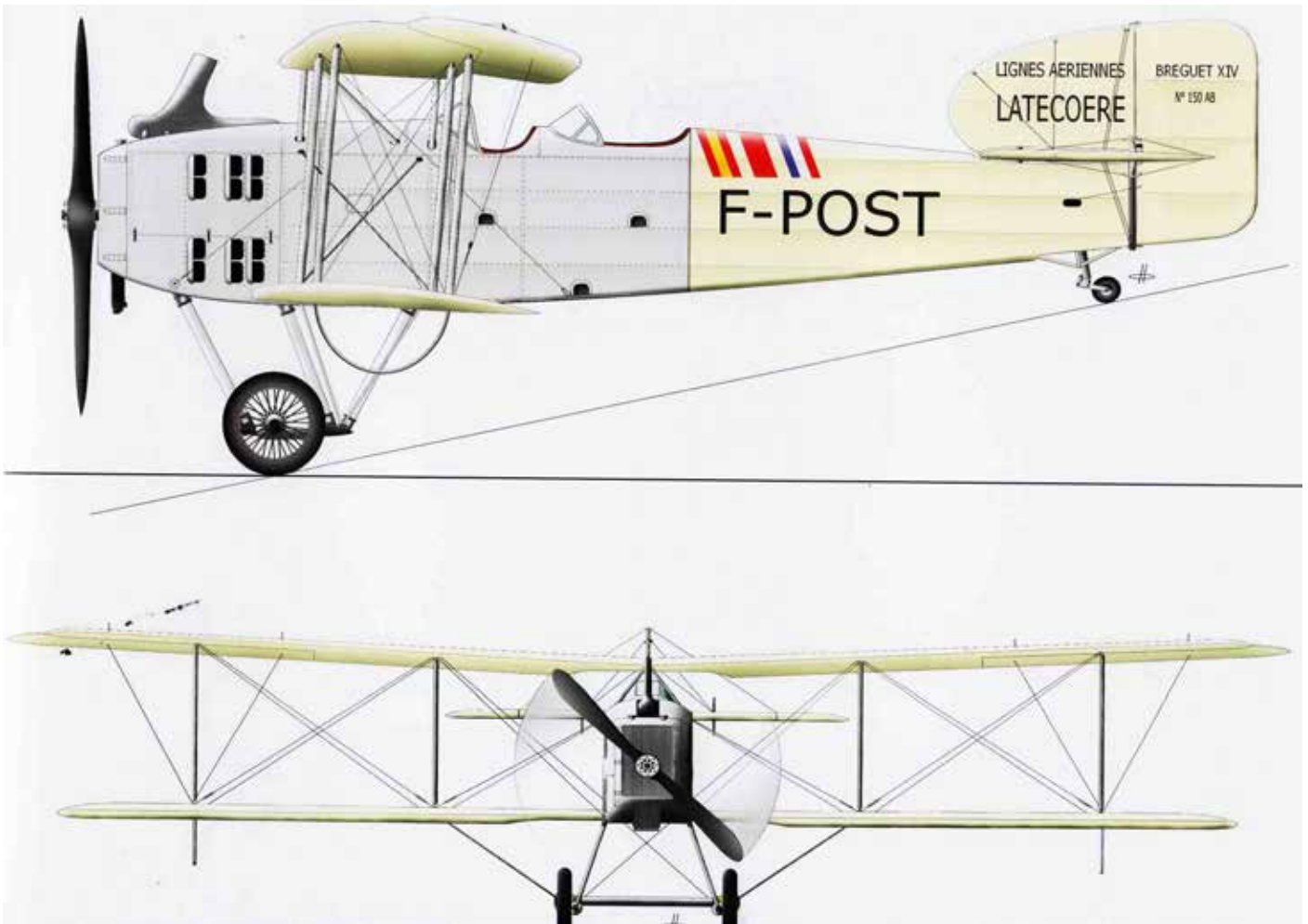


Le Breguet 14 F-POST



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 les 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.

Sommaire

Prologue

La genèse du projet	1
Le cadre juridique du projet.....	2
Le lancement du projet	2
Les plans du Breguet 14	3
L'Association Breguet XIV	4
Le chantier de construction	6
Visites du chantier	14
Présentation place du Capitole.....	18
Le premier vol	19
La certification et le baptême du F-POST	20
Avec la Patrouille de France	26
Sur le Chemin de Compostelle des Aviateurs	28
À Toulouse	56
Aux Salons du Bourget	58
Le Breguet et l'Armée de l'Air	61
La suite.....	66
Album photo	67

Les illustrations sont de Pierre Beder, Daniel Bellet, Eugène Bellet, Adrien Bodard, Jean-Michel Duc, Marie Duc, Pierre Jarrige et Jean-Claude Nivet,

Mise en pages par Pierre Jarrige.

Octobre 2020

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

1993

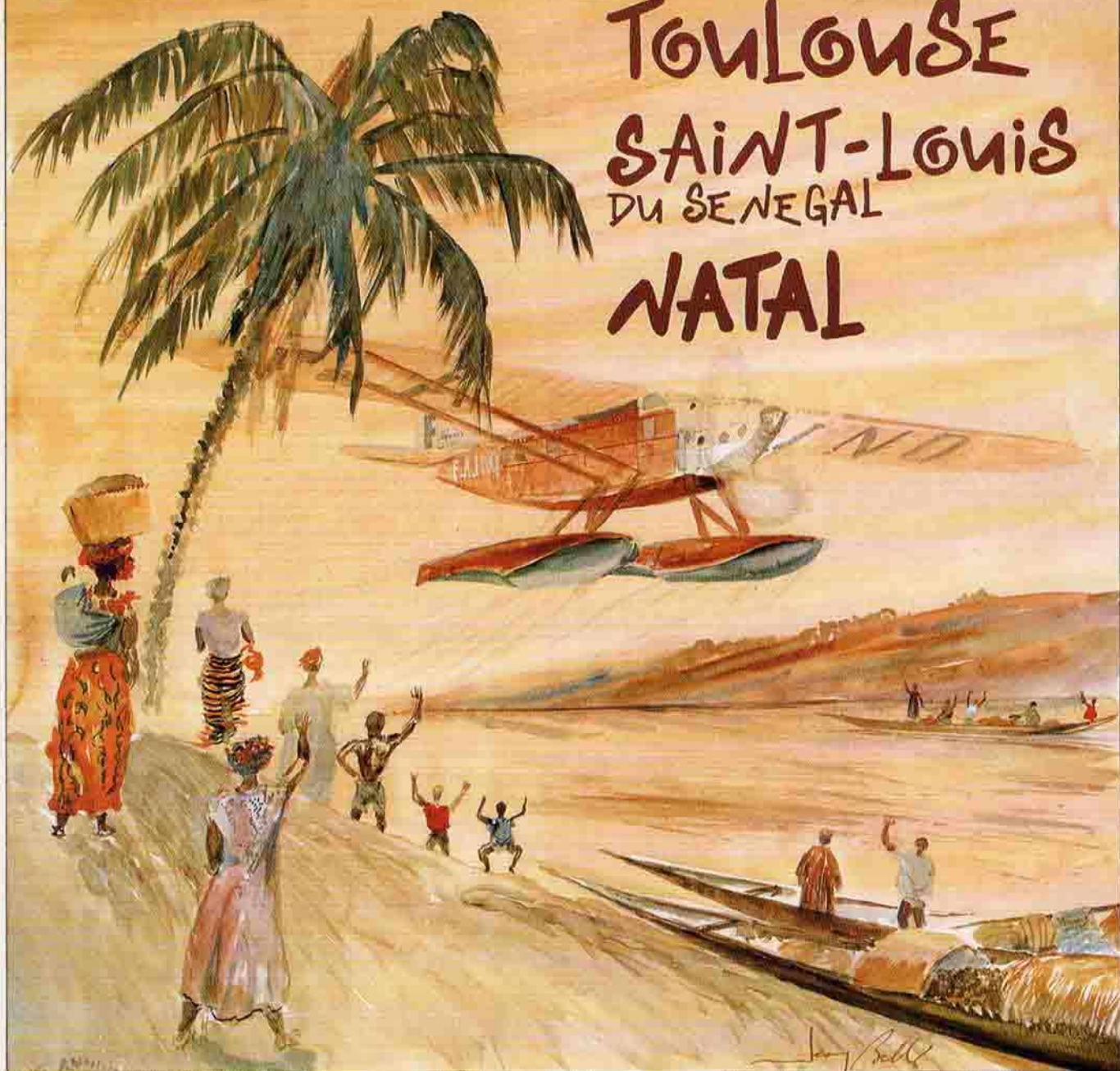
ANNEE

P.G. LATECGERE

TOULOUSE

SAINT-LOUIS
DU SÉNÉGAL

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 car, depuis sa création en 1983 par André Sabas, elle est la seule compétition aérienne au monde à permettre à chacun de vivre de façon active et de partager sa passion de l'aviation, du voyage aérien, du pilotage, de la véritable compétition sportive aérienne qui sera inscrite au calendrier officiel de l'ACF et de la FAI et qui est singulièrement organisée sur ce trajet historique de Toulouse à Saint-Louis-du-Sénégal avec toutes les escales chargées d'histoire, en forme d'hommage à ces hommes, qui, aux commandes de leurs machines ont œuvré à la création de la poste aérienne internationale.

C'est dans cet état d'esprit que, avec un équipage renouvelé chaque année, je parcours depuis 1985, ce « *Chemin de Compostelle des aviateurs* » (expression de Bernard Chabbert). À la soirée de présentation des équipages du 2 octobre 1992, à laquelle j'assiste avec des amis pilotes membres de l'équipage participant au dixième rallye organisé du 3 au 15 octobre 1992, Daniel Vacher, ingénieur aéronautique au CEV, Gérard Desimone, technicien du CEV, Bernard Ceolato, cadre technique chez Thomson, André Sabas et Marie-Vincente Latécoère annoncent que l'année 1993 est officiellement inscrite au calendrier des célébrations nationales et sera l'Année commémorative Pierre-Georges Latécoère. Le prochain Rallye de 1993 sera totalement intégré à cette célébration comme événement majeur et les avions de cette onzième édition du Rallye décolleront de l'aérodrome historique de Toulouse-Montaudran, consacrant ainsi le Rallye, œuvre créée dix ans plus tôt par André Sabas, comme vecteur de la promotion de l'histoire de l'aventure humaine des Lignes Aériennes Latécoère et de l'Aéropostale.

Ce 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 l'organisation de manifestations d'envergure ouvertes au grand public et à tous les passionnés d'histoire et d'aviation, les 2 et 3 octobre 1993, sur l'aérodrome historique de Toulouse-Montaudran, de deux journées de témoignages et animations liés à l'aventure aéronautique toulousaine dont de spectaculaires reconstitutions à l'hôtel du Grand-Balcon et sur l'aérodrome de Montaudran avec présentation d'une reconstitution d'une aérogare d'époque, des voitures et des vols d'avions anciens.

Je confirme ma future participation au rallye 1993 et ma contribution à l'année commémorative 1993, par la construction d'une réplique de Bréguet 14. Je suis passionné de technologie, de construction mécanique. Membre du Réseau du Sport de l'Air depuis plusieurs années, j'ai acquis une expérience de constructeur amateur avec la construction d'un Pottier P80S métallique débutée en 1980 au CRIC (Centre de rééducation professionnelle pour handicapés) dans une démarche pédagogique avec des stagiaires en formation professionnelle de prothésistes-orthopédistes !

Ce projet de construction d'un Breguet 14 présente toutefois une autre dimension et relève de plusieurs défis comme le calendrier de construction qui prévoit, dans un optimisme de circonstance, la participation de l'avion au rallye d'octobre 1993, mais aussi celui de trouver les financements pour les fournitures, les moyens logistiques et de fédérer des compétences immédiatement opérationnelles autour d'un tel projet qui ne peut être l'œuvre d'un homme seul.

Ne disposant d'aucune ressource financière ni de structures techniques pour engager la construction, portés par la raison, les spécialistes auraient estimé notre idée irréalisable car relevant du domaine de l'utopie. Il ne restait donc qu'une chose à faire : la concrétiser.

Le cadre juridique du projet

Pour donner un cadre juridique au projet, j'ai l'idée d'intégrer le projet de construction du Breguet dans les activités de l'Association Escadrille Occitane dont je suis président-fondateur. Cette association, basée à Castelsarrasin et à laquelle adhère Luc Gimazane (trésorier) a pour objet la sauvegarde d'avions anciens, elle est propriétaire de deux MH 1521 *Broussard* et d'un Piper PA19. L'ACARA (Association de constructeurs amateurs de Castelsarrasin), affiliée au RSA, informée du projet, apporte son soutien financier, premier acte de la naissance de la trésorerie dédiée au projet Breguet, 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 de la plateforme.

Fin octobre 1992, j'adresse une centaine de dossiers de demande de concours financiers aux entreprises régionales, sans aucun retour. Je décide alors de solliciter directement les entreprises faisant partie de mon réseau professionnel personnel, extra aéronautique, démarche qui sera couronnée de succès, car deux entreprises toulousaines apporteront leur soutien sous forme de mécénat au projet en finançant directement toutes les fournitures nécessaires à la construction : tubes CD4S, tôles, bois certifiés aéronautique, colles et vernis.

Le lancement du projet

Le 17 novembre 1992, lors d'un repas amical servi au CEAT (Centre d'essais aéronautique de Toulouse) pour fêter la victoire de l'équipage sur le rallye, quelques amis adhèrent à l'idée de participer au projet de construction d'un Breguet 14 et d'apporter leur concours par la sensibilisation de leur réseau relationnel professionnel aéronautique et de rechercher des compétences immédiatement opérationnelles à fédérer autour de ce projet.

Gilbert Dutrion, alors chargé de mission pour préparer l'Année commémorative Latécoère, était notre invité opportun dans cette circonstance.

Leur action sera efficace, car, début janvier 1993, Jacques Latouille, ingénieur du CEAT et jeune retraité, propose de mettre ses compétences et son expérience au service de ce projet. Il rejoint l'équipe initiale et accepte d'assurer la responsabilité de la coordination technique de la construction avec Roger Ciryçi, inspecteur de l'Enseignement technique.

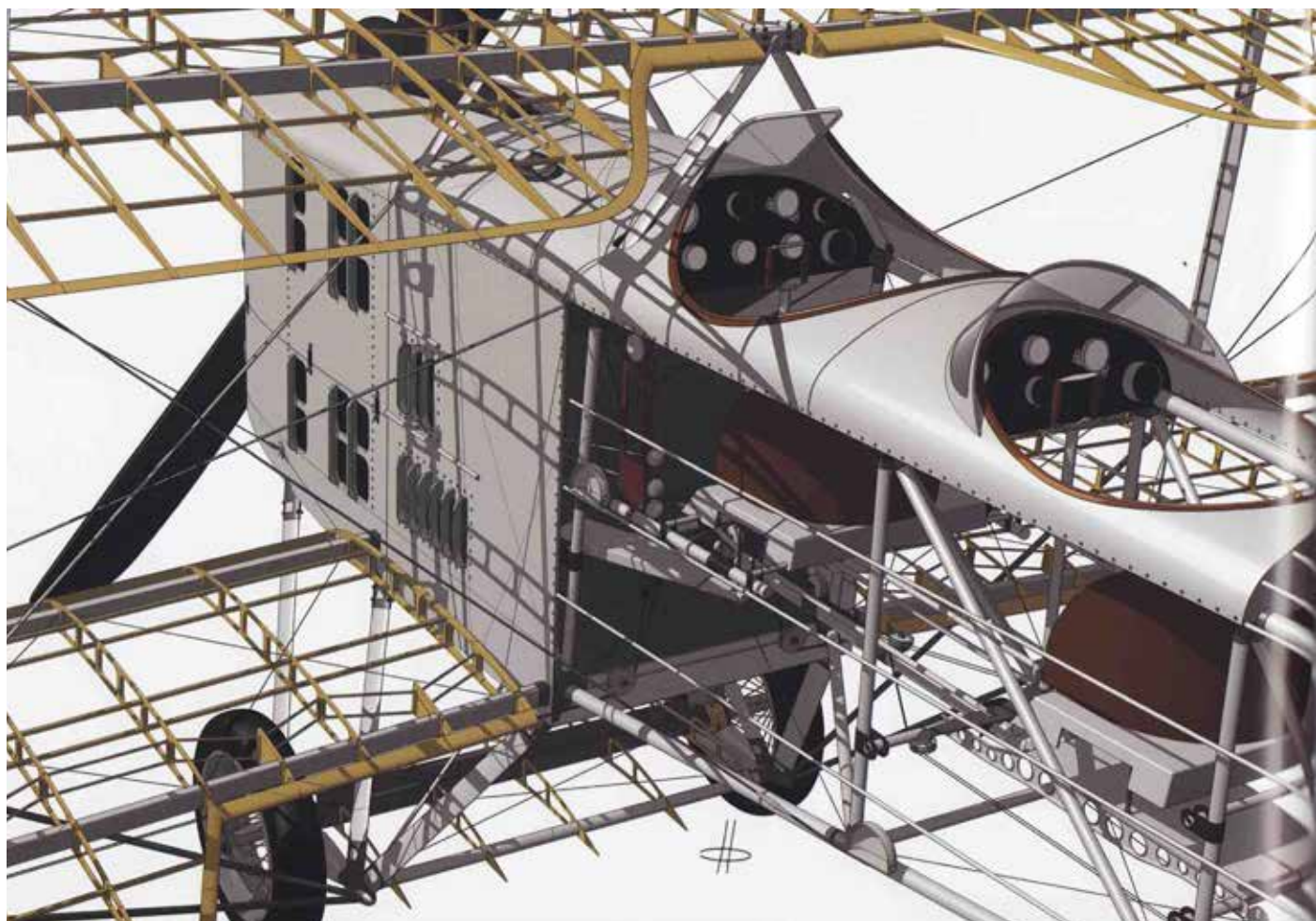
Les plans du Breguet 14

En décembre 1992, je sollicite 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 rencontre l'ingénieur Payen en décembre 1992 à Athis-Mons et je négocie 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 (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 du 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.

Michel Barbié, chef d'atelier principal chez Latécoère, retraité depuis le premier janvier 1993, informé par Marie-Vincente Latécoère de l'existence de notre projet, propose ses services à l'équipe.

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 nœuds de liaison en acier oxysoudés et les huit longerons de la voilure sont réalisés en tubes de section rectangulaire évolutive sur l'envergure. Notons que, suite à la pénurie de métaux entraînant une rupture d'approvisionnement, ces longerons seront alors fabriqués en bois.



Le projet en vue numérique

L'Association Breguet XIV



Compte tenu de l'avancement de la construction, et dans la perspective de la future mise en vol et afin d'assurer un esprit de cohésion et de dynamisation de l'équipe active, pour des raisons pratiques d'organisation, 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.

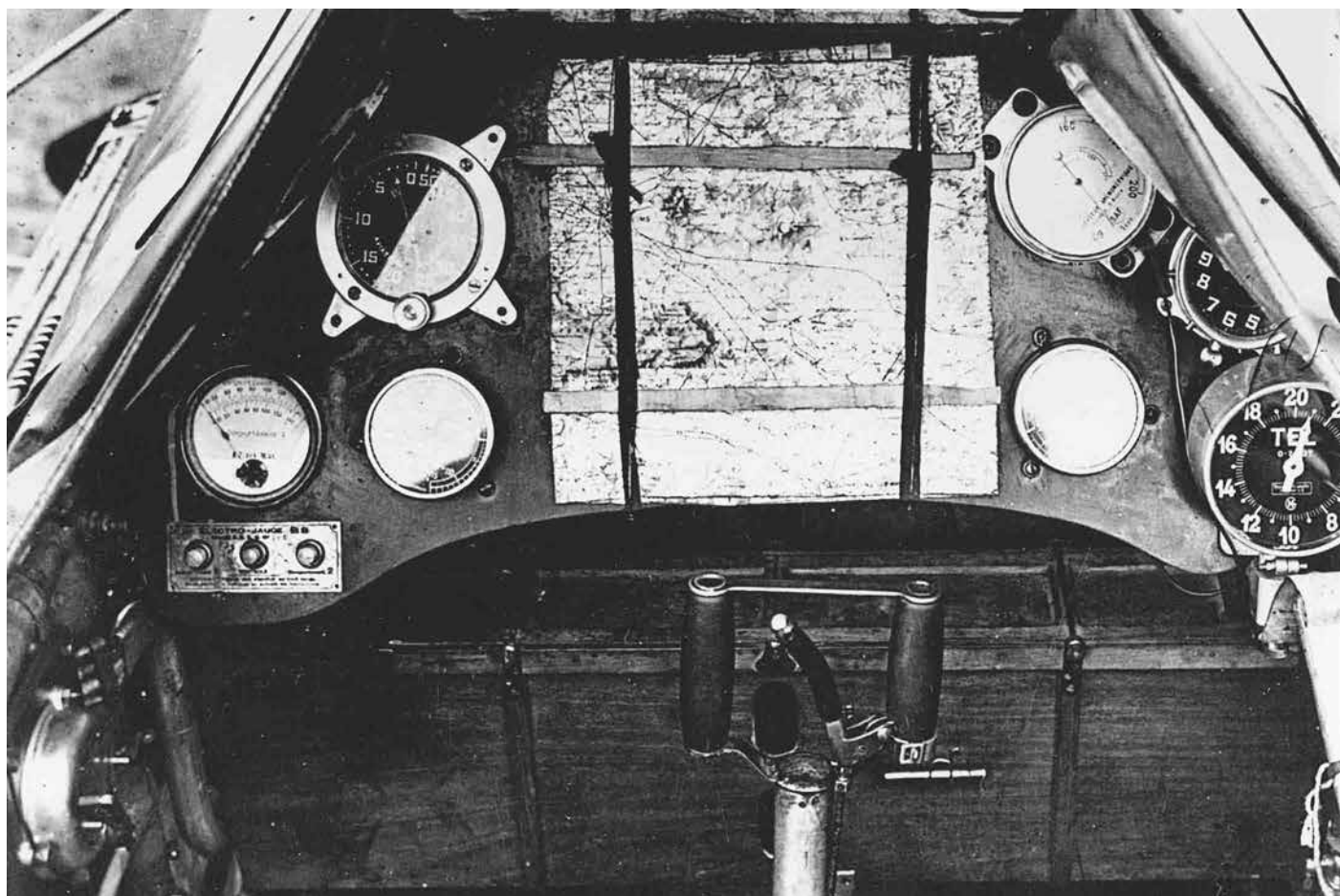
Les membres fondateurs sont : Eugène Bellet (président), Daniel Vacher (secrétaire général) et Gérard Desimone (trésorier), Michel Barbié, Bernard Ceolato, Roger Ciryci, Luc Gimazane et Jacques Latouille,

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'œil à l'histoire du Breguet 14 de Latécoère.

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



Les membres fondateurs de l'Association Breguet XIV : Michel Barbié, Roger Ciryci, Gérard Desimone, Jacques Latouille, Luc Gimazane, 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. Trop complexe administrativement et trop contraignant pour moi dans sa mise en œuvre, le projet, pourtant séduisant, 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 donner de la place dans un hangar pour assembler le futur Breguet 14, nous séduit, mais nous ne disposons pas de l'outillage nécessaire.

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.

Ayant initialement privilégié une démarche pédagogique pour la construction, avec le précieux concours de Roger Ciryci, inspecteur de l'Enseignement technique, qui a accepté de rejoindre l'équipe Breguet 14 en formation, 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 en présence de Philippe Joutard, recteur de l'Académie de Toulouse, de Marie-Vincente Latécoère, d'Alex Raymond, maire de Colomiers, et de Marius Fabre, ancien mécanicien de Breguet 14 des Lignes Latécoère.

Dans cette même démarche pédagogique, le directeur régional de l'AFPA (Association pour la formation professionnelle des adultes), Pierre Garcia, ancien professeur au CRIC de Toulouse, 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*

▼ *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), mais leurs devis dépassaient les moyens financiers dont nous disposions. 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 et 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.

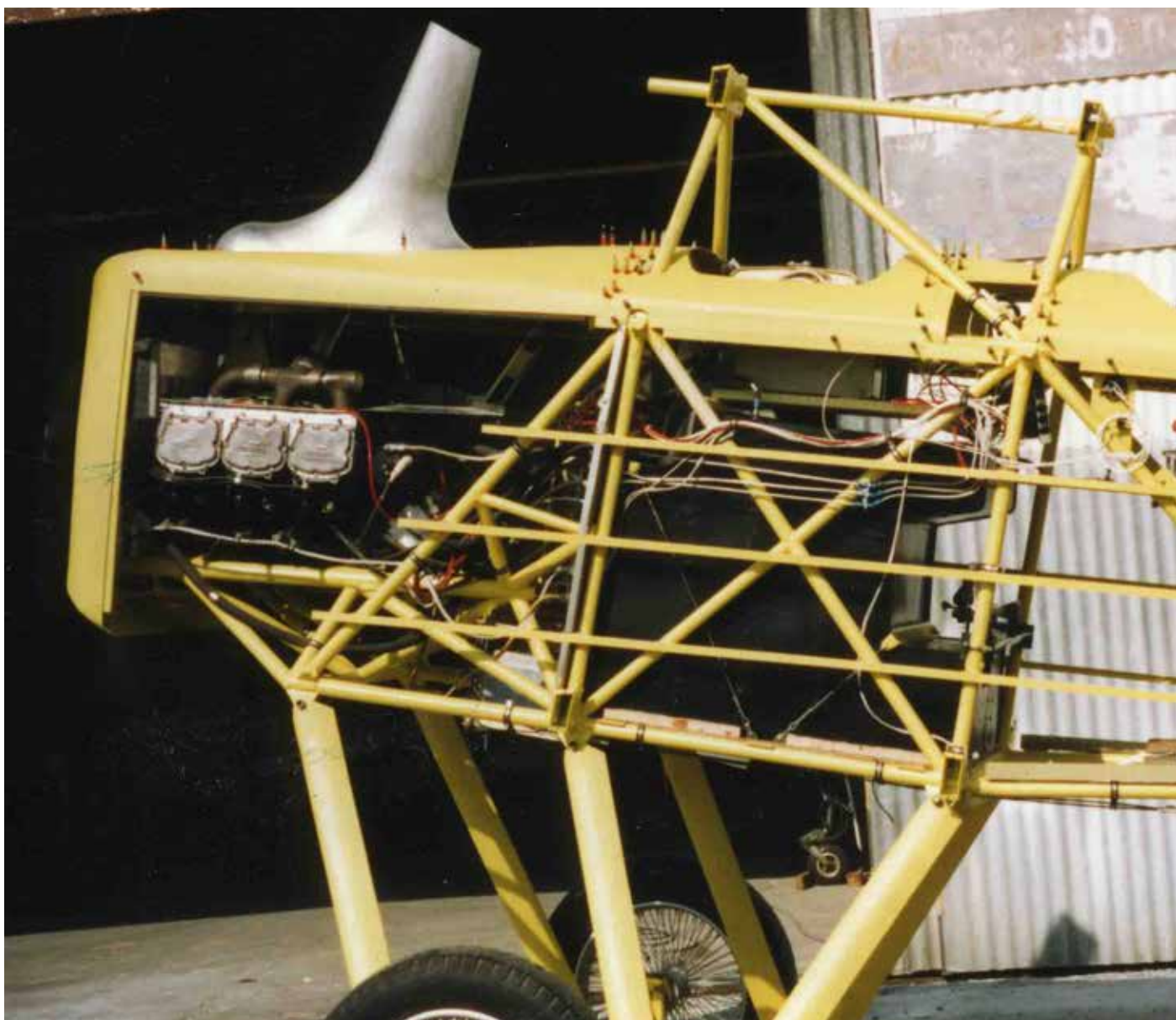
De plus, quelques semaines plus tard, Léo Chagnès décide d'offrir à l'Association Breguet XIV un moteur Lycoming IGO 540 B1A de 350 chevaux provenant d'un avion accidenté et dont il assurera, à sa charge, la révision avant son installation sur le Breguet. L'installation du moteur se fera dans le strict respect des dimensions du maître-couple du fuselage et des différentes sections du compartiment moteur. D'une puissance équivalente au moteur Renault du Breguet 14, le Lycoming permettra d'équiper notre Breguet d'un pot d'échappement de type *cornemuse* 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 du réseaux relationnel et 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 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

Par le succès rencontré par le projet, 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 d'études Assystem Blagnac pour 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 assumée et 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 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 : aaaf@tse@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 en 1998 à Toulouse-Blagnac*



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, durant quatre jours (du 2 au 4 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 Jego, 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 officiellement remise par le général Lucien Robineau, président de la Commission Histoire de l'ANAE (ex directeur du SHA de Vincennes) à Eugène Bellet, président de l'Association, le 26 novembre 2004, salle des Illustres, au Capitole de Toulouse.



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

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 réglementaire, il montre son fort attachement à la réussite de notre projet car il souhaite que le Breguet 14 F-POST serve de *cas d'école* lors de l'élaboration du règlement CNRA, dit *surpuissant* et, avec Jean-Michel Laurensou du GSAC (Toulouse), au cours d'une visite technologique et réglementaire approfondie, la check-list de l'exigeante certification FAR 23, en matière de sécurité. Ce canevas, qui s'appuie sur l'amendement 9 de la FAR23, appelle quelques modifications, acceptées et scrupuleusement mises en œuvre par l'équipe de notre Association. Dans ce même esprit d'exigence, l'Association sollicite Christian Briand, pilote d'essai SOCATA, mais aussi expert en construction amateur, pour réaliser le premier vol de notre avion... et les suivants... Compte tenu de la charge importante de travail à la SOCATA (essais en vol, convoyages fréquents de TBM 700 notamment aux USA), les contraintes professionnelles du pilote d'essais ne lui permettant plus d'assurer la conduite normale des vols de certification dans un calendrier acceptable, engagent l'Association à faire appel, après accord avec la DGAC, à Baptiste Salis. Ce dernier, avant toute poursuite des vols, fera effectuer par son entreprise Air Shop Repairs à Cerny-La Ferté Alais, à titre gracieux, la révision complète des magnétos et le remplacement des capteurs de températures des cylindres et des faisceaux électriques du moteur Lycoming.

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-Moissac, en présence des équipages du rallye aérien 2009, est organisée la cérémonie du baptême du Breguet F-POST avec la marraine Marie-Vincente Latécoère et Bernard Chabbert, le parrain, en présence de nombreuses personnalité aéronautiques locales et régionales.



L'immatriculation provisoire F-WOST pour les premiers vols

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

RESTREINT D'AERONEF

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

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).*



Certificat d'immatriculation

(Certificate of registration)

RESTREINT

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

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)

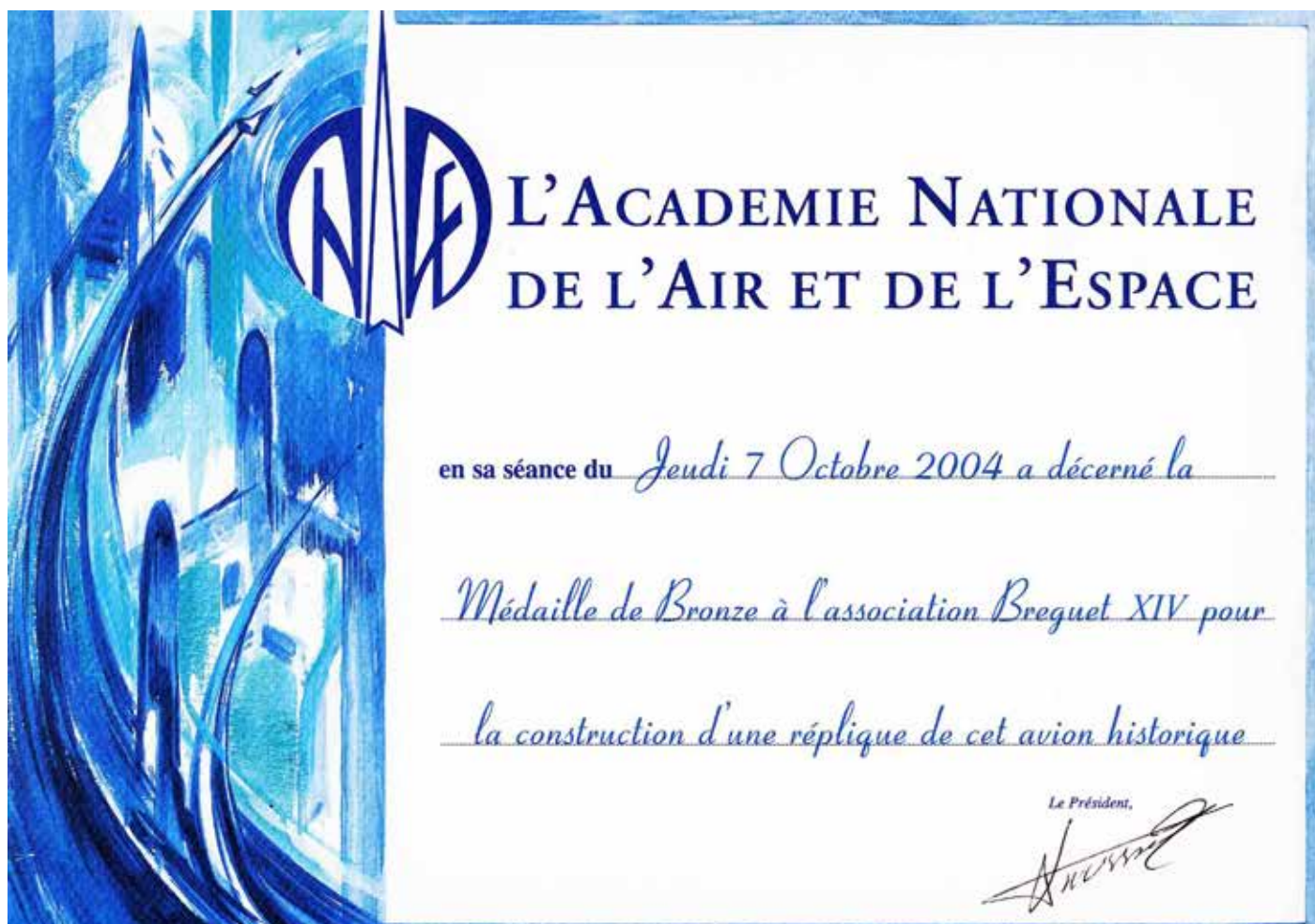
Ministère chargé de l'aviation civile (*Ministry in charge of civil aviation*)



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



▲ 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

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



▲ ▼ *En attendant la Patrouille de France*





▲ À Lasbordes, le plein avant le grand départ

▼ Le Breguet survolé par la Patrouille de France



Sur le Chemin de Compostelle des Aviateurs

En accompagnement des avions du 26^{ème} Rallye Toulouse-Saint Louis jusqu'à l'escale mythique de Cap-Juby et fidèle à l'engagement qui a donné sens à sa construction, le Breguet 14 F-POST a effectué, en septembre 2010, le parcours historique de la Ligne, vol commémoratif organisé par l'Association Breguet XIV, avec le soutien de la Fondation Pierre-Georges Latécoère présidée par Marie-Vincente Latécoère. L'évènement a été parrainé par Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République, et a reçu le soutien du général Palomeros, chef d'État-Major de l'armée de l'Air. La veille du départ, le 17 septembre, une prise d'armes s'est déroulée place du Capitole, avec la participation de la Musique de l'Air, en l'honneur des pionniers de la Ligne associés à notre envol pour l'Afrique, évènement que les Toulousains ont eu la surprise de découvrir, avec le plaisir d'y assister. La Municipalité de Toulouse a ensuite convié les personnalités à une réception, salle des Illustres du Capitole, en forme d'annonce et de présentation du vol vers Cap-Juby.

La Patrouille de France est venue spécialement à Toulouse le samedi 18 septembre 2010 saluer le Breguet 14 F-POST lors de son décollage à destination de Barcelone.

Mêmes escales, même altitude, même vitesse, mêmes paysages, mêmes conditions météorologiques que pour la Ligne. Après avoir fait escale à Barcelone, Alicante, Almeria, Tanger, Rabat, Casablanca, Essaouira, Agadir et Tan-Tan, l'*Avion du Petit Prince* a atterri le 23 septembre à Cap-Juby avec les avions du Rallye.

Avion singulier, le Breguet 14 F-POST comporte toutes les caractéristiques du modèle conçu par Louis Breguet en 1916 : qualités de vol, puissance, vitesse. Il est délicat à piloter en air turbulent et 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 Pionniers de la Ligne.

Aux commandes de cette machine à remonter le temps, avec Luc Gimazane, nous avons fait escale dans les « aéroplaces » de Barcelone, Castellon de la Plaña, Alicante, Almeria, Tanger, Rabat, Essaouira, Tan-Tan pour arriver à Tarfaya-Cap Juby le 23 septembre.

Le moment exceptionnel, d'une intensité émotionnelle rare, tant pour les pilotes que pour tous ceux qui avaient spécialement fait le déplacement pour vivre l'évènement au sol, a été le survol du fort espagnol avec plusieurs passages, avant ce moment historique et symbolique fort, de l'atterrissage sur cette piste de sable au milieu de nulle part et qui redevient Cap-Juby par la magie de l'esprit. Après 85 ans d'absence, l'*Avion du Petit Prince* est de retour à Cap-Juby. Un accueil princier a été réservé à cet avion légendaire, avec haie d'honneur des Hommes Bleus méharistes, fanfare, lâcher de colombes et réception par le Gouverneur, les autorités civiles et militaires et par les habitants de Tarfaya, accueil digne de la légendaire hospitalité marocaine.

Après un baptême de l'air en Breguet 14 offert au Gouverneur avant notre décollage pour rejoindre l'escale technique incontournable de Laayoune, noyée dans les sables du Rio de Oro et baptisée « la perle des sables » où les dunes « chantent » sous l'effet du vent, nous engageons notre retour vers Toulouse avec les étapes à 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, quelques brumes au nord du Maroc mais surtout, une



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

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



atmosphère souvent agitée en Espagne et au Maroc, 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 d'huile et des cylindres du moteur autant que sur le rendement de l'hélice et la portance, conditions qui nécessitent une adaptation de la puissance moteur, du pilotage et 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 de cette machine à remonter le temps, 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 et en toute sécurité, 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 Breguet. Gérard Desimone, ayant participé à de nombreux rallyes Toulouse-Saint Louis et membre de l'équipage vainqueur de cette compétition en 1992, assure, aux commandes du Robin DR 400 F-GZBB, la logistique d'accompagnement. Cédric Lemaître, de Boutique Aéro à Blagnac, aux commandes de son Cessna 172 F-BRPS, permet 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, en forme d'hommage aux Pionniers, est l'aboutissement d'une aventure collective, technique et humaine engagée en 1992, sans aucune aide ou soutien initial, mais avec une équipe qui a mis en œuvre des compétences complémentaires et permis de remporter les challenges successifs : challenge de la construction, challenge de la mise en vol, challenge de la certification et, en forme de ponctuation provisoire, ce challenge du vol commémoratif de Toulouse à Tarfaya-Cap Juby dédié aux pionniers de la ligne.

De retour sur le sol de France, j'avais pleine conscience de ce 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'exprimais au retour de ce vol mémorable à Toulouse en forme de bilan des 25 rallyes que j'ai réalisés sans interruption de 1985 à 2010, couronnés par le Toulouse-Cap Juby-Toulouse aux commandes du 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 de Toulouse

▼ 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*

▼ *Escale à Alicante*





▲ 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 du champ 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





▲ *Rabat*

▼ *L'heure du thé à Rabat*





▲ *Au nord de Rabat*

▼ *Au dessus de la Méditerranée - Passage du détroit de Gibraltar*





▲ *Le Breguet et le Cessna 182 F-GBTS*

▼ *Sous l'orage à Alicante*





▲ Arrivée à Castellon de la Plaña

▼ Pause repas





▲ *Le cap Béar et Port-Vendres*

▼ *La cité de Carcassonne*

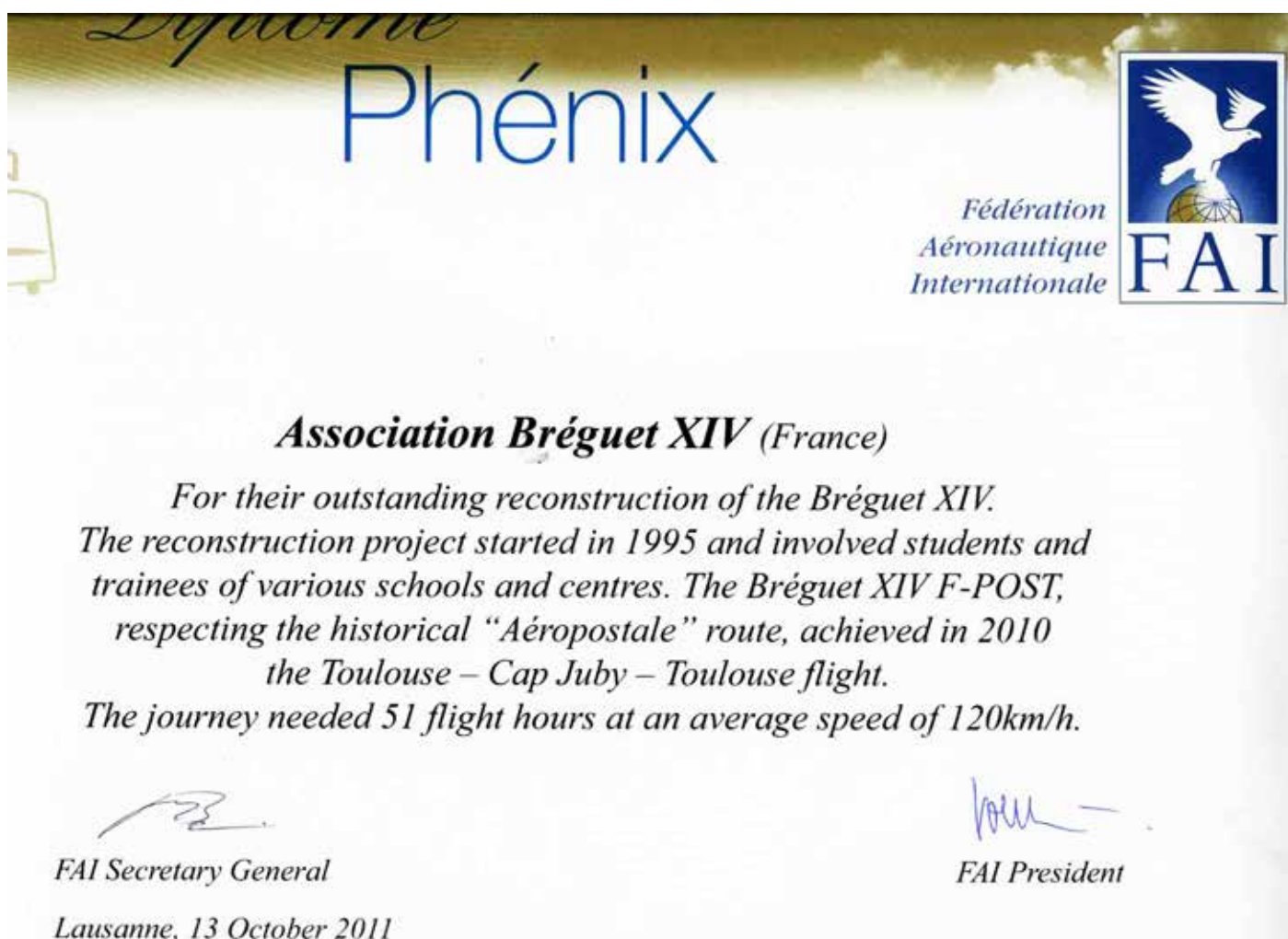




▲ *Survol de la piste de Carcassonne-Salvaza*

▼ *Retour au bercail à Castelsarrasin-Moissac*





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



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



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

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





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





▲ *Le Breguet célèbre à Mont-de-Marsan, 30 ans de service du Mirage F1 en avril 2013*

▼ *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^{ème} 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, j'ai décidé, en 2015, pour raison de santé, d'arrêter définitivement de piloter et de cesser d'assurer toute responsabilité ou participation active associative, et Sébastien Poncin, ancien directeur d'ASTRIUM (Satellites) à Toulouse et ami de longue date que j'avais invité à rejoindre l'Association en 2012, a accepté de me succéder à la présidence de l'Association Breguet XIV. Depuis sa création en 1995, l'Association a accueilli de nouveaux membres : Alain Bertrand (retraité de l'armée de l'Air) et Ismaël Exposito, tous deux mécaniciens professionnels, qui participent bénévolement à 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 : moi-même (président d'honneur), Marie-Vincente Latécoère, Jacques Latouille, Léo chagnès, Bernard Ceolato, Michel Barbié et Claude Manau.

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 eu l'honneur d'avoir été choisi comme ambassadeur de la Piste des Géants du site historique de Toulouse Montaudran. Pour marquer le 100^{ème} anniversaire du premier vol d'un Breguet 14, le F-POST a eu le privilège d'avoir été associé, en novembre 2016 à Blagnac, au premier vol de l'A350-1000.

Depuis la mise en vol du Breguet 14 F-POST le 11 novembre 2003, l'Association Breguet XIV assure la responsabilité de la maintenance mécanique et les présentations, assurées ses membres actifs bénévoles. Ses ressources financières sont constituées de la participation aux frais versée par les organisateurs d'évènements et des meetings qui sollicitent la présence de l'avion.

En 2020, le Breguet 14 F-POST totalise 500 heures de vol. Il a participé à près de 50 meetings aériens dans toute la France, dont trois salons aéronautiques du Bourget (2009, 2011 et 2017), deux meetings de La Ferté Alais. Il a été aussi associé à de nombreuses manifestations militaires commémoratives sur cinq bases aériennes, Evreux, Rochefort, Hyères, Mont-de-Marsan (30 ans de la mise en escadrilles du Mirage F1) et Cazaux (80 ans de l'Armée de l'Air). Et, fidèle à l'engagement énoncé en 1992, le Breguet 14 F-POST a décollé de Toulouse le 18 septembre 2010, pour réaliser un vol historique sur ce « *Chemin de Compostelle* », de Toulouse à Cap-Juby. Depuis 2003, le F-POST reste l'unique Breguet 14 en état de vol dans le monde.

Eugène Bellet

Album photo





▲ *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^{er} 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*



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

OSHKOSH 2018

Encore une année
win-win

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

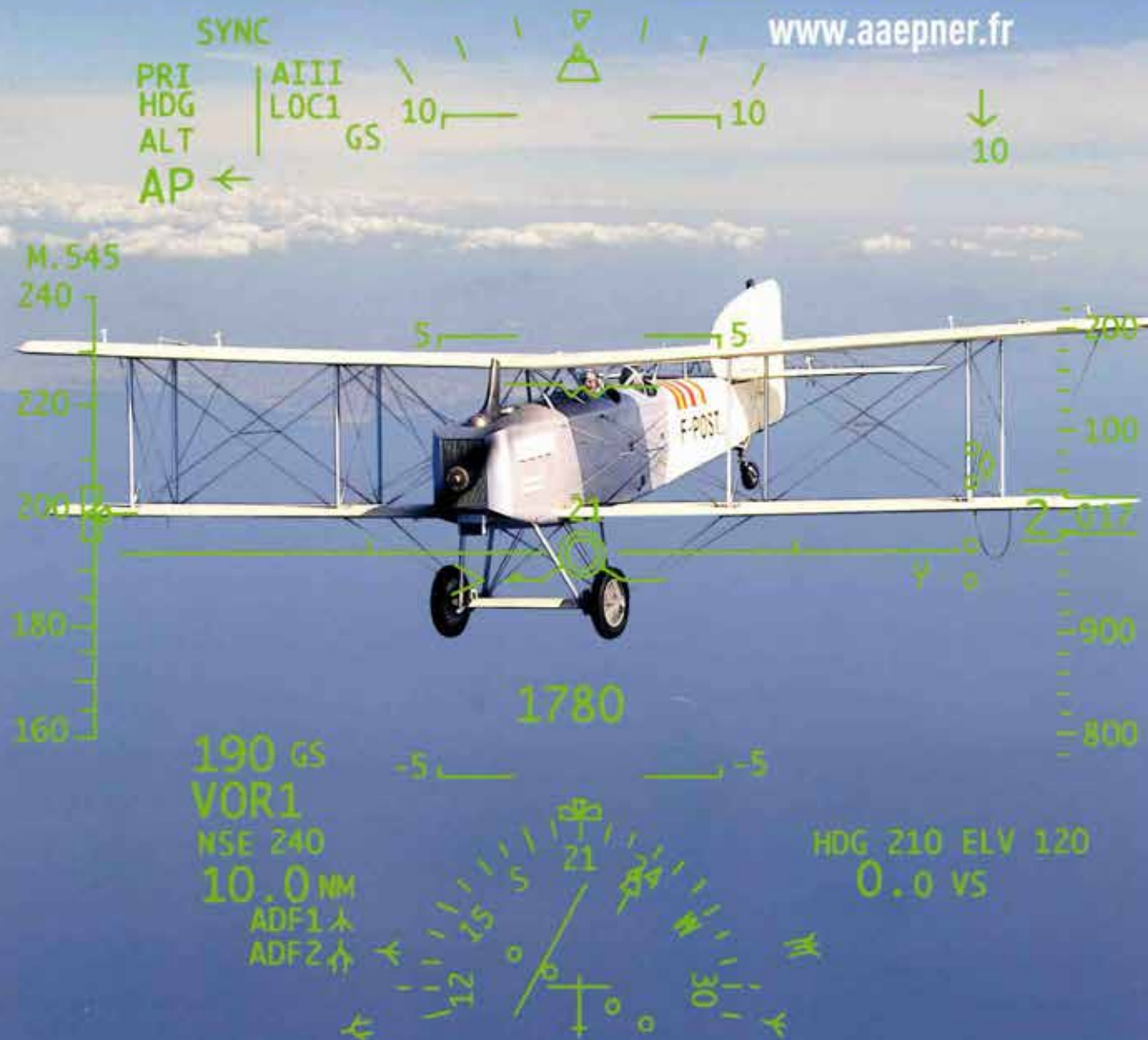
5,80 €
SEPTEMBRE 2018

#750

N° 36 - JANVIER 2018

HBCGV TOP

www.aaepner.fr



**BAPTÊME DE
LA PROMOTION
2016-2017**



**ALOUETTE
1101 :
LE RETOUR**



N°275 1^{er} trimestre 2012

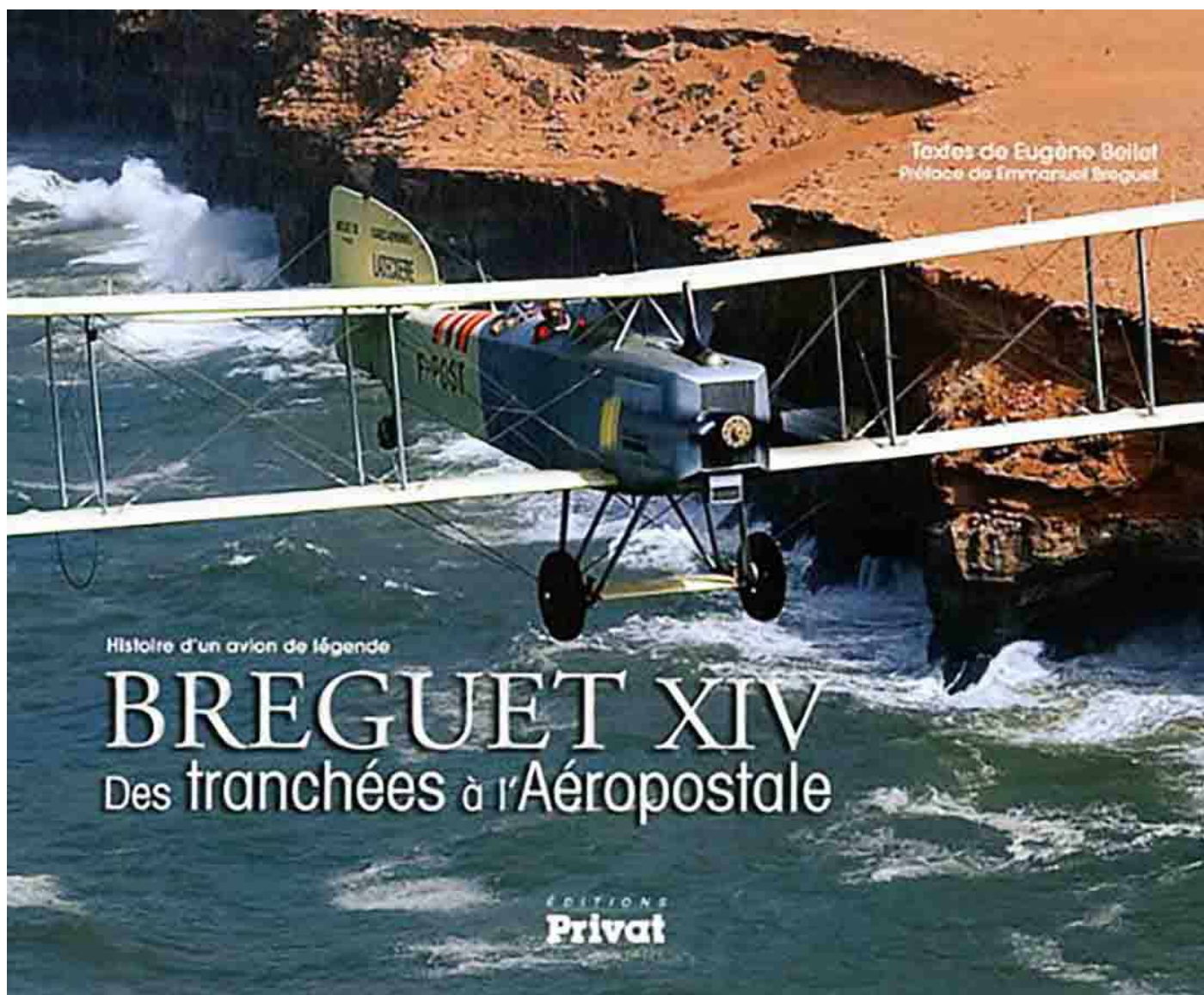
Page de couverture de la revue du Réseau du Sport de l'Air (RSA) consacrée au Breguet F-POST (Le RSA a participé financièrement au projet)



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

▼ *Eugène Bellet et Pierre Beder, président des Ailes en Midi-Pyrénées*





Les membres actuels de l'Association Breguet XIV

SENEGAL

10^{ème} RALLYE AERIEN
TOULOUSE
SAINT-LOUIS DU SENEGAL
DU 3 AU 15 OCTOBRE 1993



ASLAM

POSTES 1993

CARTOR