

Edward Bret (1907-1996), pilote d'exception

Philippe Jung

Historien

Né à Cannes le 9 novembre 1907, fils de Ferdinand, avocat, notaire et conseiller municipal, et de son épouse directrice d'hôtel, Edward Bret obtint son permis auto, alors qu'il n'avait pas encore 15 ans. Dès l'année suivante, en 1923, il remporta une première course, sur Amilcar. Les victoires s'enchaînèrent, en 1924 sur Irat et motos BNC et Smart, en 1925 sur Bugatti de tourisme, en 1927/28 sur Bugatti Grand Prix.

De l'automobile à l'aviation

On sait que les débuts de l'aviation sont très liés à ceux de l'automobile, mais, moins connu, aussi à ceux des canots automobiles de Monaco. Il n'est donc pas surprenant de voir le jeune et talentueux Edward obtenir une bourse pour apprendre à piloter, à la prestigieuse école Caudron du Crotoy. Il alla également à Villacoublay à l'école Morane-Saulnier, le grand spécialiste mondial des avions écoles. Il obtint ainsi le 12 mai 1927 le brevet 1^{er} degré n° 288 - une semaine avant l'arrivée de Lindbergh au Bourget.



Photo 1 - Edward Bret devant le mythique Caudron G III [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Il put dès lors faire son service militaire dans l'Aéronautique Militaire sur la grande base d'Istres en novembre, obtenant le 11 février 1928 son brevet militaire n° 21.860. Véritable surdoué, il devint moniteur, de surcroît à la Section Chasse, jusqu'en avril 1929.



Photo 2 - Edward Bret à Lyon-Bron le 8 juillet 1927, devant un Breguet XIX [Edward Bret, collection Philippe Jung]

S'étant rendu au salon de Londres en octobre 1929, il y acheta au célèbre Malcolm Campbell un biplan De Havilland DH 60G Gipsy Moth, à l'époque l'un des meilleurs avions de tourisme (plus de 2.000 furent vendus dans le monde entier), en revendant sa Bugatti. L'avion fut immatriculé F-AJKM le 20 décembre, faisant d'Edward le premier pilote privé dans les Alpes-Maritimes - avec un brevet 2^e degré à peine obtenu le 20 novembre précédent.



Photo 3 - Edward Bret au Polo de Cannes, devant son Gipsy Moth [Edward Bret, collection Philippe Jung]

En juin 1930, il participa au Palm Beach à Cannes à une prestigieuse patrouille serrée, avec James Cordes, pilote d'essais chez Handley-Page, devant le DH 60G d'Amédée Costa de Beauregard, agent de Havilland en France, et le DH 80 Puss Moth de Geoffroy de Havilland lui-même.

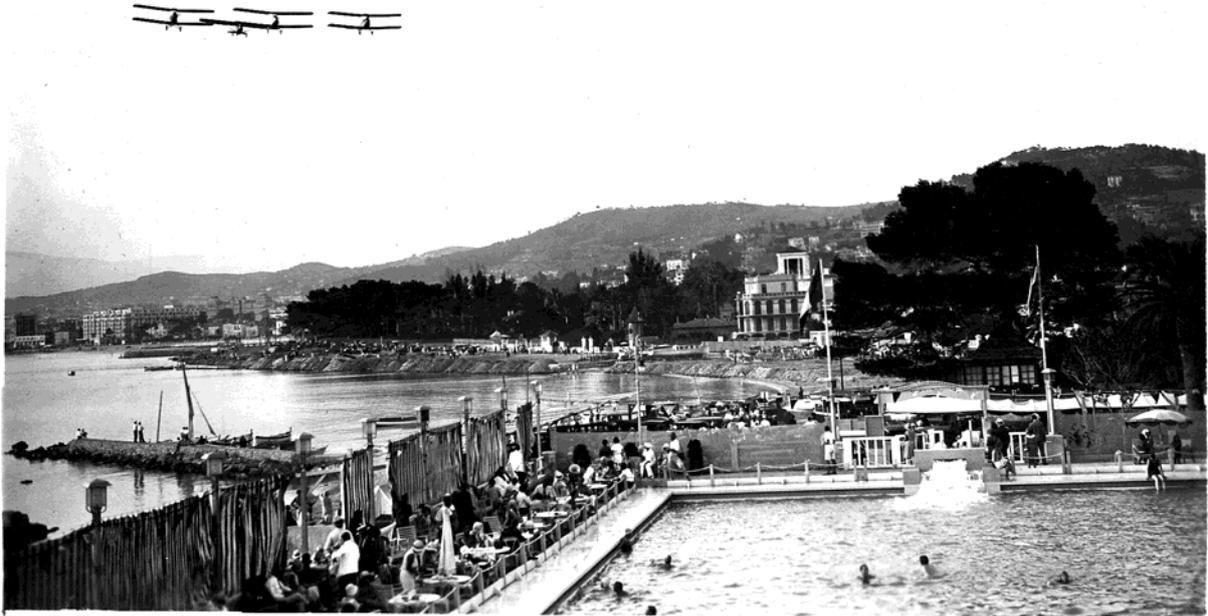


Photo 4 – Patrouille De Havilland au Palm Beach [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Vainqueur du tour de France

Il ne garda même pas un an son Gipsy Moth, le revendant à un Egyptien (lequel le revendit en 1932 à Hélène Boucher, l'une des plus grandes femmes pilote de l'histoire). Il put ainsi acheter un DH 60M Moth amélioré au directeur de la société de Havilland, immatriculé F-AJZB le 23 octobre 1930. Cet avion avait participé en juillet/août au Challenge de Tourisme International, gagné dans sa classe par le célèbre pilote d'essai Hubert Broad.

Mais déjà, le 27 septembre, il avait remporté avec sa nouvelle monture la Coupe Zénith 1930, battant notamment le célèbre pilote Michel Détrouyat. Il ré-édita son exploit en 1931, devant Maurice Arnoux, pilote chez Caudron, et multi recordman du monde.



Photo 5 - Le DH 60M d'Edward Bret au Polo de Cannes [Edward Bret, collection Philippe Jung]



Photo 6 - Edward Bret avec Hubert Broad, qui avait gagné la Coupe Zénith 1929 [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Continuant à se perfectionner à grandes enjambées, Bret obtint le brevet VSV (Vol sans Visibilité) à Hamble le 9 juin 1932, puis le 30 juin suivant le brevet de pilote de transport public n° 1433.

Juge international

Séduit par la qualité des avions de Havilland, il acheta en 1932 un monoplan de voyage DH 80A Puss Moth, qui resta immatriculé en Angleterre (G-ABDG).



Photo 7 - Edward Bret devant son Puss Moth [Edward Bret, collection Philippe Jung]

A l'occasion du centenaire de la ville de Melbourne, une des plus grandes courses d'aviation eut lieu en 1934, au départ de Londres, à l'initiative du Royal Aeronautical Club anglais, dotée par l'Australien MacPherson. Cinq escales étaient au programme, à Bagdad, Allahabad en Inde, Singapour, Port Darwin et Charleville. De prestigieux pilotes étaient inscrits, les américains Roscoe Turner et Jacqueline Cochran, les époux Mollison sur bimoteur de course DH 88 Comet... au total 63 avions inscrits, dont 7 français. Le 20 octobre 1934 seules 20 machines décollèrent de Mildenhall, avec des équipages américains, anglais, australiens, danois, hollandais et néo-zélandais. Au premier contrôle à Bagdad, à la demande du RAC, Edward Bret officiait. C'est le Comet de Scott et Campbell qui remporta le MacPherson Robertson Trophy le 23 Octobre, pulvérisant de 3 jours le précédent record. Mais le coup de tonnerre fut l'arrivée à Melbourne moins d'un jour plus tard du Douglas DC-2 Uiver de la KLM, avec 3 passagers ! La révolution du transport aérien, et l'émergence de Douglas n° 1 du transport aérien commercial jusque dans les années 60, était en route.



Photo 8 - Poste de contrôle à Bagdad [Edward Bret, collection Philippe Jung]

En 1935 Bret remporta le Rallye du Portugal, et obtint les brevets de Commercial Pilot et de Navigator en Grande-Bretagne.

A l'origine du succès du Stampe

Le sud-est de la France s'enrichit le 10 juin 1935 d'un nouvel aérodrome, Fayence, et c'est qui Bret qui fut le premier à s'y poser, avec le Potez 36/13 de tourisme F-ALJO de l'Aéro-Club de Cannes.



Photo 9 – Le Potez 36/13 F-ALJO n° 113 [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Il pilota bien sûr le biplan école du cannois Romano, le R 80, seul avion construit en série dans le sud-est de la France (196 exemplaires, exporté en Belgique et Espagne).



Photo 10 – Le prototype R 80 n° 01 à Cannes St Cassien [collection P. Jung]

Très éclectique, il se fit encore mieux connaître à l'étranger, lorsqu'il remporta le First International Flea Rallye le 3 août 1936 à Ramsgate, avec son Pou du Ciel, en présence de son concepteur Henri Mignet. Cet avion ultra-simplifié, pour monsieur tout-le-monde, provoqua un extraordinaire engouement dans le monde entier - qui retomba rapidement lorsqu'il apparut que voler est plus complexe que conduire une voiture...



Photo 11 – Pou du Ciel à Ramsgate [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Il fut élu conseiller municipal à Cannes l'année suivante.

Devant le développement de l'aéronautique à Cannes, Araud, qui avait créé en 1919 *Le Comptoir du Littoral*, entreprise de menuiserie et charpentes, monta en 1938 un Département Aviation, renommé *Littoral Aviation* le 1^{er} janvier 1939. Un biplan école biplace, le Littoral E-111, fut étudié par Treilloux, le beau-frère de Mignet, également le président du Pou du Ciel Club de Cannes (PCCC). Bret fut pressenti pour les essais, faisant le premier vol du prototype 01 avec succès le 8 avril 1939. Le 6 juillet, il réalisa en 1 h 19 les 50 atterrissages imposés pour le certificat de navigabilité restreint.¹ Aucune photo de ce mystérieux avion n'était connue des historiens, jusqu'à ce qu'elle soit trouvée dans les archives d'Edward.



Photo 12 - Le Littoral E-111 enfin identifié [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Mais la machine ne semble pas avoir été suffisamment performante, ou peut-être Araud avait-il des objectifs différents, puisqu'il demanda à Bret de lui recommander un avion école et de voltige à fabriquer. Alors qu'il s'apprêtait à proposer le Bücker allemand, il entendit parler d'une version très améliorée du SV-4 du belge Jean Stampe, le SV-4B, dont l'Aéronautique Militaire Belge venait d'acheter fin avril 30 exemplaires. Vers le mois de mai, il monta essayer le 3^e exemplaire, OO-ATC...le recommandant immédiatement.

¹ Le Trait d'Union n° 246 (juillet/août 2009)



Photo 13 - Le SV-4B OO-ATC [SV-4 Stampe, Reginald Jouhaud]

L'Etat français étant dès lors très intéressé, Stampe le convoya pour essais à Villacoublay le 29 juin. Le résultat fut une énorme commande pour 600 exemplaires, une licence étant accordée le 17 novembre à la Société Commerciale d'Aviation (SCA) du grand industriel Maurice Farman, sur laquelle Stampe et Araud avaient dû s'appuyer. Les 50 premiers devaient être produits dans l'urgence par Stampe, mais après qu'une vingtaine aient été construits, la défaite sonna le glas de l'affaire². Elle devait cependant reprendre après-guerre, 701 exemplaires construits par la SNCAN et 150 autres par l'AIA³ d'Alger. Aujourd'hui encore de nombreux SV-4, le « classique » des années 50, volent dans le monde, dont un à Cannes.

Pilote d'essais

Entretemps, à la veille de la déclaration de guerre à l'Allemagne, Bret fut mobilisé le 2 septembre comme lieutenant à Aix-en-Provence, à l'Etat-Major de la IV^e Région Aérienne. Il fut affecté fin octobre au Centre d'Instruction de la Chasse (CIC) de Chartres, avant de faire un stage de tir fin décembre à Montpellier. Dès le mois de janvier 1940 il fut muté à la 1^{ère} escadrille du groupe de Chasse III/3 à Nancy-Ochey, alors sur Morane-Saulnier MS 406. Ses qualités de pilote bien connues le firent envoyer au prestigieux Centre d'Essai des matériels Aériens (CEMA) à Orléans-Bricy, transféré fin mai à Toulouse-Blagnac, suite à la progression des troupes allemandes depuis l'offensive du 10 mai.

² Jean Liron, *Les avions Farman*, Docavia, 1984

³ Atelier Industriel de l'Aéronautique



Photo 14 - MS 406, Bret debout à gauche [Edward Bret, collection Philippe Jung]

Après l'armistice du 22 juin, il s'enfuit à Alger à bord d'un chasseur Curtiss H-75. Il fut affecté à la chasse à Meknès, avec notamment Kostia Rozanoff, futur emblématique chef pilote chez Dassault, et premier européen officiellement à Mach 2 le 24 octobre 1958 sur le prototype du Mirage IIIA. Il fut rapidement démobilisé, et revint à Cannes en août.



Photo 15 - Curtiss H-75 n° 217 de la 1^è Escadrille Spa 67 du GC I/5 en 1940 [CUNY, Jean & DANIEL, Raymond, L'aviation de chasse française 1918-1940, Docavia n° 2, 1973]

On le retrouve en 1941 au CEV (Centre d'Essais en Vol, ex-CEMA) à Marignane. Il essaya de nombreuses machines, un « Lockheed » à Alger, et des planeurs à la Montagne Noire : le biplace Castel C 25S Aire de l'ingénieur Castello, un rare biplace Guerchais-Roche T-105. Il vola aussi sur le remarquable planeur métallique SO P1 du célèbre ingénieur Lucien Servanty (premier vol le 9 juillet 1941 par Daniel Rastel), qui intéressa beaucoup les Allemands. Ayant fait

la connaissance du pionnier Pierre Mauboussin⁴ (le célèbre Fouga magister est le Castello-Mauboussin CM 170), il vola sur le Mauboussin 202 qui avait fait son premier vol en juin 1941.



Photo 16 - Castel C 25S [Edward Bret, collection Philippe Jung]



Photo 17 - Guerchais-Roche T-105 [Edward Bret, collection Philippe Jung]



Photo 18 – Mauboussin 202, Bret au milieu, Mauboussin à droite [Edward Bret, collection Philippe Jung]

⁴ La famille du bijoutier

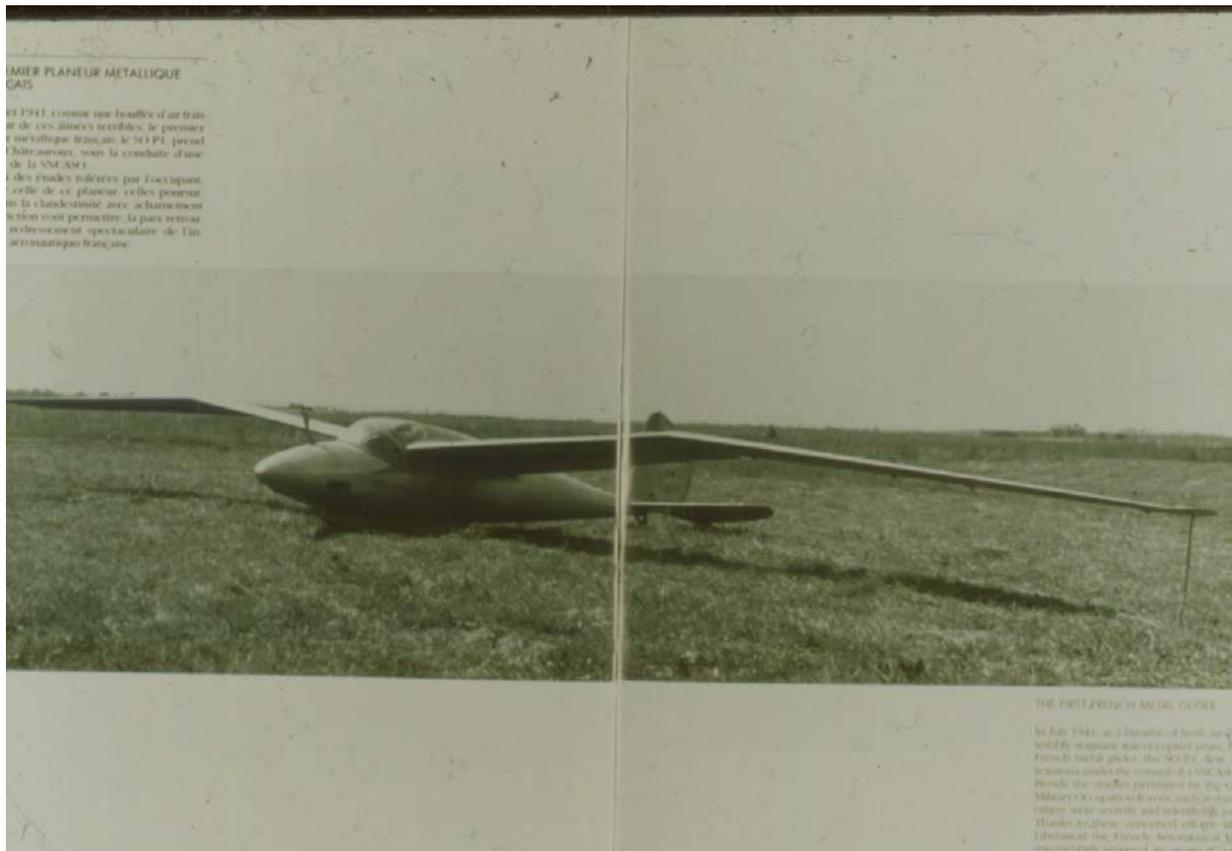


Photo 19 - Le SO P1, qui fut stocké à l'usine de Cannes pendant la guerre [MAOUI, Gérard, *Aérospatiale*, Le Cherche Midi, 1994]

Il eut l'occasion de retourner à Cannes de spectaculaire manière. Le prototype 01 du quadrimoteur de transport Bloch/SO 161 Bordeaux F-ARTV, en essais au CEV à Marignane, devait être modifié. Or se trouvait regroupé à Cannes depuis mars 1941, loin de la ligne de démarcation, l'essentiel des bureaux d'études aéronautiques français, au sein du Groupe Technique de Cannes (GTC), une concentration unique dans l'histoire. Ce GTC était dirigé par la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud Ouest (SNCASO), avec l'apport de la SNCAC (Centre) et de la SNCAN (Nord). C'est donc là que fut convoyée la machine, avec Rastel et Bret aux commandes. Deux vols d'essais furent immédiatement réalisés, le second par Bret. L'avion repartit le 5 octobre pour Marignane avec Rastel. Notons que la SNCASE avait toujours un bureau d'études à Toulouse, avec un jeune ingénieur d'essai affecté au Bordeaux (futur Languedoc), Roger Béteille. Ce dernier fut directeur technique à Cannes de 1957 à 1967, avant de revenir à Toulouse inventer l'Airbus A300...



Photo 20 - Le SO 161 n° 01 devant le hangar de Mandelieu, aujourd'hui hangar n° 1 des aéro-clubs
[collection P. Jung]

En résistance

Suite au débarquement des Alliés en AFN le 8 novembre 1942, il eut un projet d'évasion en avion avec le colonel Vautrin, un des responsables de la Résistance dans le sud-est. Malheureusement un mécano sabota la machine. La zone libre envahie par les Allemands, il ne restait plus qu'à s'échapper, comme beaucoup, par les Pyrénées. Il connut ainsi deux prisons, dont celle de Miranda, où l'on trouva beaucoup d'autres personnalités (Henri Déplante, ancien directeur du bureau d'études avions lourds du GTC et futur directeur technique de Dassault, Lucien Neuwirth,...). Ayant enfin atteint Madrid à Noël, puis Lisbonne où il se rallia aux FFL, il put rejoindre l'Irlande en hydravion avec Joseph Kessel et Maurice Druon.

Commandant d'une escadrille de la Royal Navy

La RAF s'empressa de le demander en janvier 1943 comme pilote d'essai, mais la France refusa en raison de son âge de 35 ans. Il se retrouva finalement début avril à l'état-major de la Royal Navy, comme enseigne de vaisseau de 1^è Classe. Il put voler à partir du 1^{er} septembre à Lee-on-Solent au sein du 781 Squadron de transport et entraînement, pilotant notamment le chasseur embarqué Sea Hurricane et le biplan torpilleur Swordfish.⁵

⁵ Ray Sturtivant, *The squadrons of the Fleet Air Arm*, Air Britain historians, 1994

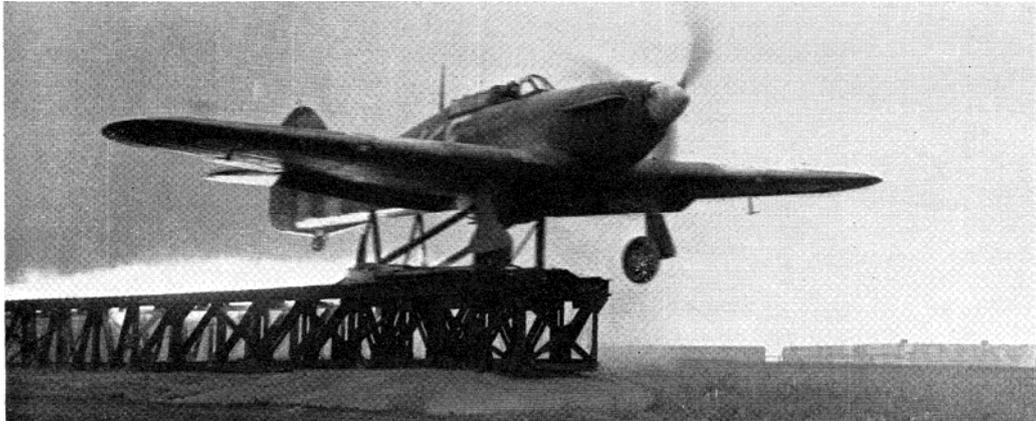


Photo 21 - Sea Hurricane à Speke en 1941 [The squadrons of the Fleet Air Arm]

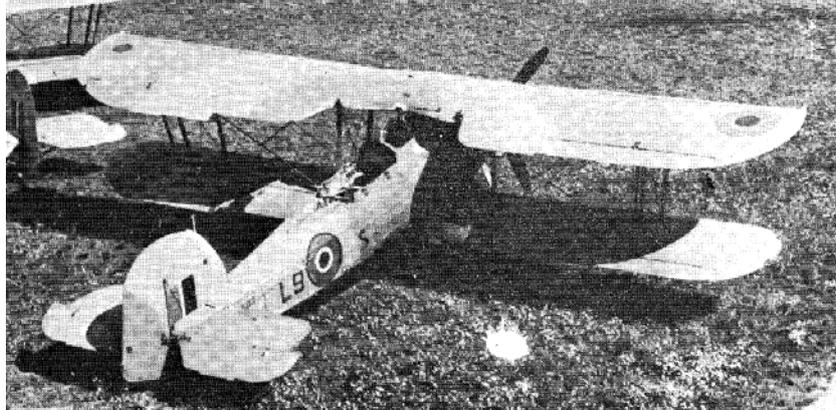


Photo 22 - Fairey Swordfish du 781 Sq [The squadrons of the Fleet Air Arm]

Un grand moment fut le Débarquement, qui vit Bret reconnaître la Normandie en Seafire Ib, la version marine du mythique Spitfire. Le 781 Sq avait notamment pour tâche d'assurer le transport de l'amiral Bertram Ramsey, le commandant des forces navales alliées. Un 781X Flight spécial fut créé à cette fin, dont le commandant fut le français Bret, nommé en août, cas probablement unique dans l'histoire à un tel niveau ! Il fut d'ailleurs décoré de la Médaille des Evadés le 20 septembre. Un Anson lui fut affecté à Rochester.

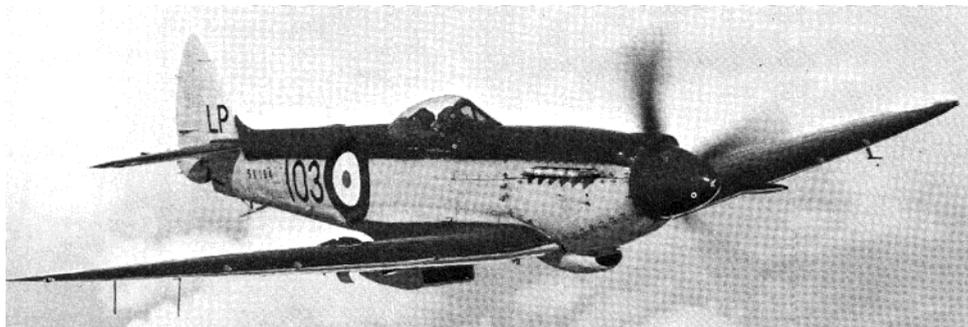


Photo 23 - Supermarine Seafire F.17 SX194 du 781 Sq [The squadrons of the Fleet Air Arm]

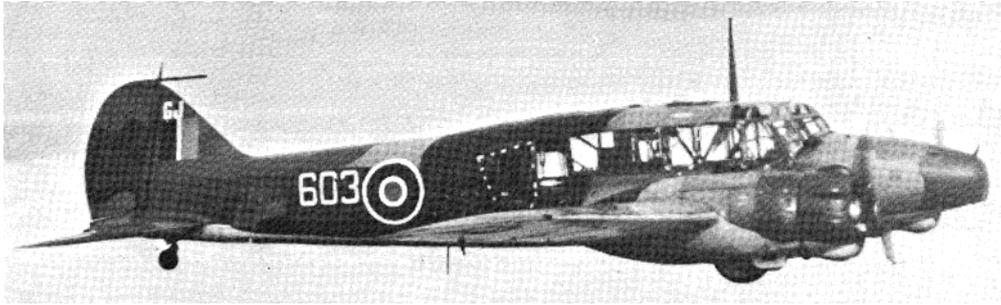


Photo 24 - Avro Anson 1 MG721 du 720 Sq [The squadrons of the Fleet Air Arm]

A sa prise de commandement, l'amiral Harold Burrough demanda un DC-3 VIP. Suite à sa rencontre avec Ike, Bret put en obtenir un. En attendant sa livraison, il utilisa à partir d'avril 1945 un Expeditor C.II, se posant ainsi à Copenhague, Minden, Oslo, Hambourg, Berlin et Sylt. Avec la progression des Alliés, dont le QG était à Saint Germain, le Flight fut transféré à Toussus le 3 mai, puis à Bückeburg le 11 juin, et fut redesigné 799X Flight le 31 juillet. C'est le 12 novembre que le DC-3 fut livré à Courtrai, le C-47B 44-77106, initialement affecté le 12 juin à l'USAAF. Il avait été convoyé par la RAF du 14 juin au 7 juillet, immatriculé KP222. Or à ce jour, le grand spécialiste de l'histoire des DC-3, ignore encore qu'il y eut un DC-3 au sein de la Royal Navy !⁶

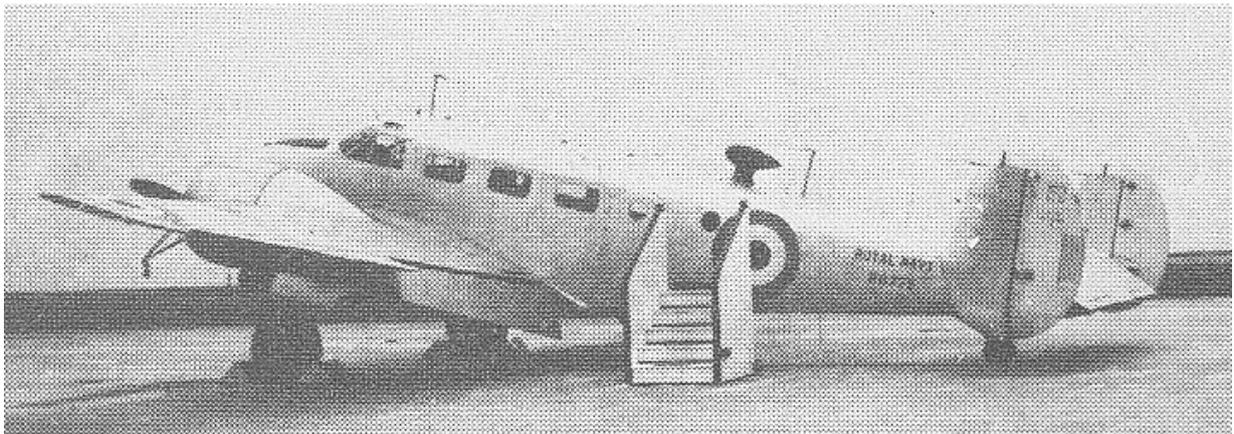


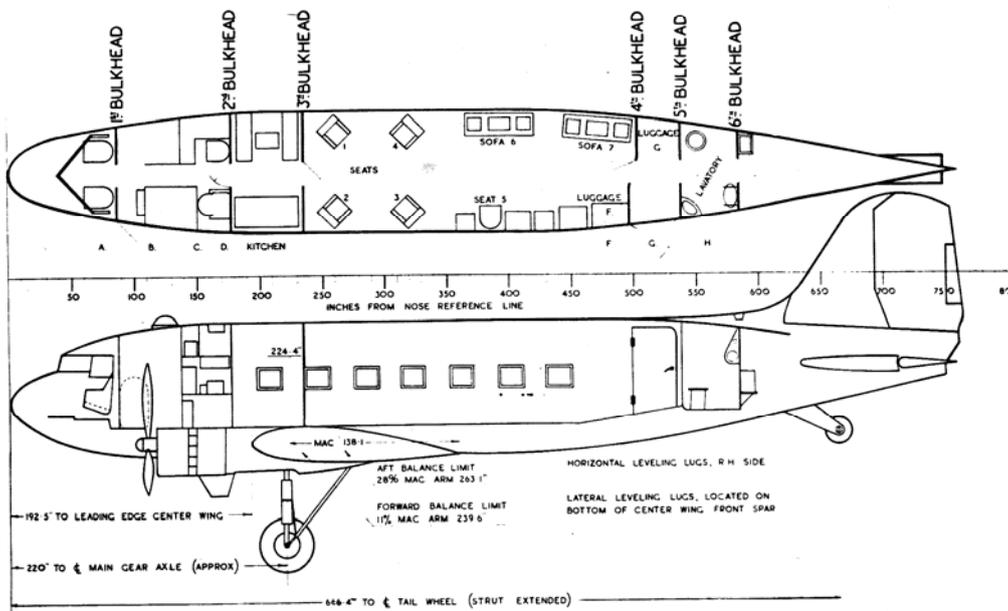
Photo 25 - Beechcraft 18 Expeditor HD775 du 781 Sq [The squadrons of the Fleet Air Arm]

⁶ Jennifer GradiRADIDGE, Jennifer, *DC-1, DC-2, DC-3, The First 70 Years*, Air Britain, 2006

DAKOTA K.P. 222

AFTER MODIFICATION TO V.I.P. STANDARD BY ISI R.S.U.

CHART
E
SHEET 1



— COMPARTMENT DATA —

COMPARTMENT DESIGNATION	CENTROID - INCHES FROM REFERENCE DATUM LINE	COMPARTMENT DESIGNATION	CENTROID - INCHES FROM REFERENCE DATUM LINE
A - PILOT	70.0	SEATS 3 & 4	317.0
B - LUGGAGE	115.0	SEAT 5	386.0
C - RADIO GEAR	154.0	SOFA 6	392.5
D - NAVIGATOR & WIRELESS OPERATOR	165.0	SOFA 7	471.5
KITCHEN	205.25	LUGGAGE F	475.5
SEATS 1 & 2	284.5	LUGGAGE G	521.5
		LAVATORY	560.0

— MISCELLANEOUS DATA —

SPAN 134'0" WING AREA 987 SQ. FT. TREAD 222"

JIG POINT: CENTERLINE OF REAR ROW OF SCREWS LOCATED 223.02" AFT OF REFERENCE DATUM LINE
IN BOTTOM OF CENTER WING FRONT SPAR OR LEADING EDGE OF CENTER WING, 192.5"

Photo 26 – Rarissime document, l'aménagement spécial de l'unique C-47B KP222 de la Royal Navy
[Edward Bret, collection Philippe Jung]

Bret fut décoré, à la fois côté français, de la Croix de Guerre 39-45 avec étoile de bronze le 18 janvier 1946, et côté britannique, de l'Order of the British Empire le 15 février (il était aussi MBE, Member of the British Empire).

Après que l'amiral Harold Walker eut pris le relai, le DC-3 fut restitué le 10 mai 1946, avec à bord des passagers soviétiques. Bret retrouva donc ses Anson et autres Expeditor. Il fut peu après décoré de la Légion d'Honneur le 21 mai. Le X Flight fut affecté à Redes le 1^{er} août 1946. Deux mois plus tard, le 27 septembre, Bret fut muté à l'Etat-Major à Londres, puis démobilisé le 1^{er} décembre, avec 4.058 heures de vol sur 148 types différents, pour un total de 12.376 atterrissages... Ses carnets de vol ont malheureusement disparu.

Il ne quitta toutefois pas complètement le monde aéronautique, rentrant à Londres au conseil d'administration de la Silver City, compagnie célèbre pour ses transports trans-Manche de voitures et de chevaux, à partir du 14 juillet 1948 entre Lympe et Le Touquet.



Photo 27 - Bristol 170 de la Silver City à Lympe [KING, Derek, *The Bristol 170*, Air Britain, 2011]

Il épousa le 12 avril 1947 Anne Simmonds, qu'il avait connue au Quartier Général de Granville. Toujours très actif, il devint adjoint au tourisme au sein du Conseil Municipal de Cannes en 1950. Il fonda l'Automobile Club de Cannes, et fut Président du Yacht Club de Cannes pendant quelques 25 ans.

Les honneurs s'accumulèrent : Médaille de l'Aéronautique le 20 novembre 1956, Officier de la Légion d'Honneur en tant que Capitaine de Corvette le 1^{er} février 1962, Veteran of Foreign Wars of the United States le 4 juillet 1965, Médaille d'Honneur de la Jeunesse et des Sports le 1^{er} juin 1968, Médaille des Services Militaires Volontaires dans la France Libre le 9 septembre 1980.

Après avoir déménagé à Mougins en 1975, il décéda à Cannes le 3 mai 1996. Un an plus tard, le 2 mai, le Port du Palm Beach fut baptisé « Edward Bret ».

Pilote de compétition et d'essais, Edward Bret fut un grand acteur de l'aéronautique cannoise. Ayant côtoyé les plus grands, il est plus connu à l'étranger...confirmant une fois de plus la grande méconnaissance des très importantes activités aérospatiales des Alpes-Maritimes.

Tous mes remerciements vont à Edward et Michael Bret, ainsi qu'à Lucien Trousse, directeur d'Aerospatiale Cannes, qui me fit découvrir un héros, avec lequel j'eus l'honneur de m'entretenir jusque peu de temps avant son départ pour d'autres cieux.