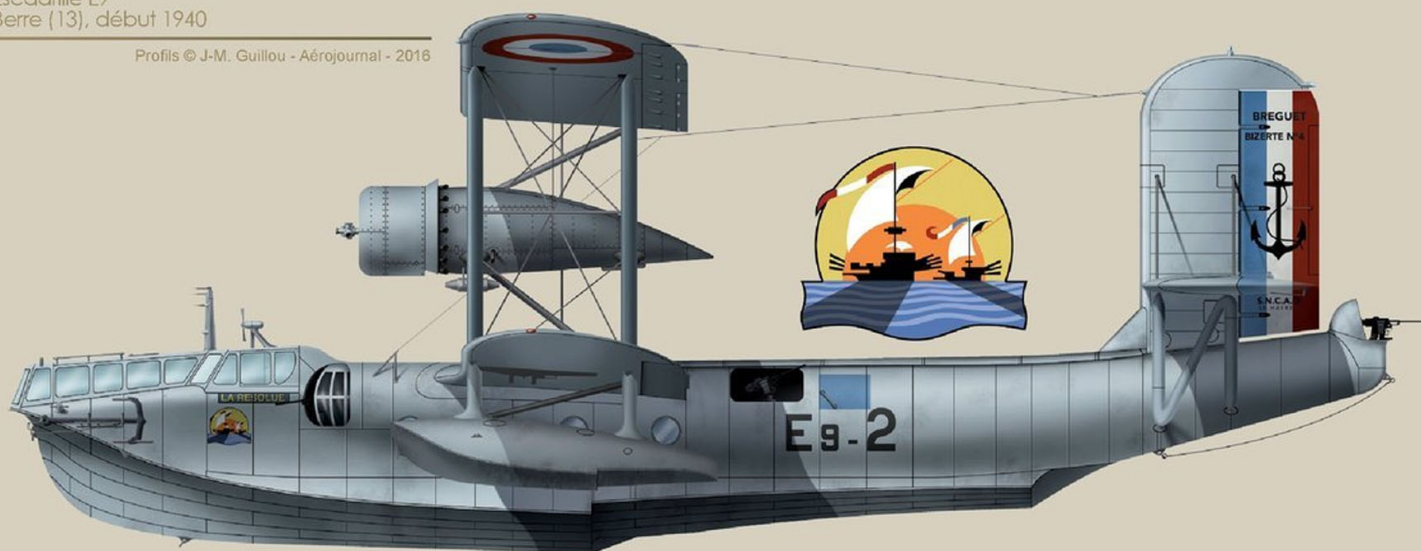




## Breguet Bre 521 Bizerte n° 4 (La Résolve)

Escadrille E9  
Berre (13), début 1940

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



▲ Sur cette photo montrant le n° 27 de l'escadrille E9, on distingue le poste de tir arrière et le sabord latéral droit. (Collection L. Morareau – origine Antoniotti)

▼ Le n° 22 de l'escadrille 9E à Berre en 1942. Il porte les marques réglementaires de l'aviation de l'armistice : bandes rouges et jaunes sur l'empennage arrière et sur les capots moteur et bandes tricolores obliques autour des ailes. (Collection L. Morareau – origine Mérat)



Le 18 juin 1940, la E2 évacue Lanvéoc et se replie à Arzew. Les autres escadrilles, étant hors d'atteinte des troupes allemandes, restent sur leur base.

Le 3 juillet, lorsque la Royal Navy attaque l'escadre française à Mers el-Kébir, les deux Bizerte de l'escadrille E2 sont à pied d'œuvre à Arzew. Ils sont réarmés, et, à 18h15, le E2-1 du LV Duval décolle pour attaquer la flotte britannique à la bombe G<sub>2</sub>. Il s'en prend à un destroyer avant d'être lui-même pris à partie par un Skua qui, fort heureusement, n'a plus qu'une mitrailleuse qui fonctionne ; ce qui n'empêche pas le pilote de viser juste : percé de 44 impacts et perdant son essence, le Bizerte doit être échoué sur une plage près d'Oran. C'est également de cette manière que s'achève la sortie du E2-3 (LV Viellard) une demi-heure plus tard ; après avoir bombardé le destroyer HMS *Wrestler*, il est atteint de multiples éclats d'obus de DCA.

Bien que l'aviation française ait sauvé sa tête à Mers el-Kébir, le couperet des Commissions d'armistice ne tarde pas à tomber.

L'armistice change la donne pour ces escadrilles, non seulement parce qu'elles prennent une nouvelle dénomination au 1<sup>er</sup> août (la E1 devenant 1E, la E2 2E, etc.), mais aussi parce que le 30 du même mois, seules les 1E à Karouba et 9E à Berre sont maintenues en activité, les autres étant dissoutes.

À la date du 1<sup>er</sup> août 1942, un état mentionne la présence de 8 Bizerte en unité, plus 4 en volant (réserve), 6 autres étant stockés ; soit un total de 18 appareils. Quand ils envahissent la zone libre en novembre 1942, les Allemands mettent la main sur 10 machines, auxquelles viennent s'ajouter les 8 autres capturées quand ils se rendent maîtres de la Tunisie quelques jours plus tard. Elles vont venir grossir le stock de la Luftwaffe, qui en a déjà mis quelques-unes en service pour le secours en mer.

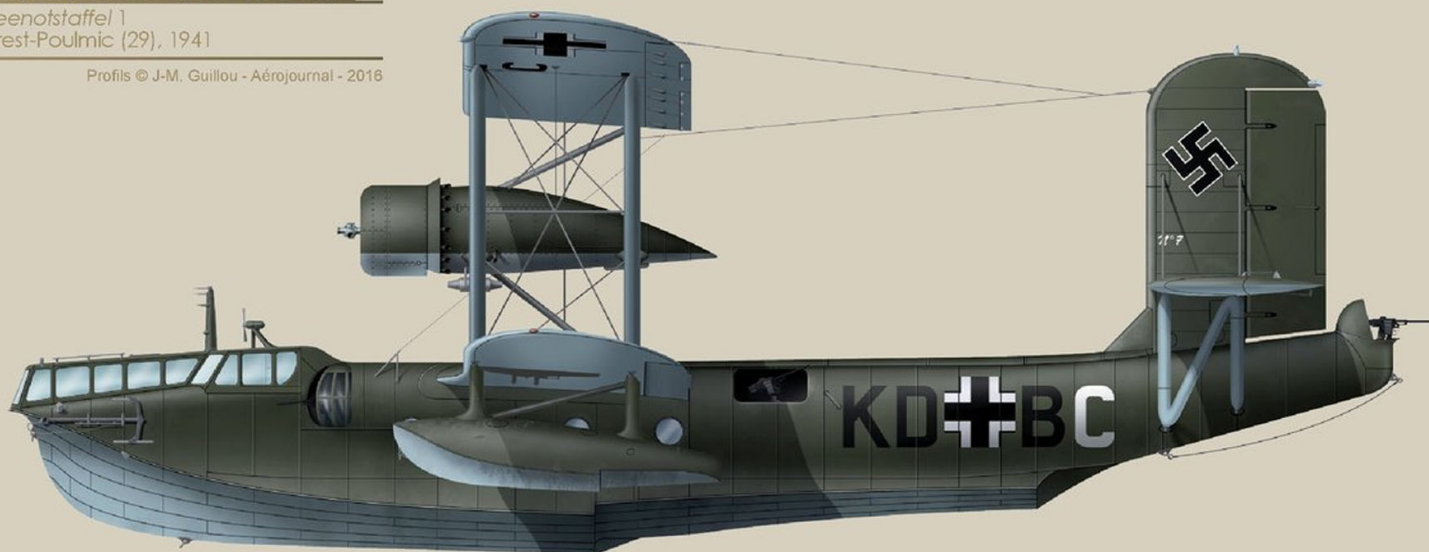
## SOUS LES COULEURS ALLEMANDES

Après la signature de l'armistice, la Luftwaffe montre un intérêt certain pour le Breguet Bizerte, dont deux exemplaires ont été capturés au cours de la campagne : le n° 10 au Havre et le n° 34 à Hourtin. Elle négocie avec l'État français l'achat de neuf exemplaires (n° 4, 6, 7, 17, 23, 24, 26, 27 et 29), qui sont convoyés en septembre 1940 jusqu'à Hourtin, en zone occupée, où le relais est

**Breguet Bre 521 Bizerte n° 7 (KD+BC)**

Seenotstaffel 1  
Brest-Poulmic (29), 1941

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



pris par des équipages allemands qui les transfèrent à Brest-Poulmic (l'ancienne BAN de Lanvéoc-Poulmic). La 1./*Seenotgruppe* (groupe de sauvetage en mer) est formée en novembre 1940 avec ces onze Bizerte capturés, qui sont mis en service depuis Brest et Hourtin pour porter secours aux équipages ennemis et alliés tombés en mer. En avril 1942, elle est rebaptisée *Seenotstaffel 1*. Comme on l'a vu plus haut, un nouvel afflux de machines saisies en France et en Tunisie permet d'alimenter la *Seenotstaffel 3*, basée à Cherbourg, puis à Schellingwoude (Pays-Bas), à partir de juin 1942. En raison de la progression alliée sur le continent, elles sont toutes les deux repliées en Allemagne en juillet 1944 :

- *Seenotstaffel 1* : à Pillau (Prusse-Orientale), où elle demeurera jusqu'à la fin des hostilités après avoir été redénommée *Seenotstaffel 60* (août 1944) ;
- *Seenotstaffel 3* : mutée à Hourtin en décembre 1942, elle rejoint Berre en janvier 1943. En juillet 1944, elle est repliée probablement à Grossenbrode, où elle est dissoute peu après.

Un état de la Luftwaffe daté du 10 juin 1944 signale la présence de :

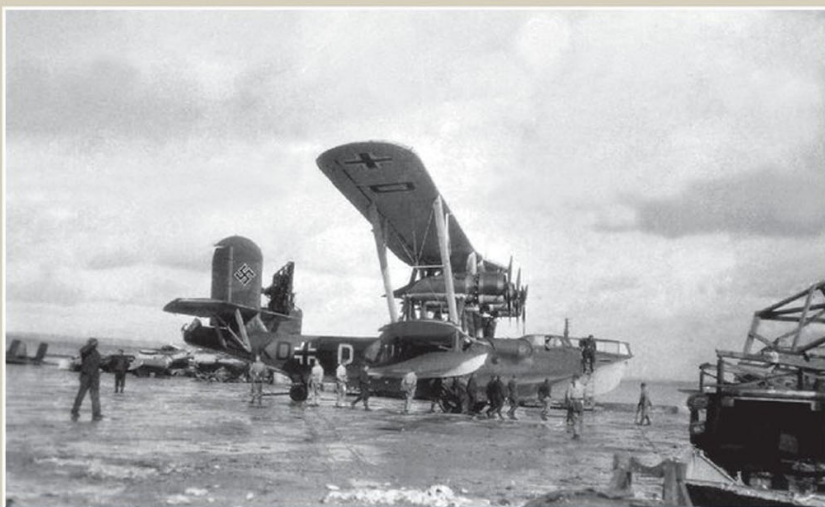
- 3 Breguet à la *Seenotstaffel 1*
- 3 Breguet à la *Seenotstaffel 3*.

Quelle a été la casse ?

Selon les relevés de pertes de la Luftwaffe, trois ont été perdus à la suite d'accident, un a été abattu par sa propre *Flak* à Royan (sans perte humaine), un a été abandonné à Friedrichshafen et deux sont tombés victimes de chasseurs du RAF *Coastal Command* :

- n° 11 (1./) descendu par un Blenheim IVF du N° 236 *Squadron* au large de Jersey le 16.11.40 (1 tué et 3 blessés) ;
- n° 37 (1./) descendu par un Beaufighter VIC du N° 248 *Squadron* au large de Brest le 13.10.42 (6 disparus).

Un unique Bizerte a survécu à la tourmente en France : le n° 4, capturé intact à l'usine Amiot de Caudebec-en-Caux en juillet 1944. Revêtu des bandes noires et blanches obligatoires pour tout appareil français survolant le territoire métropolitain, il est remis en service à la flottille 9FTr, une unité de liaison constituée à Saint-Mandrier le 1<sup>er</sup> décembre 1944 ; le 1<sup>er</sup> janvier 1946, elle est rebaptisée escadrille 30S. Après quelques vols de liaison entre la France et l'Afrique du Nord, le dernier des Bizerte sera réformé le 6 novembre 1947 à la suite d'un incendie moteur mineur, mais, surtout, faute de rechanges pour le maintenir en état de vol. ■



▲ Le Bizerte n° 24, de la *Seenotstaffel 1*, désormais immatriculé KD+BD, à Lanvéoc-Poulmic. Cet appareil sera détruit le 24 octobre 1943 à la suite d'une panne de moteur. Cette unité avait adopté la dernière lettre du SKZ comme lettre individuelle de l'avion ; elle est répétée sur l'intrados de l'aile supérieure. (Collection Ph. Ricco)

▼ Le n° 4 repris aux Allemands à l'usine de la SNCAC à Caudebec-en-Caux et remis en état de vol avant son affectation à la flottille 9FTr en octobre 1944. Il porte les bandes noires et blanches obligatoires pour tout avion devant survoler le territoire métropolitain à cette époque. (Collection L. Morareau - origine Briand)



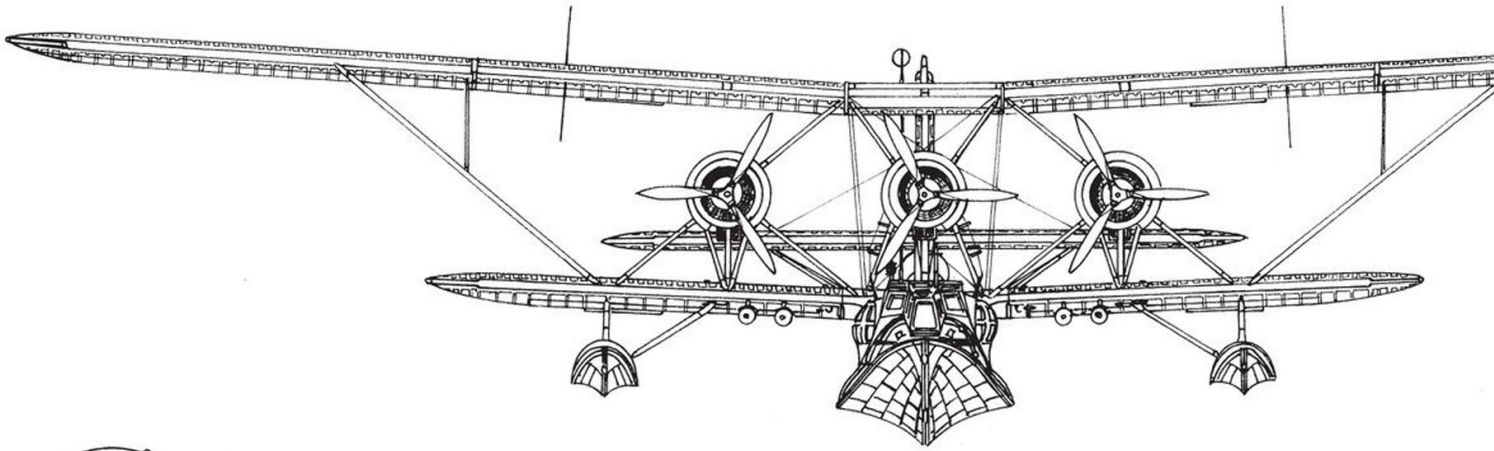


# Bréguet 521 Bizerte

Plans au 1/144<sup>e</sup>

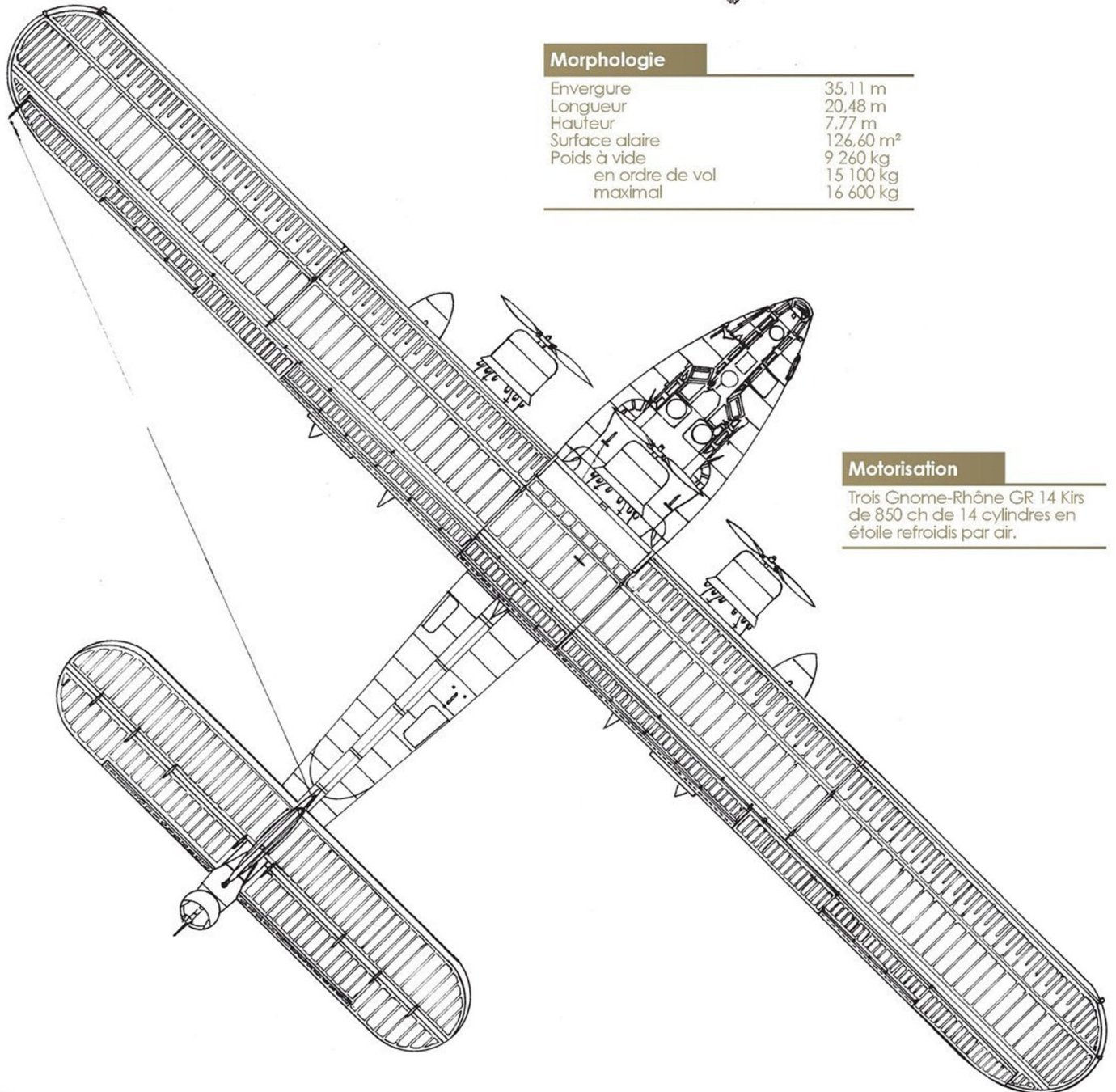
© Hubert Cance - 2016

Hydravion à coque trimoteur d'exploration en haute mer  
(8 à 9 hommes d'équipage).



## Morphologie

Envergure	35,11 m
Longueur	20,48 m
Hauteur	7,77 m
Surface alaire	126,60 m <sup>2</sup>
Poids à vide	9 260 kg
en ordre de vol	15 100 kg
maximal	16 600 kg



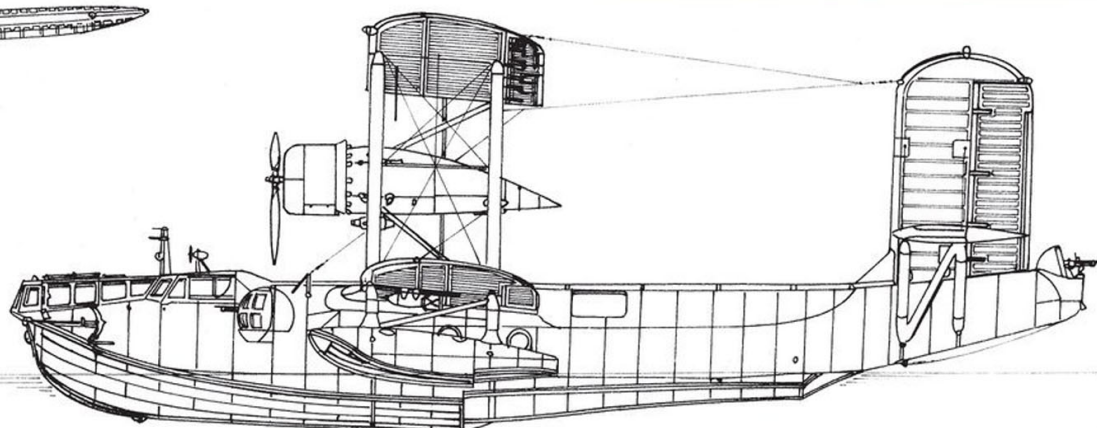
## Motorisation

Trois Gnome-Rhône GR 14 Kirs  
de 850 ch de 14 cylindres en  
étoile refroidis par air.



### Performances

Vitesse maximale	385 km/h à 3 300 m
... en pleine charge	342 km/h à 1 500 m
Vitesse de croisière maximale	340 km/h à 4 000 m
... en pleine charge	274 km/h à 1 500 m
Distance franchissable maximale	8 000 km
... en pleine charge	5 000 km
Plafond pratique en charge maximale	4 000 m



### Armement

**Offensif :** 4 bombes G2 de 75 kg sur râteliers externes.

**Défensif :** 5 mitrailleuses Darné de 7,5 mm, à raison d'une par sabords avant droit et gauche et sabords latéraux droit et gauche, et dans le poste de tir arrière.

