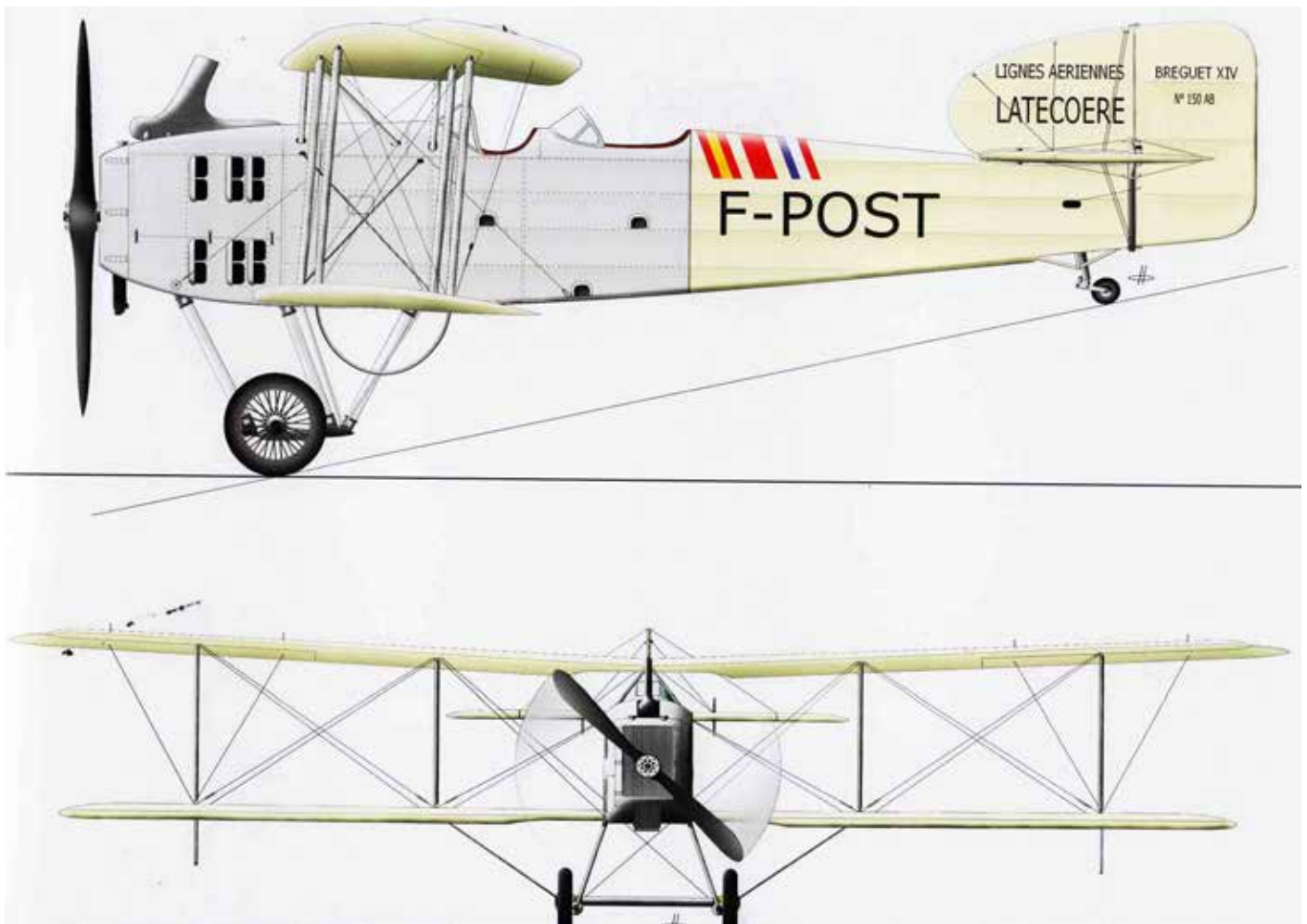


# Le Breguet 14 F-POST



*Construis moi un avion !*

L'histoire d'un rêve devenu réalité



**Eugène BELLET**

## Prologue

*Biplan conçu pour les missions militaires d'observation et de bombardement, le Breguet 14 est l'un des appareils majeurs du premier conflit mondial.*

*Selon l'aveu même de Louis Breguet son concepteur-constructeur, le Breguet 14 est l'avion de tous les superlatifs, son « coup de génie ».*

*En effet, la dimension historique et culturelle du Breguet 14 est exceptionnelle, à la fois pour l'industrie aéronautique naissante (études du prototype en soufflerie Eiffel à Auteuil, formules mathématiques de calculs des performances théoriques), dans l'emploi de l'arme aérienne émergente dans la Grande Guerre et outil majeur avec cet avion qui sera le plus répandu dans les lignes aériennes commerciales internationales naissantes.*

*Pourtant, le Breguet 14 restera, paradoxalement, longtemps méconnu, même si sa silhouette est présente dans la mémoire collective.*

*De 1917 à 1926, le Breguet 14 a été fabriqué à 8 200 exemplaires. Sa quasi-disparition physique de la planète (deux exemplaires originaux dans le monde) a engagé Eugène Bellet à relever le défi de reconstruire et de faire voler un Breguet 14, en forme d'hommage aux Pionniers des Lignes Aériennes Latécoère et de la Compagnie Générale Aéropostale.*

*C'est cette passion d'Eugène Bellet pour les choses de l'Air, le plaisir du pilotage et du voyage aérien et des sports mécaniques qui l'a amené à participer au Rallye Aérien Toulouse-Saint Louis du Sénégal et à satisfaire à cette autre passion qu'est l'histoire de cette aviation, celle des hommes et des machines qui ont bouleversé la relation entre les individus sur la planète.*

*C'est cette mystérieuse alchimie de passions convergentes qui a très certainement permis d'engager le pari fou de construire à l'identique un Breguet 14, projet lancé en 1992 à Toulouse.*

Pierre Jarrige

# Sommaire

<b>Prologue</b>	
<b>La genèse du projet .....</b>	<b>1</b>
<b>Le cadre juridique du projet.....</b>	<b>2</b>
<b>Le lancement du projet .....</b>	<b>2</b>
<b>Les plans du Breguet 14 .....</b>	<b>3</b>
<b>L'Association Breguet XIV .....</b>	<b>4</b>
<b>Le chantier de construction .....</b>	<b>6</b>
<b>Visites du chantier .....</b>	<b>14</b>
<b>Présentation place du Capitole.....</b>	<b>18</b>
<b>Le premier vol .....</b>	<b>19</b>
<b>La certification et le baptême du F-POST .....</b>	<b>22</b>
<b>Avec la Patrouille de France .....</b>	<b>28</b>
<b>Sur le Chemin de Compostelle des Aviateurs .....</b>	<b>30</b>
<b>À Toulouse .....</b>	<b>60</b>
<b>Aux Salons du Bourget .....</b>	<b>62</b>
<b>Le Breguet et l'Armée de l'Air .....</b>	<b>65</b>
<b>La suite.....</b>	<b>71</b>
<b>Album photo .....</b>	<b>72</b>

*Les illustrations de ce livre sont de Pierre Azam, Pierre Beder, Daniel Bellet, Eugène Bellet, Adrien Bodard, Jean-Pierre Condat, Jean-Michel Duc, Marie Duc, Eugène Gonthier, Pierre Jarrige, Yann Léon, Jean-Claude Nivet, Sébastien Ognier, Alex Paringaux, Florent Paringaux, Sébastien Poncin et Anne Clopet de TV Magazine.*

*Mise en pages par Pierre Jarrige.*

Octobre 2020

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

1993

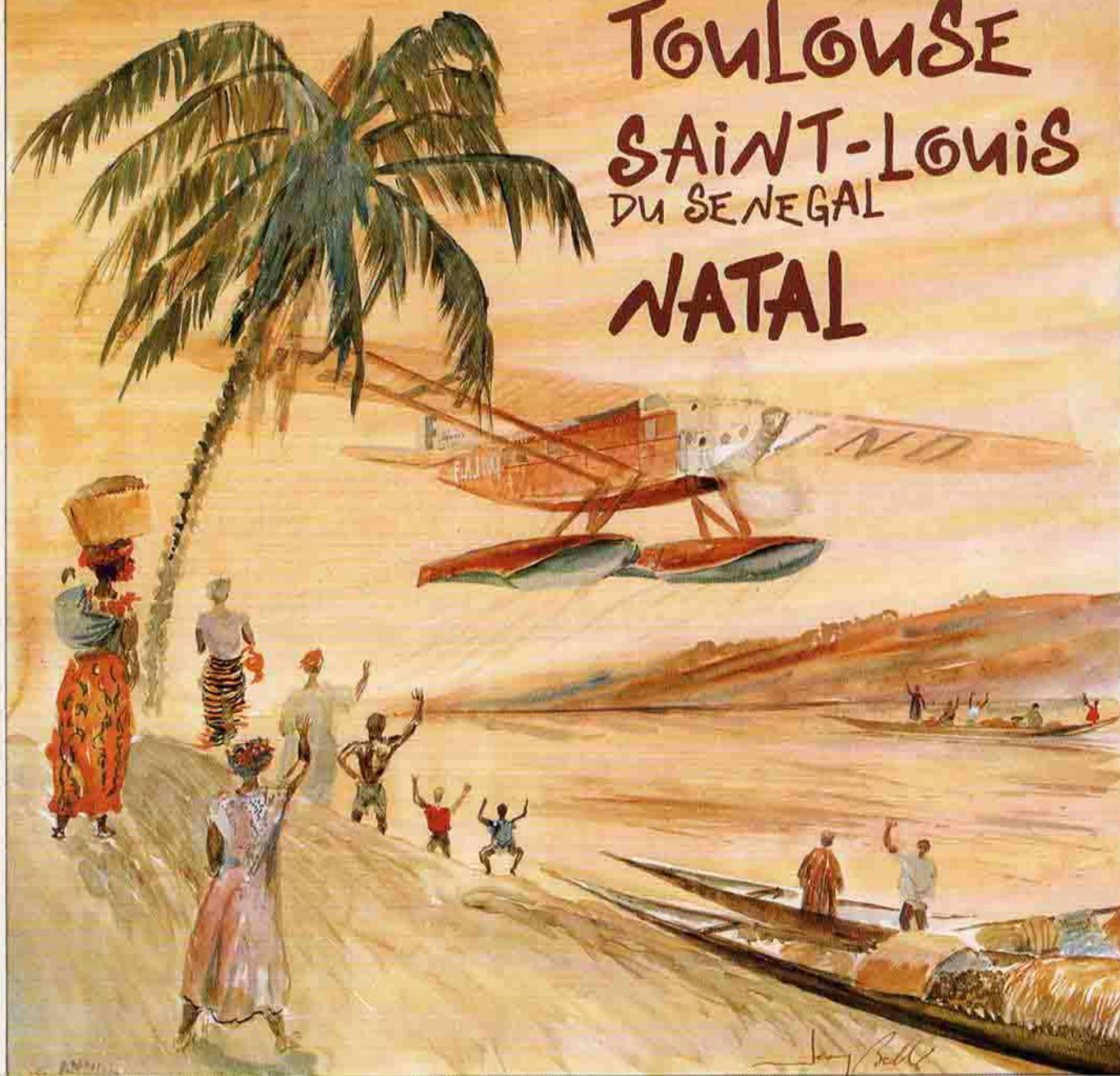
ANNEE

P.G. LATECOERE

TOULOUSE

SAINT-LOUIS  
DU SENEGAL

NATAL



**SAINT-LOUIS DU SÉNÉGAL**

**SAMEDI 9 OCTOBRE 1993**





# La genèse du projet

Pour tout concurrent ou organisateur, participer au Rallye aérien Toulouse-Saint-Louis du Sénégal relève du domaine du privilège. Depuis sa création en 1983 par André Sabas, cette compétition aérienne est la seule au monde qui permette à chacun de vivre de façon active et de partager sa passion de l'aviation, du pilotage et du voyage aérien. Inscrite au calendrier officiel de l'ACF et de la FAI, cette compétition se déroule singulièrement de Toulouse à Saint-Louis-du-Sénégal, en forme d'hommage à ces hommes qui ont œuvré à la création de la poste aérienne internationale. C'est dans cet état d'esprit que, depuis 1985, je parcours ce « Chemin de Compostelle des aviateurs » (expression de Bernard Chabbert). Avec Daniel Vacher, Gérard Desimone et Bernard Ceolato, nous constituons l'équipage du rallye 1992. Le 2 octobre 1992, lors de la présentation des équipages, Marie-Vincente Latécoère et André Sabas annoncent que 1993 sera l'« Année commémorative P.G. Latécoère », inscrite au calendrier des célébrations nationales. Le Rallye 1993 sera intégré à cette célébration comme événement majeur. Le départ de la compétition sera donné sur l'aérodrome historique de Toulouse-Montaudran,

Le projet est porté et soutenu, à Toulouse, par le maire Dominique Baudis, Louis Pailhas, ingénieur général, ancien directeur de l'ENAC et conseiller municipal, Rémy Herzog, ancien directeur du personnel de l'entreprise Latécoère et Marie-Vincente Latécoère, présidente de l'Association culturelle Latécoère. Cette commémoration prévoit, les 2 et 3 octobre 1993, l'organisation de manifestations ouvertes au public, sur l'aérodrome de Toulouse-Montaudran. Durant ces deux journées, des animations et témoignages liés à l'aventure aéronautique toulousaine auront pour cadre l'hôtel du Grand-Balcon et l'aérodrome de Montaudran où une aérogare d'époque sera reconstituée, avec présentation de voitures et d'avions anciens et, en point d'orgue, le décollage des avions du rallye depuis l'aérodrome historique, consacrant ainsi l'œuvre créée dix ans plus tôt par André Sabas, comme vecteur de la promotion de l'histoire de l'aventure humaine de « La Ligne ». Je forme alors le projet de ma participation au rallye 1993, sous forme contributive, par la construction d'une réplique de Breguet 14, avion emblématique des pionniers de La Ligne, et la réalisation du vol Toulouse-Cap Juby aux commandes de ce Breguet 14, en accompagnement des avions du rallye.

Membre du R.S.A. depuis quelques années, passionné de technologie et de mécanique, j'ai acquis une petite expérience dans ces domaines, avec le projet de construction d'un Pottier P80S métallique lancé en 1980 au CRIC, (établissement de formation dont j'assure la direction générale), en support pédagogique pour des stagiaires en formation de prothésistes-orthopédistes. Avec des stagiaires de la même spécialité, je lance en 1989, le projet d'équipement du Socata MS 890 F-GAYZ (ACTMPLasbordes) de « commandes de vol manuelles intégrales » (malonnier) permettant aux personnes paraplégiques l'accès à la pratique du pilotage. Cette réalisation sera menée avec le soutien de Guy Labrit et le concours d'étudiants de l'IUT Paul Sabatier Toulouse, de la Société STAR (Léo Chagnès) et du Rotary-Club Toulouse-Sud. Dès sa mise en service, l'avion permettra à Dorine Bourneton d'engager sa formation de pilote privé en 1993.

J'ai conscience que le projet de construire un Breguet 14, caractérisé par un calendrier optimiste pour la circonstance, le rendez-vous d'octobre 1993, ne peut être l'œuvre d'un homme seul. Ne disposant pas de structure technique et de ressources financières dédiées, ce projet présentait plusieurs défis majeurs, tels ceux de se doter de ces moyens financiers et logistiques et de fédérer des compétences opérationnelles. Dans ce contexte, le risque de voir qualifier le projet d'utopique, donc irréalisable, était réel. Il me restait donc à le réaliser.

## Le cadre juridique du projet

Le calendrier du projet pour être au rendez-vous d'octobre à Montaudran est d'autant plus contraignant que, par ailleurs, je le souhaite porté par une démarche associative. Dans l'urgence et par facilité il est vrai, j'émetts l'idée d'intégrer le projet de construction du Breguet 14 dans les activités de l'« Association Escadrille Occitane » dont je suis président-fondateur, avec Luc Gimazane (secrétaire général-trésorier) et qui adhère à ma proposition. L'association, basée à Castelsarrasin a pour objet « la sauvegarde, la restauration et la remise en vol d'avions anciens ». Elle a restauré et remis en vol un MH 1521 *Broussard* (F-BFMN) et un Piper PA19 (F-BFZA). Au regard de sa localisation, de ses ressources humaines et moyens matériels limités, cette petite association ne pourra jouer que le rôle assigné de cadre juridique transitoire pour permettre le lancement en urgence du projet.

## Le lancement du projet

Le 17 novembre 1992, lors d'un repas amical organisé au Centre d'essais en vol de Toulouse-Blagnac, pour fêter la victoire de notre équipage sur le rallye auquel nous venions de participer, mes trois coéquipiers Daniel Vacher, Gérard Desimone et Bernard Ceolato, expriment leur intérêt pour le projet de construction d'une réplique de Breguet 14 que je propose. Informé la veille de mon projet, Luc Gimazane m'a déjà exprimé son soutien, Ils apporteront leur concours actif, par la recherche dans leur réseau relationnel professionnel aéronautique, de compétences immédiatement opérationnelles à fédérer autour de ce projet. Gilbert Dutrion, alors chargé de mission pour préparer l'Année commémorative Latécoère, était notre invité.

Fin octobre 1992, j'adresse une centaine de dossiers de demande de concours financier aux entreprises et organismes économiques régionaux. En l'absence de retour positif, je sollicite directement mon réseau professionnel personnel extra-aéronautique, démarche qui sera couronnée de succès. 2 entreprises toulousaines apporteront leur soutien direct au projet en assurant l'approvisionnement des fournitures nécessaires à la construction : tubes CD4S, tôles, bois certifiés aéronautique, colles et vernis.

Début janvier 1993, Jacques Latouille, ingénieur et jeune retraité du Centre d'Essais Aéronautique de Toulouse, propose de mettre ses compétences et son expérience au service du projet. Il rejoint l'équipe initiale et accepte d'assurer la responsabilité de la coordination technique de la construction. Marie-Vincente Latécoère (que j'avais sollicitée en décembre 1992), informe de mon projet Michel Barbié, chef d'atelier principal chez Latécoère, retraité depuis janvier 1993. Ce dernier propose ses services et rejoint l'équipe en février. Séduit par la démarche pédagogique souhaitée, Roger Ciryci, inspecteur de l'Enseignement technique assurera le lien avec le Rectorat de Toulouse.

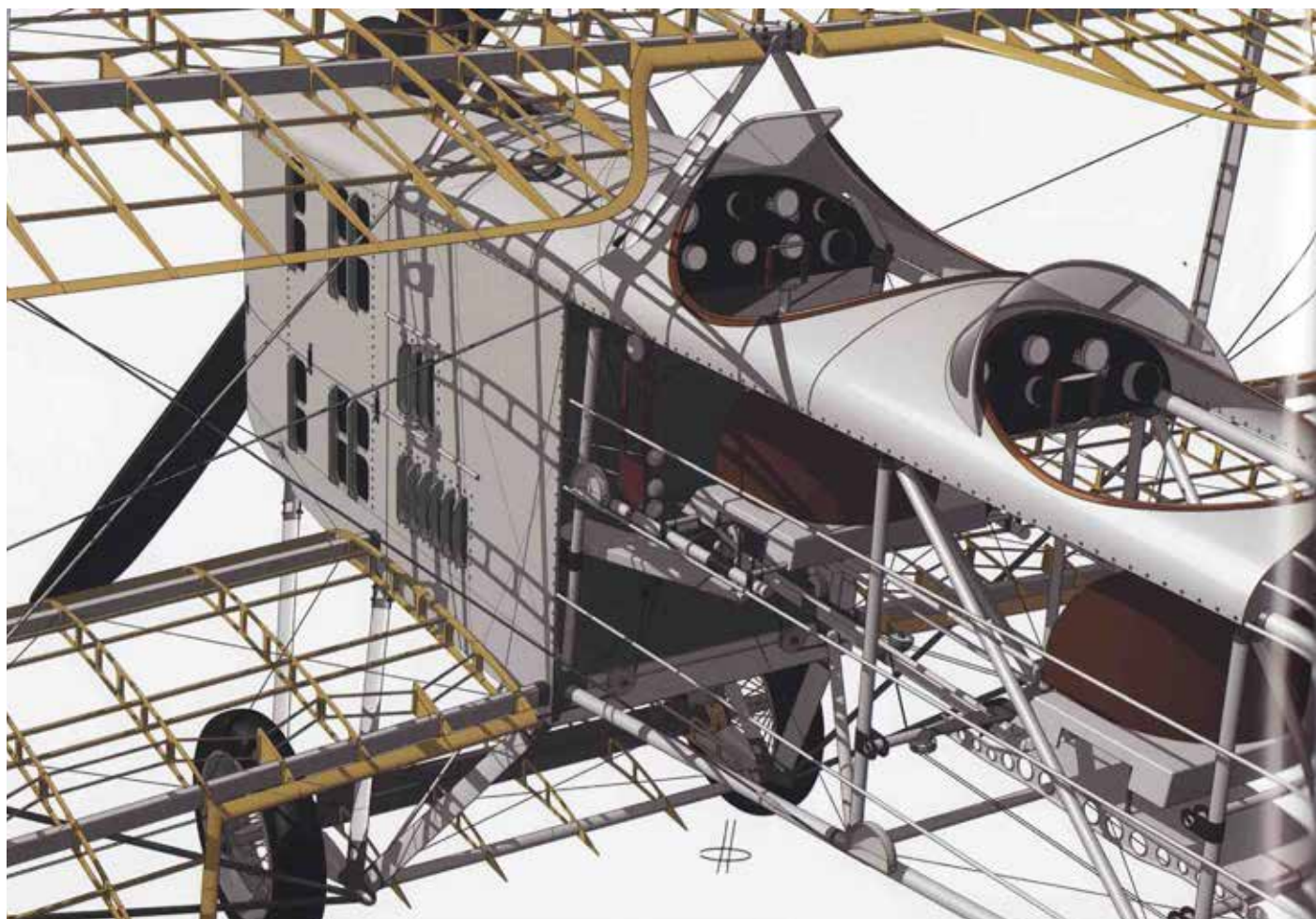
L'ACARA (Association de constructeurs amateurs à Castelsarrasin), alors présidée par Raphael Saez et affiliée au Réseau du Sport de Air, apporte un soutien financier symbolique, premier acte de la naissance de la trésorerie dédiée au projet Breguet 14, mais aussi très apprécié comme signe d'encouragement.

Par délégation du Syndicat intercommunal, le Comité de gestion de l'aérodrome de Castelsarrasin-Moissac dont j'assume la vice-présidence, s'engage à accorder au futur Breguet 14, une place dans un hangar sur la plateforme. Le projet prend forme.

## Les plans du Breguet 14

En décembre 1992, je sollicite Madame Marie-Vincente Latécoère, belle-fille de Pierre-Georges Latécoère, qui nous assure de son soutien. Les archives des plans du Breguet 14 sont introuvables chez Latécoère comme chez Dassault-Breguet Aviation. Je décide de rencontrer l'ingénieur Payen en décembre 1992 à Athis-Mons pour négocier la cession de la liasse des plans de construction qu'il a dessinés en 1979 pour la construction des deux Breguet 14 utilisés par Jean Salis pour le tournage de feuilletons télévisés de FR3 : Le Breguet 14 F-AZBH construit en 1979, aujourd'hui exposé en statique sous la livrée militaire Thaï, au Royal Thai Air Force Museum de Bangkok en Thaïlande et le F-AZBP construit en 1980 et exposé au musée Michelin à Clermont-Ferrand. Ces deux appareils ont été équipés du moteur Hispano Suiza 12 Xcrs, 12 cylindres de 690 chevaux ayant équipé le Dewoitine D 501. Je rentre à Toulouse avec cette précieuse liasse qui se compose de 172 planches dont trois planches originales datées de 1922. Marie-Vincente Latécoère décide alors de concrétiser son soutien par le financement de cette acquisition.

Le Breguet 14 est le premier avion construit en série à utiliser le Duralumin. Le fuselage est constitué d'un treillis de tubes de section ronde en duralumin assemblés entre eux par l'intermédiaire de noeuds de liaison en acier oxysoudés. Les huit longerons de la voilure sont également réalisés en tubes de duralumin de section rectangulaire évolutive sur l'envergure. Notons qu'en raison de la pénurie de métaux au cours de la guerre et entraînant une rupture d'approvisionnement, ces longerons seront également fabriqués en bois. Le fuselage, les plans fixes et gouvernes de notre Breguet 14 seront réalisés en tubes d'acier CD4S soudés. Les ailes seront construites en bois (âmes de nervures en contreplaqué et longerons en lamellé-collé).



*Le projet en vue numérique, par Daniel Bellet*



# L'Association Breguet XIV



Compte tenu de l'avancement de la construction, pour des raisons pratiques d'organisation, afin de singulariser l'appartenance au « Projet Breguet14 » pour renforcer l'esprit de cohésion et la dynamisation de l'équipe active, il est convenu de créer une association dédiée qui prendra le relais de la responsabilité de la construction. La création de l'Association Breguet XIV est ainsi formalisée le 7 juillet 1995 pour prendre le relais d'Escadrille Occitane, avec pour but la construction du Breguet 14, sa gestion et son utilisation en statique et en vol comme centre d'intérêt pédagogique, historique et culturel.

Les membres fondateurs sont : Eugène Bellet (président), Daniel Vacher (secrétaire général), Gérard Desimone (trésorier), Michel Barbié, Bernard Ceolato, Roger Ciryci, Luc Gimazane et Jacques Latouille.

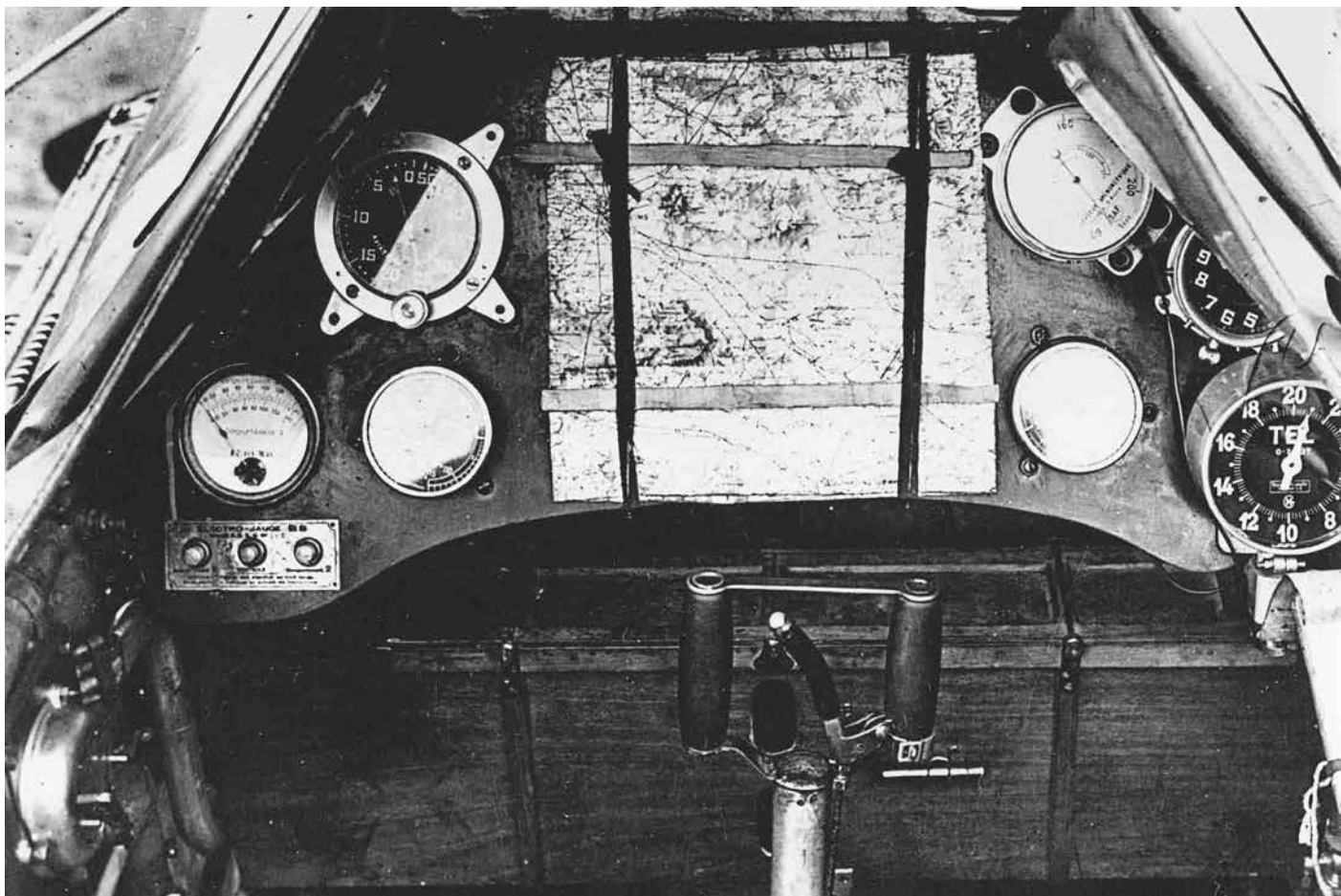
C'est donc sous le couvert de cette nouvelle association que sera déposé le dossier de certification CNRA avec l'immatriculation F- POST qui sera proposée (et acceptée par la DGAC), en forme de clin d'oeil à l'histoire des Breguet 14 de Latécoère.

Le 26 mars 2000, à l'occasion d'une conférence que je donne, à la demande de Jean-Michel Duc, président de l'Association Aéronautique et Astronautique de France (Midi-Pyrénées), l'avion est présenté, avant entoilage, dans le hangar de la Société STAR à Lasbordes.



*Les membres fondateurs de l'Association Breguet XIV : Michel Barbié, Roger Ciryci, Gérard Desimone, Eugène Bellet, Jacques Latouille, Luc Gimazane et Daniel Vachet (absent : Bernard Ceolato)*





▲ ▼ *Le tableau de bord d'origine et celui du F-POST*



## Le chantier de construction

Je sollicite l'expertise de Charly Roussoulières, animateur du Centre National du RSA (Réseau du Sport de l'Air) installé sur l'aérodrome de Montauban. Le chantier de construction du Breguet 14 permettrait ainsi à deux jeunes apprentis de bénéficier d'une action de formation, sous la responsabilité de Charly Roussoulières. Pourtant séduisant mais administrativement trop complexe, avec une mise en œuvre trop contraignante pour moi, le projet devra être abandonné. La proposition de Jacques Foncelle, chef de l'annexe du CEV de Toulouse, comme celle du Comité de gestion de l'aérodrome de Castelsarrasin, de nous réserver un espace dans un hangar pour assembler le futur Breguet 14 nous séduit, mais nous ne disposons pas de l'outillage nécessaire sur site. Je fais alors le choix de dissocier la fabrication des éléments en bois (ailes) et en métal (fuselage, dérive, plan fixe et gouvernes) tout en retenant la perspective de l'assemblage de l'avion sur un aérodrome (Blagnac ou Castelsarrasin).

Ayant initialement privilégié une démarche pédagogique pour la construction, avec le précieux concours de Roger Ciryci, inspecteur de l'Enseignement technique, un nouveau dispositif est mis en place avec le soutien du Rectorat de Toulouse qui s'ouvre à notre démarche en permettant d'associer les élèves de lycées techniques de la région Midi-Pyrénées au projet de construction. Les parties métalliques, le fuselage et l'empennage du Breguet seront construits par les élèves du lycée Eugène Montel, de Colomiers, sous la conduite de Jacques Latouille en duo avec Michel Barbié, en coordination avec les professeurs de l'établissement et avec la participation de soudeurs du CEAT. Le chantier de construction du fuselage est officiellement ouvert le 10 mai 1993 au lycée de Colomiers, avec la présence de Philippe Joutard, recteur de l'Académie de Toulouse, Marie-Vincente Latécoère, Alex Raymond, maire de Colomiers, et Marius Fabre, ancien mécanicien de Breguet 14 des Lignes Latécoère.

Dans cette même démarche pédagogique, Pierre Garcia, ancien professeur au CRIC de Toulouse et directeur régional de l'AFPA (Association pour la formation professionnelle des adultes) et les responsables du centre FPA de Toulouse-Bordelongue, acceptent de participer au projet.

Le treillis de fuselage est transféré dans les locaux du centre où les stagiaires poursuivent la construction du fuselage, des gouvernes et du train d'atterrissage.

La réalisation des différentes pièces métalliques et les 64 nœuds métalliques de liaison de structure de fuselage et de fixation des mâts d'ailes seront faits par les élèves des lycées techniques Jean Mermoz et Guynemer de Toulouse.

Au cours de la construction, sept élèves-ingénieurs de l'ENSAE (Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace (Sup'Aéro) ont également été associés au projet sous forme de stage avec soutenance de rapport de projet de fin d'études - Renaud Charlet : calcul des charges et du centrage - Jean Philippe Dufour : dimensionnement du haubanage de voilure - Cyril Bonnaud, Philippe Chareyre, Grégory Lafarge, Jean Louis Ligné et Alain Metz : étude des qualités de vol. Pour la partie bois, les âmes constitutives des nervures en bois des ailes seront réalisées par les élèves du Lycée professionnel des métiers du bois d'Aubin-Decazeville, en utilisant les machines-outils à commande numérique de l'établissement.

La rectification des huit longerons en lamellé-collé à section rectangulaire évolutive des ailes est réalisée au CRIC de Toulouse, ainsi que la finalisation des nervures avec des éléments provenant du lycée aveyronnais Aubin, à Decazeville.





▲ *Jacques Latouille*

▼ *Jacques Latouille et Michel Barbié avec les stagiaires de l'AFPA de Bordelongue*





## La fabrication des ailes et l'assemblage de l'avion

Pour la fabrication des ailes, nous avons prospecté, avec le concours amical de Pierre Jarrige, en connaisseur du réseau aéronautique régional, pour solliciter des professionnels intéressés par un partenariat.

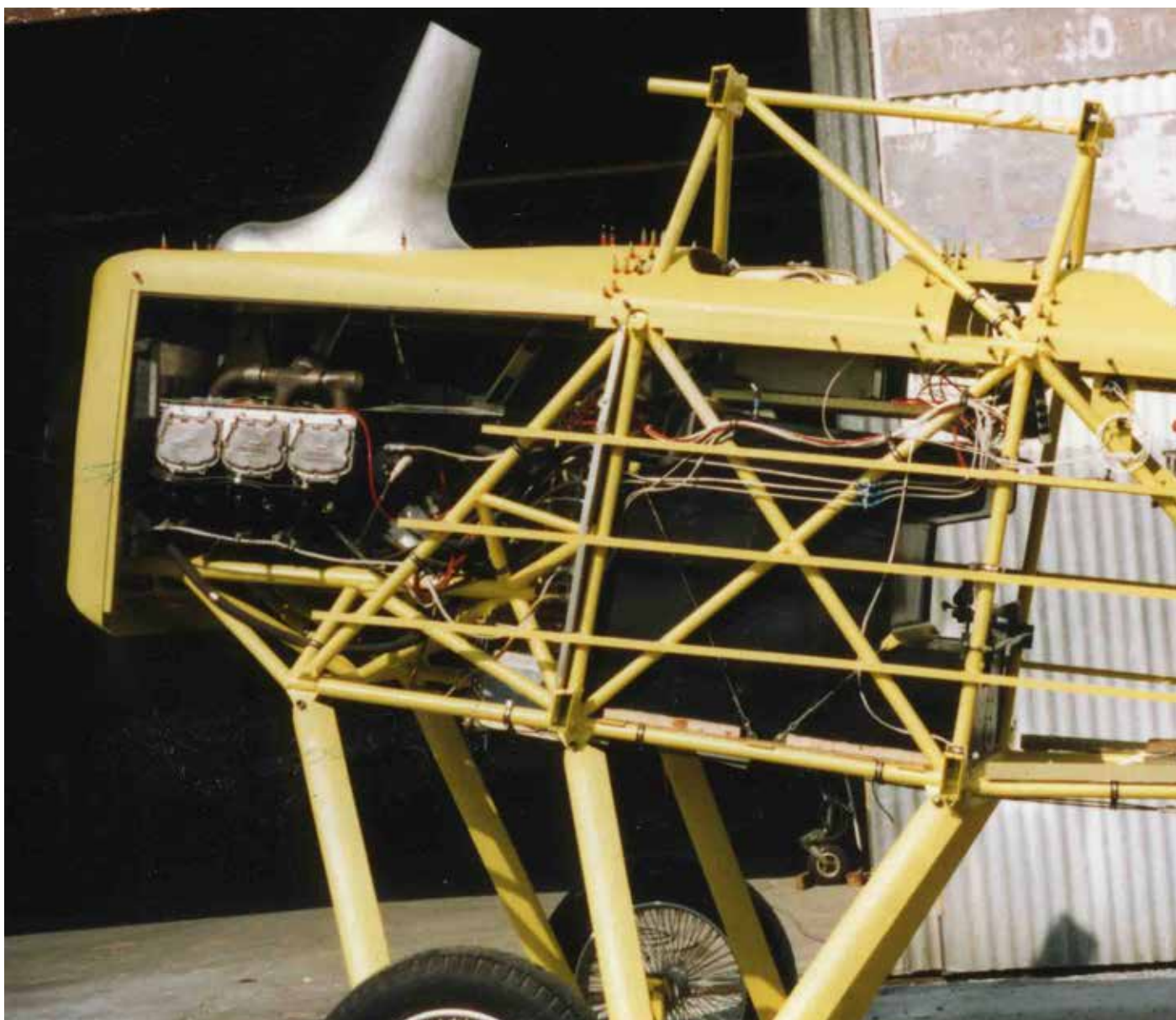
Deux entreprises ont répondu : Malibos à Nogaro et Léo Chagnès société de mécanique et d'entretien aéronautique STAR à Lasbordes). Leurs devis dépassent les moyens financiers dont nous disposons. Mais Léo Chagnès nous réserve une bonne surprise car, il m'informe quelques jours plus tard que, séduit par la nature du projet, il propose de mettre gracieusement à notre disposition son atelier. Il propose également son aide bénévole pour la construction des ailes et l'assemblage final de la cellule. Léo Chagnès participe alors à la coordination de la construction avec Jacques Latouille et Michel Barbié.

Quelques semaines plus tard, Léo Chagnès décide d'offrir à l'Association Breguet XIV un moteur Lycoming IGO 540 B1A de 350 chevaux provenant d'un avion Aero commander accidenté et dont il assurera, à sa charge, la révision avant son installation sur le Breguet 14. Cette installation se fera dans le strict respect des dimensions du maître-couple du fuselage et des différentes sections du compartiment moteur. D'une puissance équivalente au moteur Renault des Breguet 14, le Lycoming permettra d'équiper notre Breguet d'un pot d'échappement de type « *corne-muse* » fonctionnel, conforme à l'original. Ce pot d'échappement sera réalisé par Michel Perly, Compagnon du devoir du Tour de France de Colomiers. Cette pièce unique, chef d'œuvre de fin de formation, sera obligeamment offerte à l'Association par son auteur.

La projet global se crédibilise ainsi après quelques mois d'efforts d'activation des réseaux relationnels. Il recevra le soutien précieux du Conseil régional Midi-Pyrénées, de la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, de la Société Latécoère (accès aux machines-outils), de Marie-Vincente Latécoère, du CEV de Brétigny, du CEAT ainsi que des entreprises aéronautiques de la Région Midi-Pyrénées, du Club service Soroptimist International, du mécénat du Groupe UNISTRAT Assurances qui a souhaité apporter sa contribution conjointement aux associations Air Aventures et Breguet XIV « pour leur initiative et le respect de leurs engagements dans leurs actions de devoir de mémoire et de préservation du patrimoine historique et culturel matériel et immatériel », du RSA avec le soutien actif de sa présidente Catherine Dartois et de l'Union régionale des aéro-clubs de Midi Pyrénées (UR9 FNA), présidée par André Labat. À signaler également la contribution singulière de la société Master Peintures à Pamiers dont son PDG, Jean-François Brachotte, ami pilote avec qui nous avons partagé quelques rallyes aériens Toulouse-Saint-Louis, nous a offert les fournitures nécessaires à la peinture du Breguet 14, un lot de la peinture habituellement destinée à la fusée Ariane !

En décembre 1998, le Breguet 14 participe au Téléthon sur l'aéroport de Toulouse Blagnac

Le projet Breguet 14 commence à être connu. D'autres passionnés toulousains rejoignent l'équipe constituée autour du chantier de construction pour prêter leur précieux concours bénévole, parmi lesquels : Amédée Rebet, chef du département Bureau Etudes Latécoère, André Gendre, chef d'atelier Chaudronnerie Latécoère, Pierre Azam, ingénieur études et fabrication du CEAT et Robert Chanton, technicien du CEAT. Claude Manaud, technicien peinture Latécoère et Daniel Bellet (Bureau Etudes Assystem Blagnac - contribution à l'étude du bâti-moteur). Malgré ce renfort très apprécié, le calendrier initial, établi en janvier 1993, ne pourra pas être respecté en raison du choix, assumé, de la démarche pédagogique qui est régulée par le rythme de l'année scolaire.



▲ Le moteur, son bâti et le collecteur d'échappement «cornemuse»

▼ Le club Soroptimist remet le chèque de soutien à Eugène Bellet en présence de Dominique Baudis







▲ *Fabrication des ailes*

▼ *Préparation de l'entoilage des ailes par Gérard Desimone, Eugène Bellet et Michel Barbié*







▲ *Mise en peinture par Claude Manaud et Léo Chagnès*

▼ *Assemblage des ailes et du fuselage*







▲ *Assemblage des ailes et du fuselage*

▼ *Présentation avant entoilage à Lasbordes en 2001, avec la fusée Ariane au fond*







▲ *Eugène Bellet à l'entoilage*

▼ *Eugène Bellet et Michel Barbié à l'entoilage*





# Visites du chantier



## ASSOCIATION AERONAUTIQUE ET ASTRONAUTIQUE DE FRANCE GROUPE REGIONAL TOULOUSE-MIDI-PYRENEES



Institut Aérospatial et Spatial - Complexe scientifique de RANGUEIL  
23, avenue Edouard Belin - 31400 TOULOUSE

Tel. : 05 62 17 52 80  
Fax : 05 62 17 52 81  
Mél : aaaf1se@aol.com

### « UN BREGUET 14 À TOULOUSE » « CET AVION MÉCONNU ET LÉGENDAIRE »



Présenté par

**Eugène BELLET**

Président de l'« Association Bréguet 14 »

**DIMANCHE 26 MARS 2000 à 10H00**

Aérodrome de Lasbordes  
Hangar Société S.T.A.R.  
Avenue Jean René Lagasse  
31130 BALMA

**le BREGUET 14 construit à TOULOUSE  
sera visible et présenté  
lors de la conférence**

ENTREE GRATUITE ET LIBRE





▲ ▼ 26 mars 2000, l'Association Aéronautique et Astronautique de France (3AF) visite le chantier







▲ 26 mars 2000, visite de l'Association Aéronautique et Astronautique de France

▼ Le 6 juillet 2001 : visite des membres de l'Union Régional 9 qui soutient le projet







▲ *Louis Alliot, Eugène Bellet, Jacques Darolles et André Labat*

▼ *Téléthon le 4 décembre 1998 à Toulouse-Blagnac. Eugène Bellet (à gauche) et Pascal Sanchez, journaliste de TF1*





## Présentation place du Capitole

En marque de soutien aux Association Breguet XIV et Air Aventures, la Ville de Toulouse a souhaité associer la célébration du Centenaire Henri Guillaumet à l'arrivée du Rallye aérien Toulouse-Saint Louis du Sénégal-Toulouse avec la traditionnelle la cérémonie de remise des prix tenue au Capitole et présidée par le maire Philippe Douste Blazy, ainsi que le Breguet 14 F-POST qui sera exposé à la curiosité des toulousains sur la place du Capitole à Toulouse, du 10 au 13 octobre 2002. L'Orchestre du Capitole sera associé à cet événement le 12 octobre 2002.



## Le premier vol

Le premier vol du Breguet 14 F-POST, d'une durée de 25 minutes, est réalisé le 11 novembre 2003, à Toulouse-Lasbordes par Christian Briand, pilote d'essai SOCATA-EADS, accompagné de Léo Chagnès.

Le 6 décembre 2003, sur le site historique de Toulouse-Montaudran, Le Breguet 14 F-POST est officiellement présenté aux personnalités représentant les différentes institutions publiques qui ont soutenu le projet, ainsi qu'au grand public, lors d'une cérémonie organisée par l'Association avec l'autorisation et le soutien de Richard Jégo, directeur du Centre Air France industries de Montaudran, et le concours de l'aéro-club Air France. À l'issue de la présentation, cinq cents invités, parmi lesquels de nombreux « anciens de Latécoère » ont le privilège d'assister, souvent les yeux brillants de larmes, au dernier décollage d'un Breguet 14 depuis la piste de Montaudran chargée d'histoire. Saint-Exupéry, Mermoz ou Guillaumet ont décollé tant de fois de cette piste historique aux commandes de leur Breguet 14 chargé de courrier à destination de l'Afrique et de l'Amérique du Sud, piste qui sera définitivement fermée quelques jours plus tard, le 31 décembre 2003.

Pour l'Histoire, le F-POST sera le dernier Breguet 14 à avoir décollé de Toulouse Montaudran. L'Académie nationale de l'Air et de l'Espace a décerné à l'Association Breguet XIV la médaille de bronze 2004 « pour la construction et la mise en vol d'un Breguet 14 », médaille qui m'a été remise officiellement, en ma qualité de président de l'Association, par le général Lucien Robineau, président de la Commission Histoire de l'ANAE (ex directeur du SHA de Vincennes), le 26 novembre 2004, salle des Illustres, au Capitole de Toulouse, lors de son assemblée générale.



*Le premier vol à Lasbordes, devant la Cité de l'Espace*





▲ *Après le premier vol : Pierre Azam, Robert Chanton, Gérard Desimone, Christian Briand, Eugène Bellet, Michel Barbié, Léo Chagnès, Amédée Rebet et André Gendre*

▼ *L'immatriculation provisoire F-WOST pour les premiers vols*





*Le Breguet à Montaudran*

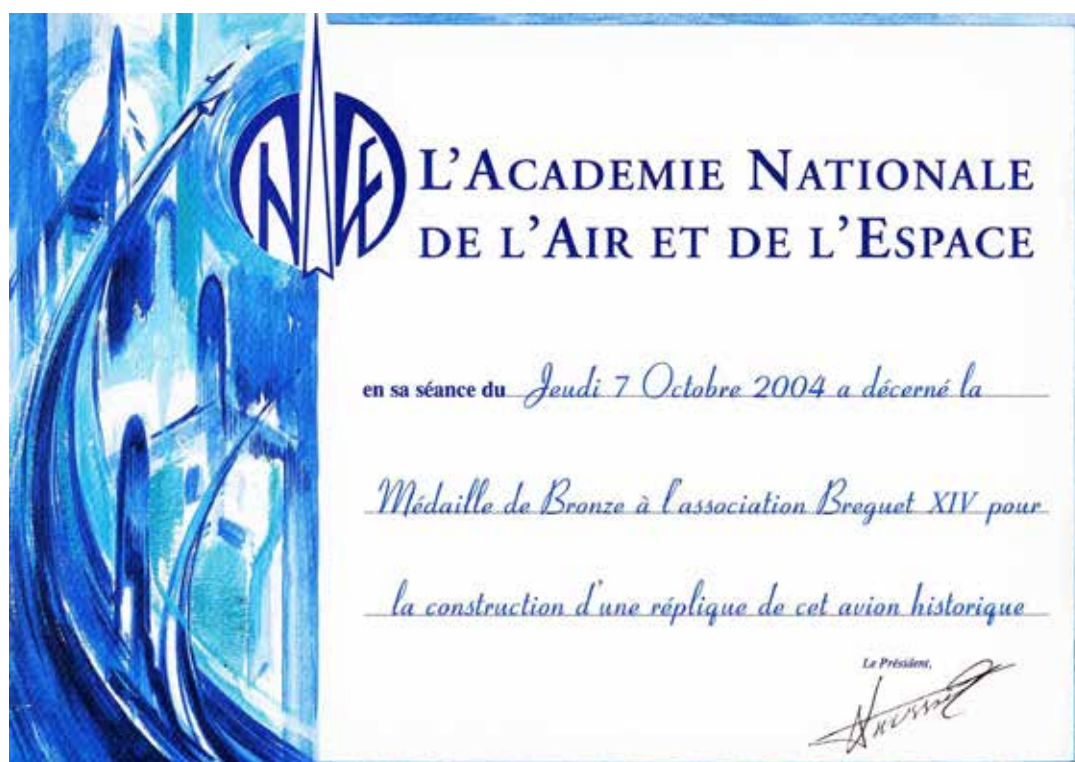


## La certification et le baptême du F-POST

Jean-Marie Klinka, expert reconnu dans le domaine de la construction amateur, est responsable à la DGAC/SFACT-Paris, de la certification des nouveaux projets de construction amateur. Dès la première visite règlementaire, il montre son fort attachement à la réussite de notre projet et il souhaite que le Breguet 14 F-POST serve de cas d'école lors de l'élaboration du règlement CNRA dit « surpuissant ». Lors des visites technologiques et réglementaires approfondies, avec le concours de Daniel De Saint-Denis (Bureau Veritas) puis de Jean-Michel Laurensou (GSAC), la check-list de l'exigeante certification FAR 23 en matière de sécurité est établie. Ce canevas, qui s'appuie sur l'amendement 9 de la FAR23, appelle quelques modifications, acceptées et scrupuleusement mises en œuvre par l'Association.

Dans ce même esprit d'exigence, je sollicite Christian Briand, pilote d'essais SOCATA, mais également passionné et expert en construction amateur, pour réaliser le premier vol de notre avion puis, séduit par notre projet, ... les suivants ! Toutefois, les contraintes professionnelles Christian Briand de sa charge importante de travail à la SOCATA (essais en vol et convoys fréquents de TBM 700, notamment aux USA), ne permettant plus à d'assurer la conduite normale des vols de certification selon un calendrier acceptable, m'ont engagé à faire appel à Baptiste Salis, après accord de Jean-Marie Klinka. L'avion est déplacé à Castelsarrasin.

Avant toute poursuite des vols, Baptiste Salis fera effectuer par son entreprise Air Shop Repairs à La Ferté Alais, à titre gracieux, la révision des magnétos, le remplacement des capteurs de températures des cylindres et les faisceaux électriques du moteur. Au terme de la reprise ainsi engagée de la procédure de certification supervisée par Jean-Marie Klinka et sur sa demande, l'avion est évalué en vol les 19 et 20 mai 2009 à Castelsarrasin, par Jean Claude Bordenave, pilote d'essais et Christian Sauteraud, ingénieur expérimentateur navigant d'essais, tous deux du CEV d'Istres. Le certificat de navigabilité du Breguet 14 F-POST est délivré le 3 septembre 2009 et le certificat d'immatriculation le 4 septembre 2009. Le 3 octobre 2009, sur l'aérodrome de Castelsarrasin, Marie-Vincente Latécoère et Bernard Chabbert baptisent le Breguet F-POST, en présence des membres de l'Association et de nombreuses personnalités locales et régionales.





▲ Eugène Bellet en concertation avec Marie-Vincente Latécoère avant le baptême du F-POST

▼ Le 3 octobre 2009, le baptême du Breguet à l'aérodrome de Castelsarrasin-Moissac







*3 octobre 2009, Marie-Vincente Latécoère, marraine, belle-fille de Pierre-Georges Latécoère, baptise le Breguet*



*Marie-Vincente Latécoère, Eugène Bellet et Bernard Chabbert, journaliste, écrivain aéronautique et parrain du Breguet*



Exemplaire n°

1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N°

273592

## DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

## CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

## RESTREINT D'AERONEF

<b>1 - Marques de nationalité et d'immatriculation</b> <i>Nationality &amp; registration marks</i>  <b>F-POST</b>	<b>2 - Constructeur et désignation du type de l'aéronef</b> <i>Manufacturer and designation of aircraft</i>  <b>ASSOCIATION BREGUET XIV          AVION          BREGUET XIV P</b>	<b>3 - Numéro de série de l'aéronef</b> <i>Aircraft serial number</i>  <b>150-AB</b>
--	--	---

**4 - Certificat de type français :***French Type Certificate :*

NEANT

**5 - Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément au Code français de l'Aviation Civile ; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. Le présent Certificat n'est valable qu'associé aux documents suivants :**

*This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the French Code of Civil Aviation in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations. This Certificate is valid only when associated with the following documents :*

Dossier C.N.R.A. n° 4407

Délivré le **03 SEP, 2009**

Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile,



**LE CARDINAL**  
 Directeur Général  
 Aviation Civile

**6 - Voir au verso les visas périodiques (donnant la date d'expiration).***See overleaf for periodic endorsement (giving date of expiry).*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

# Certificat d'immatriculation

(Certificate of registration)

**RESTREINT**

Numéro de registre ( <i>File number</i> )	<b>B29949</b>
Marque de nationalité et d'immatriculation ( <i>Nationality and registration mark</i> )	<b>F-POST</b>
Constructeur ( <i>Manufacturer name</i> )	<b>ASSOCIATION BREGUET XIV</b>
Modèle ( <i>Model name</i> )	<b>BREGUET XIV P</b>
Numéro de série ( <i>Serial number</i> )	<b>150-AB</b>
Aérodrome d'attache ( <i>Home aerodrome</i> )	<b>CASTELSARRASIN MOISSAC (FRANCE)</b>

NOM DU PROPRIETAIRE (*Name and address of owner*) :

**ASSOCIATION BREGUET XIV  
LIEU-DIT TOLIT  
31220 LAVELANET-DE-COMMINGES**

Il est certifié, par les présentes, que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit au registre de la République Française, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et au Code de l'Aviation Civile.

*(It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the French civil aircraft register in accordance with the convention on International Civil Aviation dated 7 december 1944 and with the code de l'aviation civile)*

Délivré le (*Date of issue*) **04/09/2009**

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre  
d'immatriculation des aéronefs

*(The administrator of the French civil aircraft register)*

Ministère chargé de l'aviation civile (*Ministry in charge of civil aviation*)



A retourner au bureau Immatriculation en cas de vente ou de destruction  
de cet appareil : 50, Rue Henri Farman 75720 Paris Cedex 15



## Avec la Patrouille de France

Le matin du 18 septembre 2010, avant le départ du Rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal, la Patrouille de France rend hommage au Breguet F-POST en le survolant après son décollage à destination de Barcelone, première étape de son raid sur le Chemin de Compostelle des aviateurs.



▲ ▼ *En attendant la Patrouille de France*





▲ À Lasbordes, Eugène Bellet effectue le plein avant le grand départ

▼ Le Breguet survolé par la Patrouille de France





## Sur le Chemin de Compostelle des Aviateurs

Dans la continuité de mon engagement de novembre 1992 qui a donné sens à sa construction et en accompagnement des avions du 26ème Rallye, le Breguet 14 F-POST a décollé le 18 septembre 2010, de Toulouse-Lasbordes, pour réaliser le vol commémoratif à destination de « l'aéropole » mythique de Cap Juby, aujourd'hui Tarfaya, dans le désert du Rio de Oro.

Ce vol commémoratif, à la mémoire des pionniers de « La Ligne », a été effectué avec le soutien personnel de Madame Marie-Vincente Latécoère. Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République, a accordé son parrainage à l'évènement qui a également reçu le soutien du général Palomeros, chef d'État-Major de l'armée de l'Air.

Le 17 septembre, veille du départ, les toulousains ont eu la surprise de découvrir une animation insolite, place du Capitole, avec une prise d'armes et la participation de la Musique de l'Air, en forme d'hommage aux « Anciens de la Ligne » associés à notre envol du lendemain pour l'Afrique. La Municipalité de Toulouse a ensuite convié les personnalités et organisateurs à une réception, salle des Illustres du Capitole, au cours de laquelle j'ai présenté le Breguet 14 F-POST, le projet du vol Toulouse - Cap Juby, ses acteurs et ses partenaires.

Neuf mois de préparation auront été nécessaires avant d'apprécier le moment, tant attendu, de s'aligner sur la piste de Toulouse-Lasbordes, samedi 18 septembre 2010, pour entreprendre ce vol, un départ rendu mémorable par le survol de la Patrouille de France venue spécialement à Toulouse saluer notre envol à destination de Barcelone.

Avion singulier, le Breguet 14 F-POST a les caractéristiques de l'appareil conçu par Louis Breguet en 1916 et en particulier les mêmes qualités de vol. L'avion est délicat à piloter en air turbulent qui oblige à un effort physique permanent, au manche et au palonnier, pour maintenir un cap et une ligne de vol. Le manche à double poignée pour le tenir à deux mains, ou plutôt à la force des deux bras, témoigne de cette caractéristique d'avion au « pilotage physique » bien connue des Pilotes de la Ligne. La nécessaire adaptation de la technique du pilotage pour « apprivoiser » le Breguet conduit à un sentiment d'humilité si l'on se hasarde à évoquer l'Aéropostale et ses pilotes. Avec le F-POST, cette machine à remonter le temps, j'ai revisité les « aéropoles » de La Ligne. Après avoir fait escale à Barcelone, Castellon de la Plana, Alicante, Almeria, Tanger, Rabat, Casablanca, Essaouira, Agadir et Tan-Tan, j'ai vécu ce privilège unique d'atterrir le 23 septembre sur la piste de Tarfaya-Cap-Juby !

La réapparition d'un Breguet 14 dans le ciel de Tarfaya-Cap Juby, avec le survol à basse hauteur et à plusieurs reprises, du fort espagnol, a représenté un événement historique et symbolique fort. Ce spectacle insolite a été particulièrement apprécié par les spectateurs présents au sol, dont nos amis associés à ce vol historique, les nombreuses personnalités et les invités qui avaient spécialement fait le déplacement, les pilotes du rallye ainsi que la population de Tarfaya présente en grand nombre, pour vivre ce moment singulier de l'histoire de Tarfaya-Cap Juby. Porté par ce privilège unique de m'aligner enfin en longue finale, aux commandes d'un Breguet 14, j'ai vécu cet instant exceptionnel personnel, avec une intensité émotionnelle rare lors du toucher des roues sur cette piste de sable de Tarfaya, au milieu de nulle part et qui redevient Cap-Juby par la magie de l'esprit. Après 80 ans d'absence, l'Avion du Petit Prince est de retour à Cap-Juby qui lui réserve un accueil princier, avec haie d'honneur des chameliers « Hommes Bleus », fanfare, lâcher de colombes, réception par le Gouverneur, les autorités civiles et militaires et les habitants de Tarfaya, accueil ponctué par une soirée festive.



du 18 septembre au 2 octobre 2010  
vivez un événement exceptionnel



Vous aussi  
escortez le BREGUET XIV  
de TOULOUSE à CAP JUBY  
et SAINT-LOUIS du SENEGAL

Sur les traces des Pionniers des Lignes Aériennes Latécoère et de l'Aéropostale

## La PATROUILLE de FRANCE

Donnera le départ du Bréguet XIV F-POST et du Rallye  
à destination de Barcelone

Samedi 18 septembre 2010 à 09H30 à Toulouse Lasbordes

Associations  
LA LIGNE  
BREGUET 14  
AIR AVENTURES

Rallye aérien Toulouse Saint Louis du Sénégal Toulouse  
06 07 86 85 89 - [airaventure@wanadoo.fr](mailto:airaventure@wanadoo.fr)  
[www.rallyetoulousesaintlouis.com](http://www.rallyetoulousesaintlouis.com)





Après une nuit de repos sous la tente, le matin du 24 septembre, j'invite le Gouverneur de Tarfaya à un baptême de l'air en Breguet 14. L'avion du Petit Prince décolle ensuite de Cap Juby, laissant alors Tarfaya retrouver sa vie quotidienne, pour entreprendre le vol retour vers Toulouse, mais avec un cap au sud à destination de l'escale technique incontournable de Laayoune, noyée dans les sables du Rio de Oro baptisée « la perle des sables » où les dunes « chantent » sous l'effet du vent.

Le 25 septembre, le F-POST décolle de Laayoune et engage son retour, cap au nord, vers Toulouse, avec les escales d'Agadir, Marrakech, Rabat, Tanger, Almeria, Castellon et Barcelone.

Imprégnés du poids de la responsabilité pour mener un vol exceptionnel avec un avion unique, nous avons géré ce vol dans des conditions météorologiques qui n'ont pas posé de problème majeur, malgré un plafond bas sur les Pyrénées et le nord de l'Espagne, un vent violent qui a rendu l'atterrissage à Tanger très délicat, de la brume au nord du Maroc et, en Espagne et au sud du Maroc, une atmosphère agitée, conditions aérologiques auxquelles cet avion est très sensible. L'autre paramètre majeur qui a caractérisé ce vol a été l'effet des fortes chaleurs du désert sur la température de l'huile et des cylindres du moteur, autant que sur le rendement de l'hélice et la portance, conditions nécessitant une adaptation de la puissance moteur, des distances et vitesses d'atterrissage et de décollage. L'état de certaines pistes d'atterrissage et le sable du désert ont nécessité quelques interventions du mécanicien Alain Bertrand, sur le trajet aller à Tanger (roulette de queue) ainsi sur celui du retour, à Agadir (freinage dissymétrique) et Casablanca (roulette de queue). Le fonctionnement du moteur a toutefois donné entière satisfaction.

Aux commandes du F-POST, avec Luc Gimazane, nous avons ainsi parcouru 6 000 km en 21 étapes et 51 heures de vol à une vitesse moyenne opérationnelle de 120 km/h.

L'équipe logistique qui a permis le bon déroulement de ce raid historique était composée de Pierre Jarrige, mon compagnon de route sur le Rallye comme directeur des vols de 1997 à 2005, qui a accompagné le Breguet 14 aux commandes de son Cessna 182 F-GBTS avec Alain Bertrand, le mécanicien du F-POST. Gérard Desimone, participant à de nombreux rallyes Toulouse-Saint Louis, membre de l'équipage vainqueur de cette compétition en 1992, assure la logistique d'accompagnement aux commandes du Robin DR 400 F-GZBB. Cédric Lemaître, fondateur et patron de « Boutique Aéro » à Blagnac bien connue du milieu aéronautique, aux commandes de son Cessna 172 F-BRPS, qui a permis à Jean-Claude Nivet de prendre de sublimes photos et à Adrien Bodard, étudiant de l'école de journalisme de Toulouse, d'ajuster les prises de vues vidéo.

Ce voyage ultime de l'Avion du Petit Prince à Cap-Juby est l'aboutissement d'une aventure collective, technique et humaine engagée en 1992, sans aucune aide ou soutien initial. C'est une équipe qui, par la mise en œuvre de compétences complémentaires, a permis de remporter les challenges successifs de la construction, la mise en vol, puis de la certification et, en forme de ponctuation provisoire de l'activité de l'association, ce challenge du vol commémoratif de Toulouse à Tarfaya-Cap Juby.

De retour sur le sol de France, j'avais pleine conscience du privilège d'avoir vécu un événement unique, avec ce sentiment de la mission accomplie qui ouvre sur un grand moment de bonheur.

« *Il est probable que l'on ne sort pas souvent indemne de la fréquentation de ce Chemin de Compostelle des aviateurs, avec l'escale saharienne mythique de Cap-Juby* ». C'est ainsi que je m'exprimai à Toulouse, au terme de ce vol mémorable, en forme de bilan de ma participation à 24 rallyes successifs, aventure personnelle de pilote ainsi couronnée par le vol Toulouse-Cap Juby-Toulouse, aux commandes d'un avion singulier qu'est le Breguet 14 F-POST.



*Le 17 septembre 2010, veille du départ, prise d'armes place du Capitole et prestation de la Musique de l'Air*





▲ Le 17 septembre 2010, salle des Illustres au Capitole, présentation du vol Toulouse-Cap Juby par Eugène Bellet

▼ Le 18 septembre 2010, Philippe Dias et Emmanuel Breguet saluent le départ du Breguet à Toulouse-Lasbordes





▲ Le 18 septembre 2010, à Lasbordes, départ pour Cap-Juby : François d'Agay, Eugène Bellet, Emmanuel Breguet et le général représentant le chef d'état-major de l'armée de l'Air

▼ Le départ du Rallye à Toulouse-Lasbordes, en 2010, avec le passage de la Patrouille de France qui survole le Breguet 14 et les avions du Rallye







▲ *Le Breguet et le Cessna 172 de « La Boutique du Pilote » de Cédric Lemaître*

▼ *Alicante, après un départ retardé par un gros orage, préparatifs du vol à destination d'Almeria*





▲ À Castellon de la Plaña, devant le Breguet 14, autour d'Eugène Bellet et Luc Gimazane

▼ À Alicante, Eugène Bellet dans le Breguet 14, départ pour Almeria







▲ *Après le décollage d'Almeria, le survol des champs de serres agricoles*

▼ *Gibraltar*





▲ *Passage de Gibraltar*

▼ *Des oiseaux accueillent le Breguet à Tanger*







▲ À Tanger, rencontre avec le 747 des pèlerins de la Mecque

▼ À Tanger, intervention d'Alain Bertrand et d'un collègue sur la roulette de queue







▲ ▼ *Survol du Maroc*







▲ *Escale à Tantan*

▼ *Sur le Rio de Oro*





▲ *Survol des falaises au nord de Cap-Juby*

▼ *23 septembre 2010, le Breguet arrive à Tarfaya-Cap Juby*







▲ Arrivée à Tarfaya-Cap Juby

▼ Atterrissage à Tarfaya-Cap Juby





▲ ▼ *Les Hommes Bleus accueillent le Breguet*







▲ ▼ À Tarfaya-Cap Juby





▲ ▼ *Eugène Bellet et Luc Gimazane sont accompagnés à la réception*







▲ *Eugène Bellet foule le sable de Cap-Juby et réalise son rêve*

▼ *Thierry Sentous et Alain Bertrand*





▲ *Lâcher de colombes*

▼ *Le Breguet sous bonne garde*







▲ À la manoeuvre pour mettre en piste pour le retour

▼ Au retour : en approche de Marrakech





▲ À Rabat

▼ L'heure du thé à Rabat







▲ *Au nord de Rabat*

▼ *Au dessus de la Méditerranée*





▲ *Le Breguet et le Cessna 182 F-GBTs de Pierre Jarrige*

▼ *Arrivée à Castellon de la Plaña*







▲ Pause repas sous l'aile du Cessna 172 de Boutique Aéro : Cédric Lemaitre, Alain Bertrand, Eugène Bellet, Pierre Jarrige, Luc Gimazane, Adrien Bodard

▼ Le cap Béar et Port-Vendres







▲ *Survol de Rieux-Minervois, ville natale de Léopold Gourp, pilote des Lignes Latécoère*

▼ *La cité de Carcassonne*







▲ *Survol de la piste de Carcassonne-Salvaza*

▼ *Retour au bercail à Castelsarrasin-Moissac*







*Cartes postales de Jean-Pierre Condat*



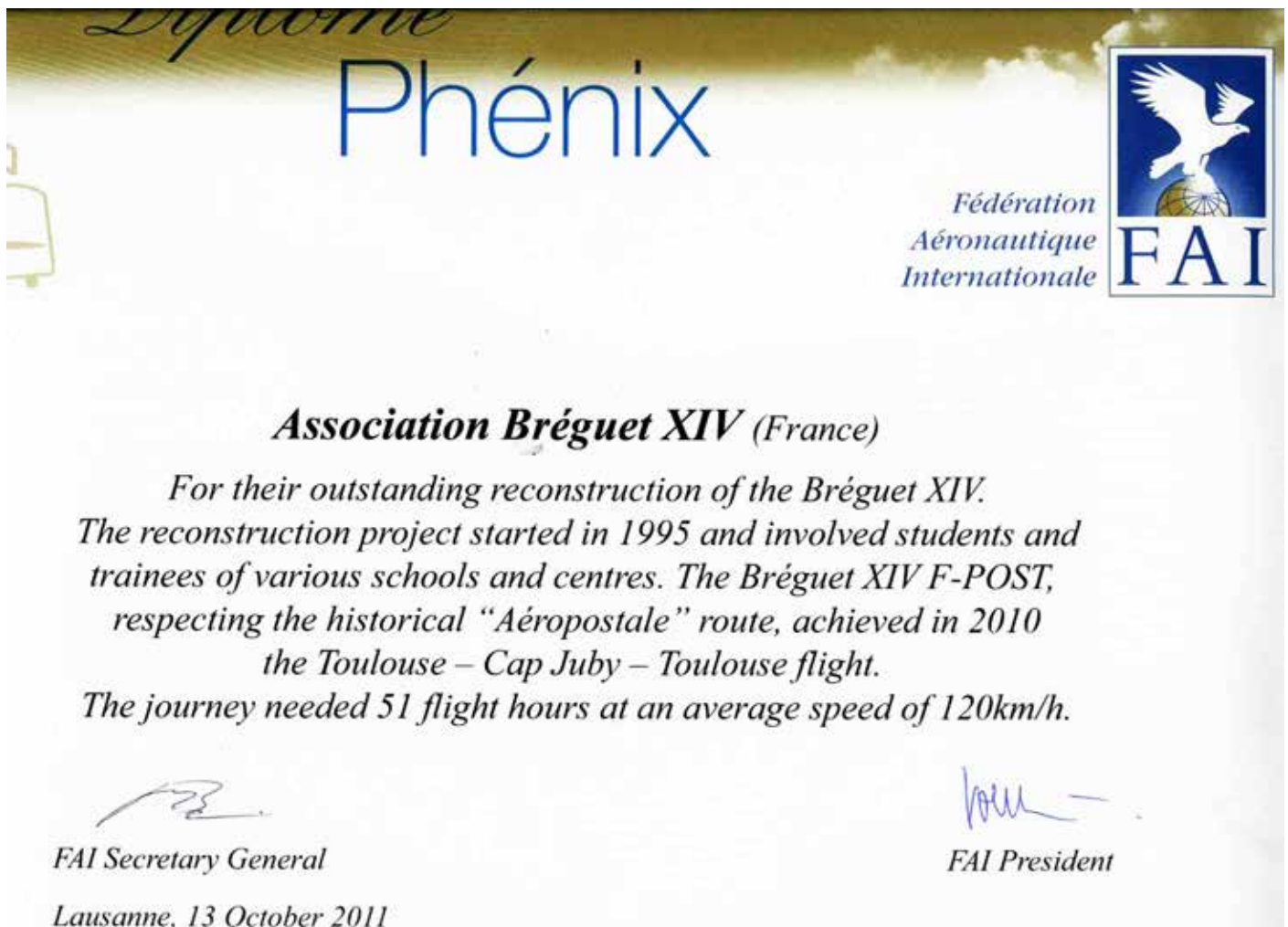


▲ « Du plus lointain de mes rêves » (tableau de Jean-Pierre Condât)

▼ Le Breguet 14 F-POST (tableau de Jean-Pierre Condât)







*Grâce à la fidèle attention portée à nos activités et aux conseils éclairés de Catherine Dartois, en ultime distinction, la Fédération Aéronautique Internationale a décerné le diplôme Phénix 2010 à l'Association Breguet XIV pour la construction du Breguet 14, pour sa démarche pédagogique au service de l'histoire et de la culture, ainsi que pour le vol historique Toulouse-Cap Juby-Toulouse. Le diplôme m'a été remis officiellement par Jean-François Georges, président de l'Aéro-club de France, au nom de la FAI, le 10 février 2012 dans les salons de l'Aéro-club de France à Paris.*



# À Toulouse



▲ À Blagnac, le Breguet et Caravelle

▼ À Blagnac, le Breguet et Concorde







▲ À Blagnac en 2011, le Breguet et l'Airbus A380 lors des « Journées du Syndicat de la Métallurgie »

▼ À Blagnac, le Breguet invité pour le premier vol de l'Airbus A350-1000





# Aux Salons du Bourget



*Salon du Bourget, juin 2009*



▲ Salon du Bourget, juin 2009

▼ Eugène Bellet au Salon du Bourget, le 25 juin 2011







▲ *Salon du Bourget 2011*

▼ *Le Breguet en bonne compagnie au Salon du Bourget 2017*



# Le Breguet et l'Armée de l'Air

100 ANS DE LA BASE AÉRIENNE 120 DE GAZAUX

## MEETING AÉRIEN EXCEPTIONNEL ET HISTORIQUE

À Cazaux

Le 22 juin 2014 de 10h à 18h

Entrée libre

ARMÉE DE L'AIR  
1934 80 2014  
ANS



[www.80ans-armeedelair.fr](http://www.80ans-armeedelair.fr)



GAMER-SOCAM

SAFRAN



INEO

Intermarché

EPILATUSE

AIRFRANCE

THALES

NBDA



AIRBUS

EY

JDGAC AEROSPACE







▲ Un pilote de l'Escadron 2/33 décore le Breguet de la «Cocotte rouge» à Mont-de Marsan

▼ Le Breguet à Mont-de-Marsan le 7 avril 2013





▲ ▼ *Prise d'armes à Mont-de-Marsan le 7 avril 2013*







▲ Avril 2013, le Breguet célèbre à Mont-de-Marsan, 20 ans de service du Mirage F1 à l'Escadron 2/33 "Savoie"

▼ En juin 2014 à Cazaux, pour les 80 ans de l'armée de l'Air, le Breguet vole en patrouille avec un Rafale





*En juin 2014 à Cazaux, pour les 80 ans de l'armée de l'Air, le Breguet vole en patrouille avec un Rafale et un Mirage F1 sur la dune du Pilat*





▲ La «Cocotte rouge» emblème personnel du général Vuillemin, apposée sur la Breguet par l'Escadron de Reconnaissance 2/33 «Savoie»

▼ Le «Coq» de l'Escadrille PN de l'Escadron Électronique Aéroporté 54 «Dunkerque», sur Transall «Gabriel», appartenant à la 64<sup>ème</sup> Escadre de Transport, stationnée à Evreux, perpétue les traditions de la BR 228 créé en 1917,



## La suite

Après avoir assuré la présidence de l'Association depuis sa création et accompli mes engagements pris en 1992, je décide, en 2015, pour raison de santé, d'arrêter définitivement de piloter et de cesser d'assurer toute responsabilité ou participation associative active. Sébastien Poncin, ancien directeur d'ASTRIUM (Satellites) à Toulouse et ami de longue date, que j'avais invité à rejoindre l'Association en 2012, accepte de me succéder à la présidence de l'Association Breguet XIV.

Depuis sa création, l'Association a accueilli de nouveaux membres : Alain Bertrand (retraité de l'armée de l'Air) et Ismaël Exposito, tous deux mécaniciens professionnels, qui assurent bénévolement la maintenance de l'avion. Emmanuel Breguet, Jean Claude Nivet, Jérôme Aygat, François de Guiringaud, Jean-Jacques Galy, Eugène Gonthier et l'Association Espace Aéronautique Culturel (personne morale). Les membres d'honneur sont: Eugène Bellet (président d'honneur), Marie-Vincente Latécoère, Jacques Latouille, Léo Chagnès, Bernard Ceolato, Michel Barbié et Claude Manaud. Cette nouvelle équipe poursuit avec passion et efficacité l'action engagée il y a un quart de siècle par les membres fondateurs. En 2016 et pour deux années, le F-POST a été choisi comme ambassadeur de la Piste des Géants du site historique de Toulouse Montaudran. Pour marquer le centenaire du premier vol d'un Breguet 14, le F-POST a été associé, en novembre 2016 à Blagnac, au premier vol de l'A350-1000.

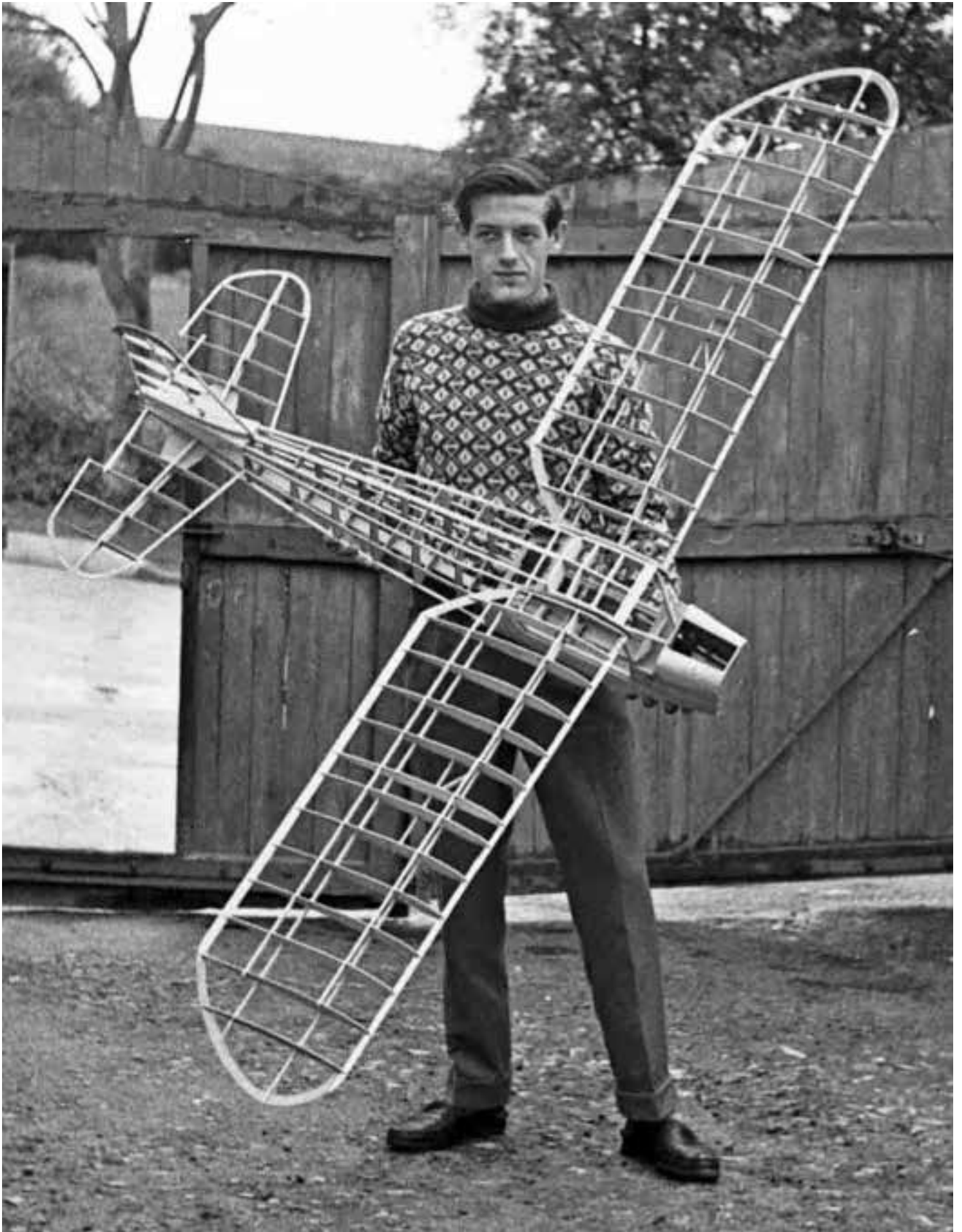
Depuis la mise en vol du F-POST le 11 novembre 2003, l'Association Breguet XIV assure la responsabilité de la maintenance mécanique et les présentations, grâce à l'implication bénévole de ses membres actifs. Les ressources financières sont constituées de la participation des organisateurs d'évènements et de meetings qui sollicitent l'association. En 2020, le Breguet 14 F-POST totalise 500 heures de vol. Il a participé à près de 50 meetings aériens en France, dont trois salons aéronautiques du Bourget (2009, 2011 et 2017), deux meetings de La Ferté Alais. Le Breguet 14 a aussi été associé à de nombreuses manifestations militaires commémoratives sur cinq bases aériennes, Evreux, Rochefort, Hyères, Mont-de-Marsan en 2003 pour les 100 ans de « La Cocotte » et 20 ans de service du Mirage F1 2/33 à l'Escadron 2/33 « Savoie » et Cazaux en 2004 pour les 80 ans de l'Armée de l'Air. Et, fidèle à l'engagement de 1992 qui a présidé à sa construction, le Breguet 14 F-POST a ainsi effectué, en septembre 2010, le vol historique de Toulouse à Cap-Juby, sur ce « Chemin de Compostelle des aviateurs ».

En résonance avec toutes les facettes de ma passion pour les « choses de l'air », ces défis majeurs qu'ont été la construction du Breguet 14, le vol Toulouse-Cap Juby aux commandes de l'appareil et les présentations en statique et en vol pour promouvoir l'histoire de l'aviation, représentent 23 années de ma vie associative aéronautique. Durant ces années, je projetais, inconsciemment, mes pensées sur mon adolescence et ma jeunesse en Algérie, à Mascara, ma ville natale, où je me suis consacré à la conception et la construction d'une centaine d'aéromodèles (planeurs, hélicoptère, avions motorisés radiocommandés). C'est cette activité qui m'a engagé dans ma première action personnelle ouverte aux autres lorsque, au sein du Lycée de Mascara où j'exerçais la fonction de maître d'internat, j'ai créé en 1960, une section d'aéromodélisme CLAP (Centre Laïc d'Aviation Populaire d'Oranie). Mon initiative était portée par cette ambition de création permanente et de faire partager ma passion pour l'aviation. C'est dans ce même état d'esprit que, plus de trois décennies plus tard, à Toulouse, avec certes, un autre champ de responsabilités, j'ai engagé cette aventure humaine et technique qu'a été le « Projet Breguet 14 ». Depuis 2003, le F-POST reste l'unique Breguet 14 en état de vol dans le monde.

Eugène Bellet



## Album photo



*En 1958 à Mascara, Eugène Bellet et son avion radiocommandé, 2 mètres d'envergure et 3,5 kg*



▲ *Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, et Eugène Bellet*

▼ *Marie Duc et Louis Pailhas, ingénieur général, ancien directeur de l'ENAC et conseiller municipal de Toulouse, le 3 octobre 2009 à Gandalou, aérodrome de Castelsarrasin-Moissac*





DU **19**  
AU **27**  
**SEPT**

**2020**  
JOURNÉES EUROPÉENES  
**DU PATRIMOINE**  
**AÉRONAUTIQUE**  
EN TERRE DES CONFLUENCES  
**CASTELSARRASIN**



CONFÉRENCES  
EXPOSITION  
VOL DU BREGUET XIV

▼ 1<sup>er</sup> juin 2008, meeting de La Ferté Alais, Jean Salis, Baptiste Salis et Eugène Bellet







*Luc Gimazane, pilote de présentation du Breguet, danseur et professeur de tango argentin avec sa partenaire Noëlle d'Antin*





▲ ▼ *Luc Gimazane*





▲ À Montaudran, le 6 décembre 2003, Christian Briand, Eugène Bellet et Léo Chagnès

▼ L'ingénieur général Jean-Claude Ripoll, directeur de Sup'Aéro, remet la médaille du RSA à Eugène Bellet





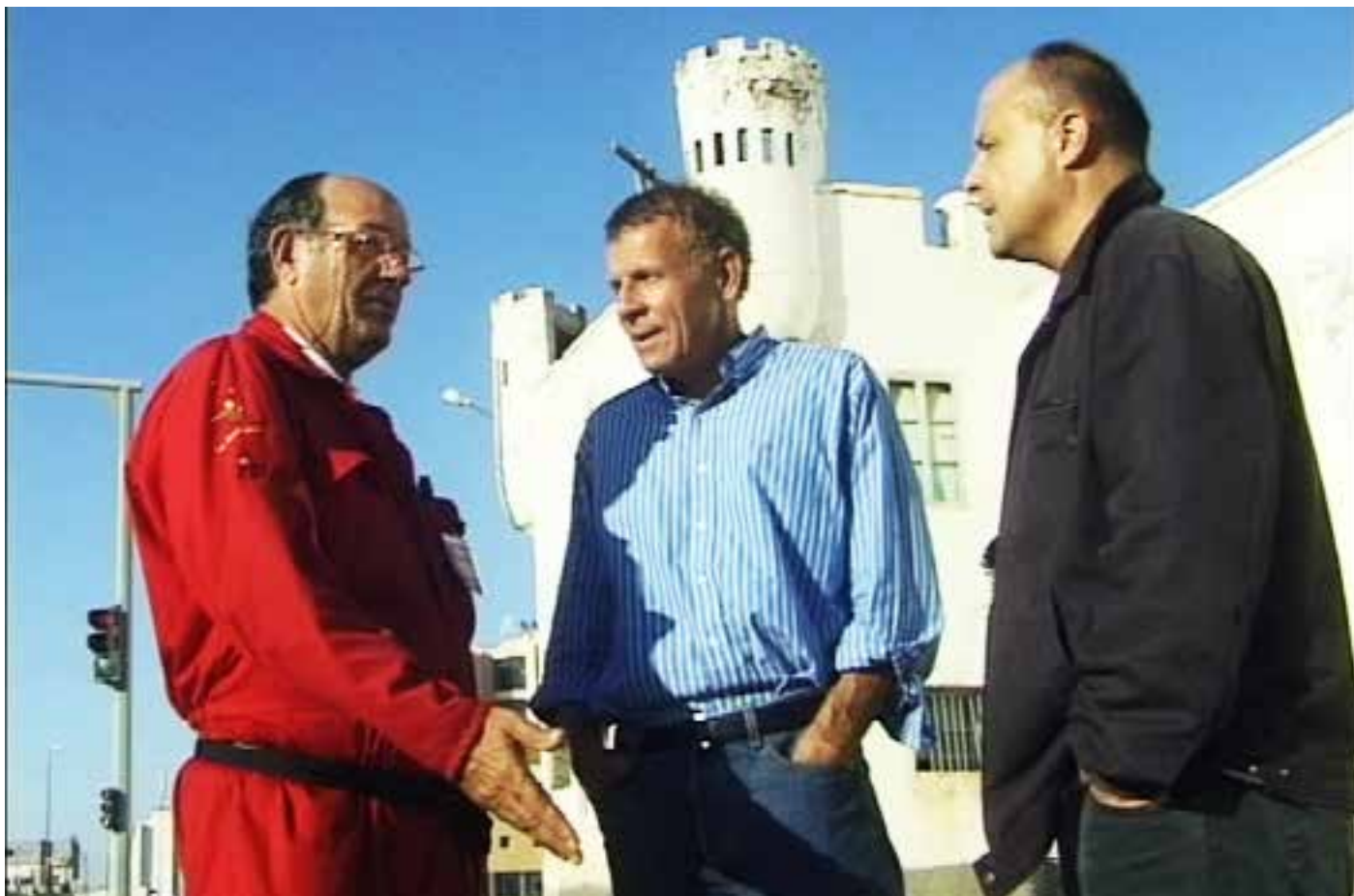


▲ À Franczal en septembre 2018, Eugène Bellet, Jean-Pierre Condat et Patrick Poivre d'Arvor

▼ À l'hôtel de la Poste à Saint-Louis-du-Sénégal, au cours du Rallye 2006, Eugène Bellet remet des médicaments au médecin de brousse







▲ Rallye 2006, Eugène Bellet et Patrick et Olivier Poivre d'Arvor devant le fort de Villa Cisneros

▼ Alain Bertrand occupé par la réparation de la roulette de queue du Breguet à Casablanca







*Eugène Bellet et Pierre Jarrige lors d'un rallye*



▲ *Dorine Bourneton et le Rallye F-GAYZ modifié avec le malonnier*

▼ *Le malonnier qui équipe le Rallye F-GAYZ*

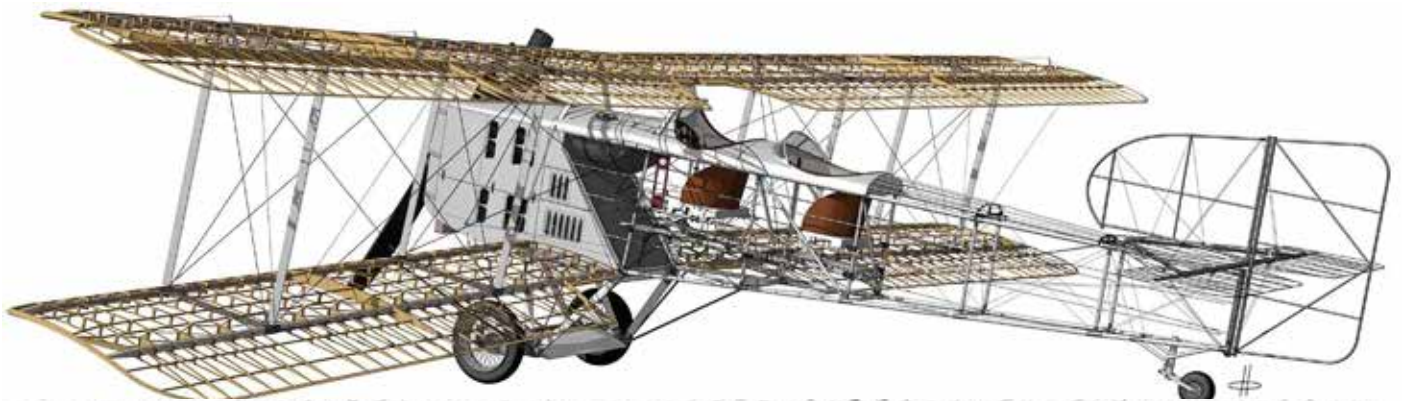






▲ Pierre Jarrige et Eugène Bellet au Salon du Livre à la Cité de l'Espace, en novembre 2017

▼ Écorché du Breguet14, numérisé par Daniel Bellet







▲ Eugène Bellet et Patrick Poivre d'Arvor à Francazal en septembre 2018

▼ Eugène Bellet et deux responsables du lycée Saint-Exupéry lors de la conférence du 26 mars 2019





Rallye aérien Toulouse-Dakar

# La cinquième d'Eugène Bellet



Eugène Bellet avec, à sa droite, Daniel Vacher et entourés des membres de l'Aéro-Club, une nouvelle fois vainqueur des airs.

Sur la ligne des pionniers de l'Aéropostale, Eugène Bellet, recordman des victoires du rallye Toulouse-Dakar, a une nouvelle fois mis l'Aéro-Club Castelsarrasin-Moissac à l'honneur.

« Mon engagement et mes victoires dans les rallyes aériens sont en quelque sorte des actions de promotion que j'effectue pour l'Aéro-Club », précisait Eugène Bellet, héroïque vainqueur pour la cinquième fois du rallye aérien Toulouse-Dakar. Lors de la ré-

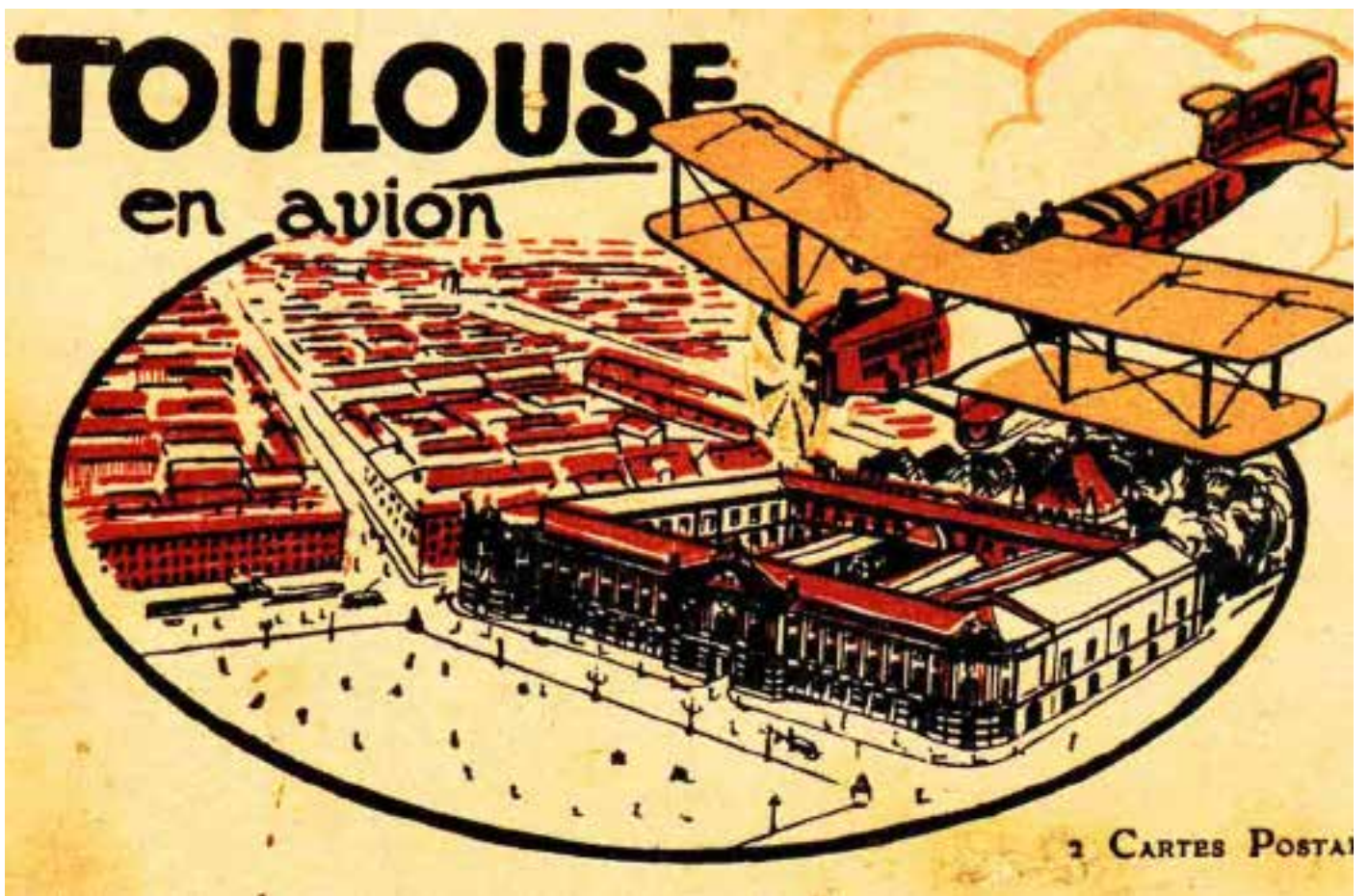
ception qui lui était consacrée dans les locaux de l'Aéro-Club, à Gandalou, Eugène Bellet a tenu à saluer ses coéquipiers, vainqueurs avec lui de ce rallye prestigieux : Daniel Vacher est, depuis longtemps, son complice sur ce rallye, tandis que Dorine Bourneton, jeune pilote paraplé-



gique, a su insuffler à l'équipage « une énergie qui nous a permis de gagner », soulignait M. Bellet. Sur la plateforme de Castelsarrasin-Moissac - depuis vingt-huit ans, Eugène Bellet a apporté un nouveau titre de gloire au club. Pour célébrer

cette nouvelle victoire, il était entouré de ses amis de l'Aéro-Club, du président, M. Bourgon; de M. Bénéch, conseiller général de Castelsarrasin; de M. Dagen, président du Syndicat de l'aérodrome Castelsarrasin-Moissac; de Luc Gimazane, chef pilote de la base. M. Fourment ne manqua pas de féliciter le quintuple vainqueur de ce rallye de 4.650 kilomètres dont 1.500

au-dessus du désert. Une ligne qui fut, à partir de 1925, empruntée par des pilotes de légendes, au temps de l'Aéropostale, tels Mermoz, Saint-Exupéry, Gourp, Lassale. M. Fourment offrit à Eugène Bellet un petit livre historique sur Castelsarrasin, tandis que vainqueur du rallye Toulouse-Saint-Louis du Sénégal offrit aux personnalités présentes un petit fascicule sur le Breguet XIV, un avion Latécoère qui fut utilisé sur la ligne du rallye par les pionniers. Un verre de l'amitié conclut cette conviviale réception célébrant le héros des airs, vainqueur du rallye sur un Robin-Prince.



▼ Eugène Bellet, Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, lors de la remise des prix du rallye 2006, Salle des Illustres au Capitole de Toulouse







▲ Salons de l'Aéro-Club de France, le 15 mai 2011 - 4<sup>ème</sup> Nuit du Court-métrage : Odile Cherel, Direction de la DGAC, remet à Eugène Bellet le 1<sup>er</sup> Prix de l'Aéro-club de France du court métrage amateur pour le film «Breguet XIV», en présence de Jean Ponsignon et Annick Charletty-Mortier

▼ 21 novembre 2016 - Eugène Bellet et Jacques Rocca, directeur de la Communication Airbus. Centenaire du premier vol du prototype de Breguet 14 associé au 1<sup>er</sup> vol de l'Airbus A350-1000







▲ Eugène Bellet, Herbert Léonard, Daniel Vacher, Gérard Desimone à Casablanca lors du Rallye de septembre 1996

▼ À Chinguetti



Patrick Poivre d'Arvor entouré d'Eugène Bellet, président d'Air aventure (à droite) et des membres de l'organisation du rallye, dans le désert de Chinguetti.





▲ Le 19 novembre 2011, Eugène Bellet au Salon du Livre et du Film à Gimont (Gers)

▼ L'équipe du Rallye 2006 : Eugène Bellet, Pierre Filloux, Antoine Galy, Jean-Jacques Galy, x, Hans Heu, Daniel Vacher, Jean-Marie Audibert et Eugène Gonthier

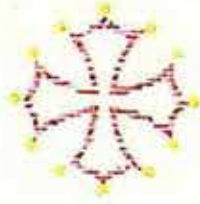




*invitation*



Produce of France



**BREGUET XIV**

*Côtes du Frontonnais*

**FRONTON**

Appellation Côtes du Frontonnais Contrôlée

Elevé et mis en bouteille au Domaine  
de la Foncelière

Le Cheviller - Foncelle  
Propriétaires récoltants - - 31620 BOULOC - FRANCE

12 % vol.

750 ml



# info-pilote

www.info-pilote.fr

## SÉCURITÉ

Dialoguez avec  
le contrôle!

## ESSAI

# BREGUET XIV

Pour honorer les 100 ans de la Ligne,  
vol sur la seule réplique du légendaire  
avion de l'Aéropostale

## MÉTÉO

Go, no go?  
Albi-Aurillac,  
une nav du HTJP

## 59° HTJP

De Chartres  
à Aurillac,  
un chaud succès!

## AVENTURE



## ALASKA « Nous avons fini

3° à Valdez... » Lukas Stutzer, Jean-Marie Urlacher et Roddy le chien ont  
participé à la célèbre compétition de décollages et atterrissages STOL

## OSHKOSH 2018

Encore une année  
win-win

5,80 €  
SEPTEMBRE 2018

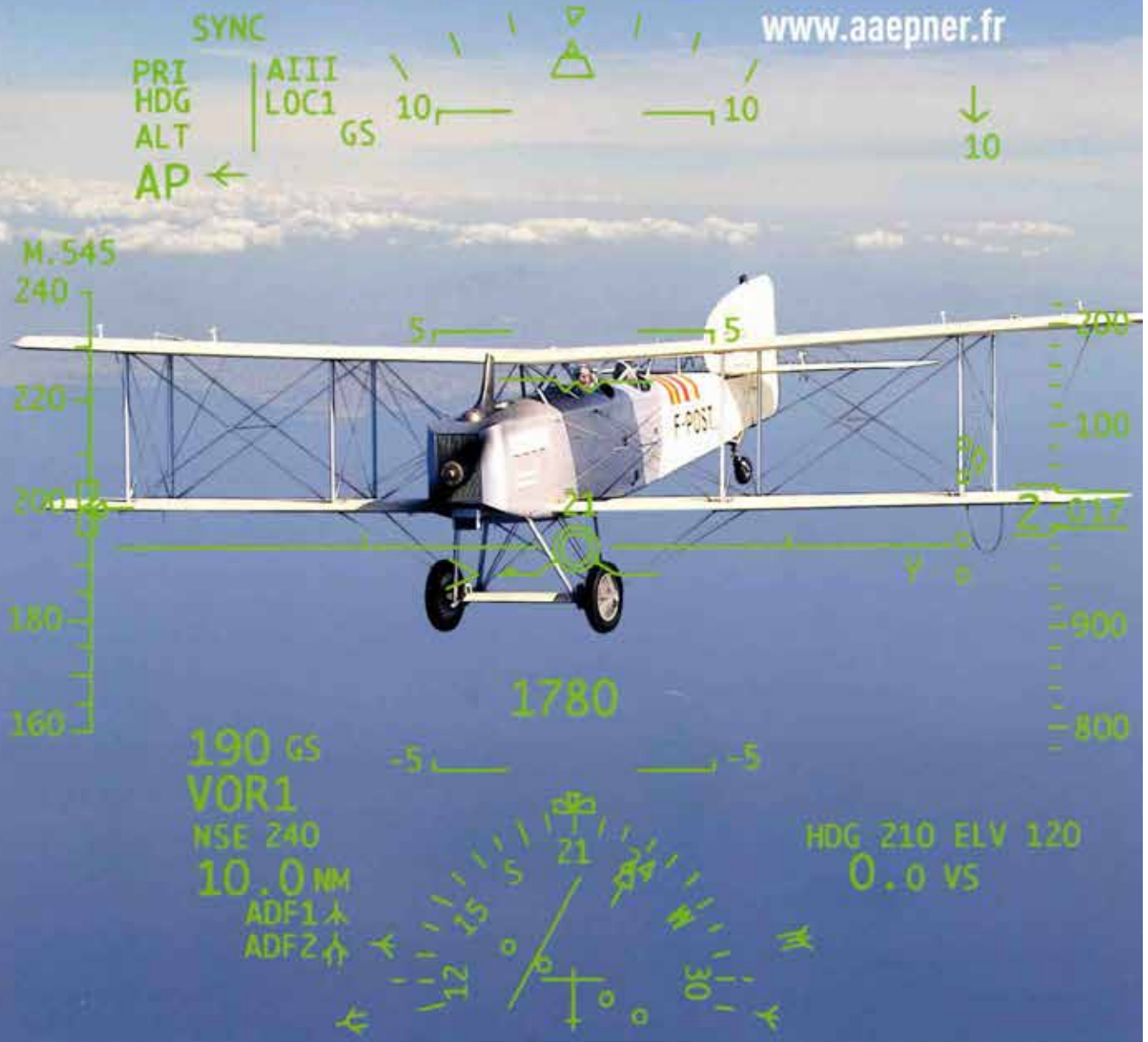
#750



N° 36 - JANVIER 2018

# HBCGV TOP

[www.aaepner.fr](http://www.aaepner.fr)



**BAPTÊME DE LA PROMOTION 2016-2017**



**ALOUETTE 1101 : LE RETOUR**



# Les Cahiers du RSA

Le magazine des Collectionneurs et des Constructeurs d'Aéronefs



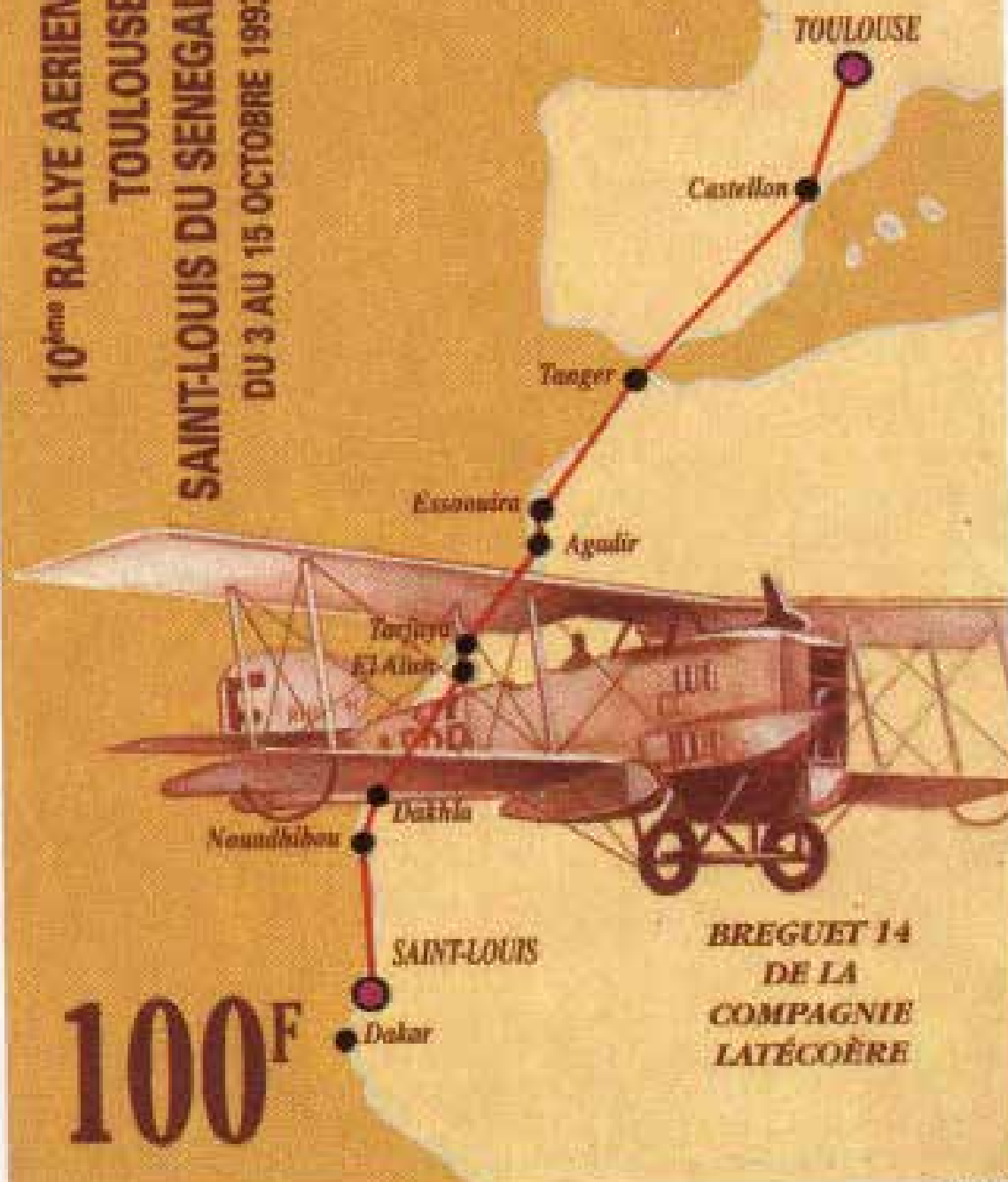
N°275 1<sup>er</sup> trimestre 2012

*Page de couverture de la revue du Réseau du Sport de l'Air (RSA) consacrée au Breguet F-POST (Le RSA a participé financièrement au projet)*



# SENEGAL

10<sup>ème</sup> RALLYE AERIEN  
TOULOUSE  
SAINT-LOUIS DU SENEGAL  
DU 3 AU 15 OCTOBRE 1993



ASLAM

POSTES 1993

CARTOR

*Le souvenir de La Ligne et du Breguet 14 au Sénégal*

Aérodrome d'Ambert-Le Poyet

# L'Aéro-Club du Livradois-Forez a 80 ans !



**18 juin au 17 juillet :**

exposition « Eugène CHASSAING »,  
par le Conseil général du Puy-de-Dôme.

Présentation de la reconstitution du fuselage du Bréguet XIV  
adapté à l'évacuation sanitaire inventée par le Dr CHASSAING.  
Exposition ouverte tous les jours de 15h00 à 18h00.

**Anniversaire 1, 2 et 3 juillet :**

Démonstrations du Bréguet XIV,

lecture publique d'extraits du « Petit Prince » ...

**20, 21, 22 mai :**

Auvergne Parachutisme,  
baptêmes de chute libre.  
Baptêmes en hélicoptère.

**20 au 24 juin :**

camp de voltige entraîné par Patrick Paris,  
champion du monde.

**10 au 15 juillet :**

camp de voltige entraîné par  
Sergueï Boriak, champion du monde.

**14 au 18 juillet :**

Auvergne Parachutisme,  
baptêmes de chute libre.

## Baptêmes de l'air

Offrez-vous  
un moment inoubliable !

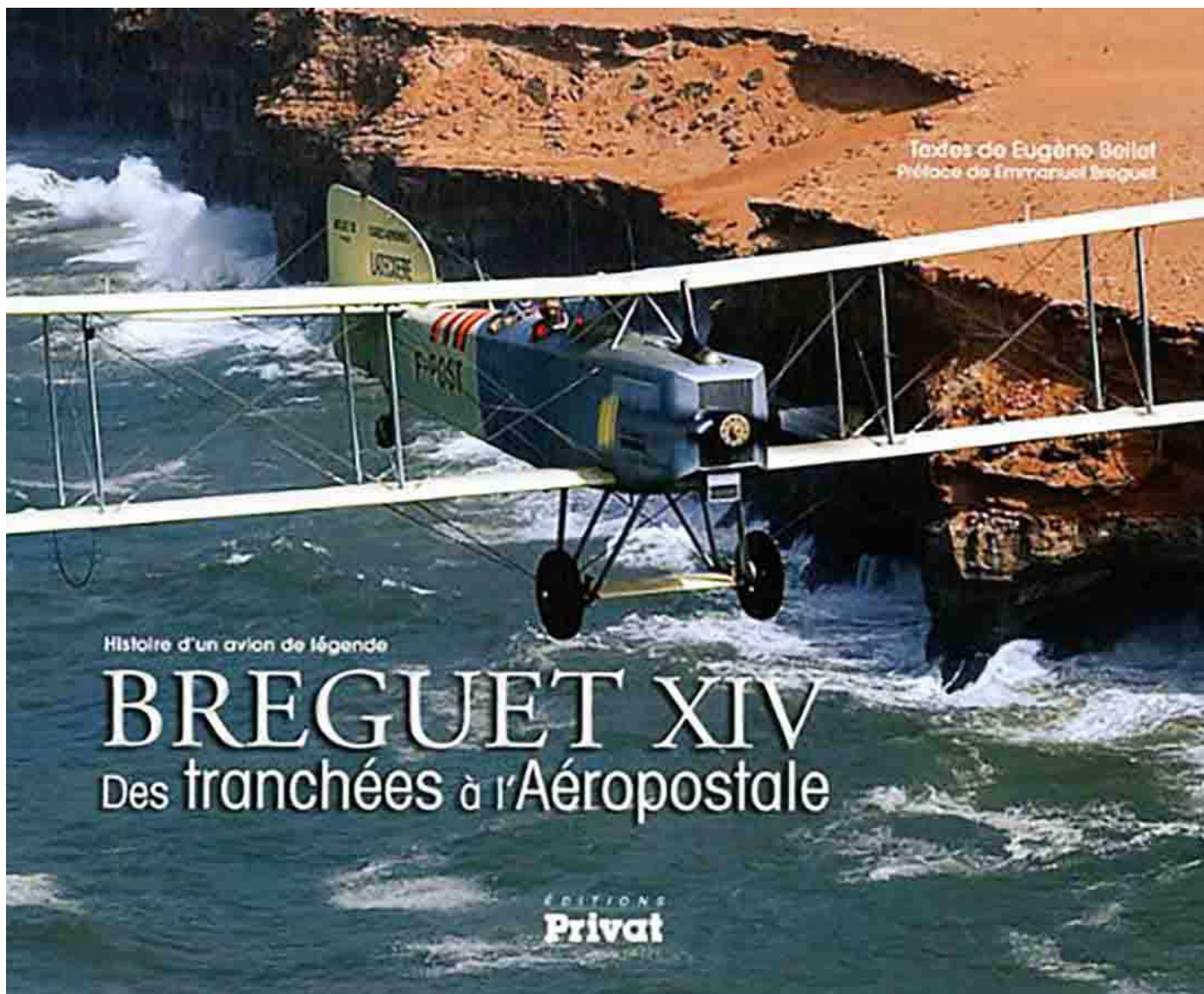


**Le Bréguet XIV « L'avion du Petit Prince »**



<http://aeroclub-ambert.fr>





▲ *Le livre paru chez Privat en 2011*

▼ *Le Breguet à Montaudran*



**C**'est une belle histoire de copains. Elle est née durant le dernier « Toulouse-Saint-Louis-du-Sénégal », ce rallye-pèlerinage qui, chaque année, entraîne une cinquantaine de fous d'aviation sur l'ancien itinéraire des pilotes de lignes Latécoère. A chaque fois qu'on se retrouve au-dessus du désert à bord d'un petit avion, comment ne pas penser à ces « Breguet 14 » qui, dès 1918, affrontaient tous les jours la chaleur et les tempêtes sur la route africaine, quand ils n'étaient pas obligés, moteur en panne, d'atterrir en plein Sahara ? Mermoz, Saint Exupéry et tant d'autres pilotes, souvent originaires de notre région, ont été aux commandes de

ce bi-place à vocation militaire récupéré par Pierre-Georges Latécoère après la guerre.

« Pourquoi ne pas en reconstruire un ? », rêve tout haut un des plus fidèles pilotes du rallye, le Toulousain Eugène Bellet ? « Chiche ! », lui répondent à l'étape deux de ses copains de rallye, également toulousains, Luc Gimazans et Bernard Céolato.

#### La participation de cinq lycées professionnels

Au retour à Toulouse, l'idée fait son chemin. Elle trouve de nouvelles adhésions : celles de Gérard Foncel et Daniel Vacher qui dirigent le Centre d'essai en vol, puis celle de Gil-

bert Dutrion, responsable de l'association Pierre-Georges-Latécoère, Marie Vincente Latécoère, la belle-fille du pionnier, n'est pas la moins enthousiaste. On fait appel aux techniciens : Jacques Latouille, jeune retraité du CEAT, et Michel Barbier, conseiller de l'enseignement technologique et ancien responsable de la production Latécoère, rejoignent le « club ».

Première déconvenue : les

plans de l'avion ont été détruits. Il a fallu la patience d'un ingénieur, M. Payen, pour les reconstituer. Ils ont d'ailleurs déjà servi à la reconstitution de deux Breguet 14 pour les besoins d'un film (1). C'est avec cette nouvelle « liasse » que l'équipe se met au travail. Avec le précieux concours du rectorat de Toulouse et de Roger Ciryçi, inspecteur de l'enseignement de technologie (et professeur à l'ENAC), les élèves de cinq établissements d'enseigne-

ment professionnel sont associés au projet. Le lycée Eugène-Monteil à Colomiers se charge de la construction du fuselage métallique (avec l'aide des « soudeurs » de Latécoère); les lycées Guynemer, Bayard et bien sûr le LEPIIA (établissement rattaché à Aerospatiale) fourniront les pièces élémentaires, tandis que le lycée professionnel Aubin, à Decazeville, s'occupera de la partie bois des ailes qui seront montées et entoilées par la société ger-

soise Malibos, à Nogaro. Enfin, l'assemblage final se fera dans un hangar à Blagnac, prêtée par le CEV.

#### Premier vol prévu en septembre

L'avion qui naîtra de cette chaîne de solidarité sera, on nous l'assure, la réplique exacte de celui que pilotèrent les pionniers de l'aéropostale. Seule petite différence (invisible), le moteur de fabrication américaine, plus puissant et plus fiable que l'original. Une condition nécessaire pour faire voler à nouveau le Breguet 14, dans la perspective de sa participation (sérieusement envisagée si les délais peuvent être tenus) au prochain rallye Toulouse-Saint-Louis.

Le « programme » est lancé. Le 10 mai, au lycée Eugène-Monteil, on se réunira autour du « berceau » de l'avion. Et le premier vol pourrait avoir lieu au début du mois de septembre. Au fait, qui paiera ? « Pour l'instant, on se débrouille », répondent les constructeurs de Breguet. Ils comptent sur les élans de générosité que ne manquera pas de faire naître cette passionnante initiative. Mais ils espèrent bien aussi obtenir des concours plus officiels. « Ce sera un avion régional, et donc un bon outil de promotion pour Midi-Pyrénées », souligne avec conviction Eugène Bellet. En espérant intéresser ceux qui sont attachés à cette promotion...

Yves MARC.



Ponchée sur les plans et la maquette du Breguet 14, l'équipe de lancement du projet dans les locaux de la société Latécoère... De gauche à droite : Michel BARBIER, Eugène BELLET (assis), Jacques LATOUILLE, Gilbert DUTRION, Pierre REGNAULT, proviseur du lycée Eugène-Monteil, et son adjoint Christian DUPOUX.

(Photo « La Dépêche du Midi », Michel France.)

(1) L'un est aujourd'hui la propriété de Michelin, l'autre construit par Jean Selsis a été vendu dans un pays d'Extrême-Orient. Un autre avion de ce type existe au musée du Bourget.





▲ Sébastien Poncin, président de l'Association Breguet 14  
▼ Les membres actuels de l'Association Breguet XIV







Remise de la médaille de l'Aéronautique à Eugène Bellet par Pierre Jarrige, lors de l'assemblée générale des Ailes en Midi-Pyrénées le 7 avril 2018





