

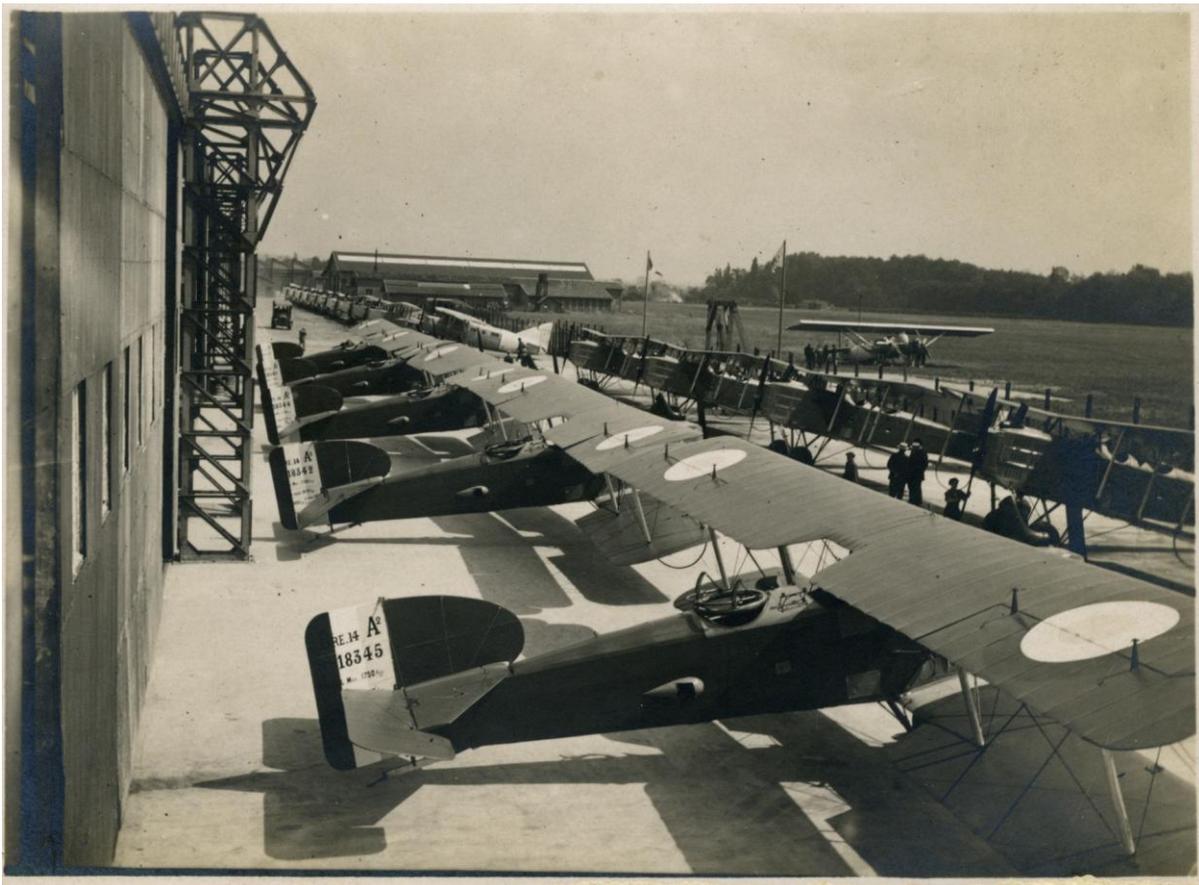
## BREGUET XIV, LE RETOUR

Si vous êtes Toulousain et passionné de l'histoire « Breguet », vous ne devez manquer la conférence que donnent Eugène Bellet (président de l'association Breguet XIV) et Emmanuel Breguet (petit fils du constructeur), conférence intéressante à plus d'un titre :

### - Les Avions Louis Breguet

C'est en 1775 qu'Abraham Breguet installe à Paris une grande marque française de montres qui se rendra célèbre 5 ans plus tard avec une montre automatique « perpétuelle ». L'horloger ne cessera d'innover, notamment dans le domaine aéronautique (la type XX de l'Aéronavale) et ce, en dépit d'une faillite en 1987. La Société sera reprise par le Groupe Swatch.

La Société des Avions Louis Breguet est fondée en 1911 par Louis Charles Breguet, arrière petit fils d'Abraham, et produira, dès 1916, 8000 exemplaires du Br XIV, pour des besoins militaires puis civils, dans son usine de Villacoublay, avec l'aide de nombreux autres constructeurs, dont Michelin à Clermont Ferrand.



*les Br XIV civils, sous-traités à divers constructeurs, devant le hangar de Montaudran.*

Après la guerre, dans leur version civile, il sera rendu célèbre par des pilotes comme St Exupéry, Daurat, Mermoz et bien d'autres.



Et puisqu'on l'évoque souvent, rappelons que le Point d'Interrogation de Costes et Bellonte, était un Breguet XIX, construit à 2000 exemplaires à partir de 1922.

Comment ne pas citer aussi le Breguet Deux Ponts, en 1950, et les célèbres planeurs Br 901 et 904. L'aventure toulousaine se concrétise en 1959 avec la création d'une usine à Blagnac, où sera construit le Breguet Atlantic, patrouilleur maritime produit à 115 exemplaires.

La société sera rachetée en 1971 par les Avions Marcel Dassault (AMDBA)

#### - La réplique du Breguet XIV

Comme toujours, c'est une affaire de passionnés, menés par Eugène Bellet, qui décident, en 1992, de se lancer dans l'aventure de la reconstruction de cet avion mythique des lignes Latécoère.

Eugène Bellet et Luc Gimazane feront le périple, en Septembre 2010, avec le F-POST, jusqu'à Cap Juby, après les survols féériques de Gibraltar et du désert marocain



Gibraltar



Désert



Cap Juby

Ils y associeront des élèves des lycées et des centres de formation professionnelle de la région. L'assemblage final ( l'avion , biplan, mesure 14,80 m d'envergure pour presque 50 m<sup>2</sup> de surface alaire !) se fera dans l'atelier de Léo Chagnès (société STAR) qui participera, bénévolement, à la fabrication des ailes et à la finition de l'appareil et fera don d'un moteur Lycoming IGO de 350 ch, réducté. Ce moteur est intégré, en lieu et place du moteur, introuvable, Renault 12 cylindres en V, dans le capot moteur, conformément au dessin original. L'hélice de presque 3 m de diamètre est

réalisée par Evra et tourne à 1850 t/mn. Les plans complets ont été refaits par Roland Payen à partir de la reconstitution de documents d'origine.



**Br14 avant entoilage**

Le premier vol sera réalisé par Christian Briand (pilote d'essai SOCATA), accompagné de Léo Chagnès, le 11 Novembre 2003, suivi de Luc Gimazane, Baptiste Salis et de Jean-Claude Bordenave (Pilote d'essai CEV).

Je suis personnellement très attaché à cet avion car il nous (DGAC) a servi de « cas d'école » lors de l'élaboration du règlement CNRA, dit « surpuissant », et nous avons appliqué, avec Jean-Michel Laurensou, mon collègue du GSAC, au cours d'une visite technologique et réglementaire approfondie, la check-list de certification FAR 23, plutôt exigeante en matière de sécurité.

Ce canevas, qui s'appuyait sur l'amendement 9 de la FAR23, plein de bon sens (les connaisseurs apprécieront !) avait appelé quelques modifications, sur l'installation motrice notamment, et de rares exemptions, acceptées par l'équipe qui, au départ, se demandait bien à quelle sauce l'Administration allait les croquer : quasiment certifié ce Br XIV !

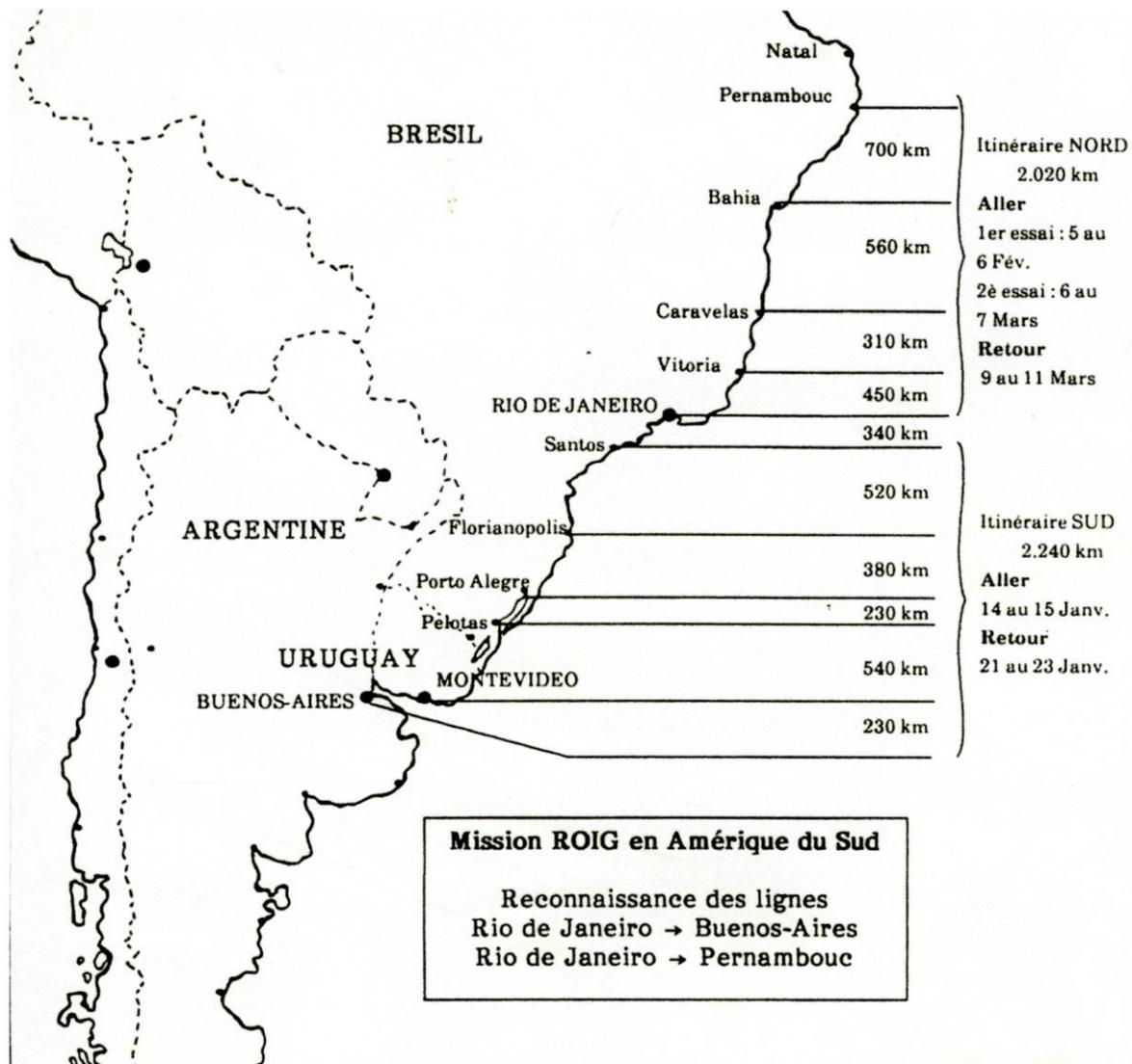
Cependant, de l'utilité d'avoir un bon pilote d'essai et de la présence du copilote : Christian Briand se souvient des 80 kg qu'il avait dû appliquer sur un côté du palonnier pour tenir la ligne droite, ainsi que du manche, en roulis, quasiment planté dans du béton !

Pour admirer cet avion, rendez vous à Moissac où il a pris ses quartiers d'hiver.

- La suite de l'aventure : le retour sur les traces de l'Aéropostale.

**Voir affiche de la conférence**

Au cours de cette conférence, l'Association Breguet XIV présentera le retour de « l'avion du Petit Prince » au Brésil, pour les 90 ans de la mission « ROIG », mission de prospection des futures lignes du Brésil, de l'Uruguay, de l'Argentine. L'avion sera acheminé, démonté, par bateau, comme en 1924, et remonté à Rio de Janeiro pour rejoindre, par étapes commémoratives, Montevideo puis Buenos Aires. La carte ci-jointe donne une idée de la mission « ROIG » de 1924/25.



**Carte mission « ROIG », du nom du pilote de l'Aéropostale qui en fut l'organisateur.**

Mais la conférence, agrémentée d'une mine iconographique inédite exceptionnelle, ne s'arrête pas là. Deux autres thèmes seront exposés :

- Le Breguet XIV – avion de légende : retrace toute la vie, militaire et civile, de cet avion.
- La renaissance du Breguet XIV : retrace toute l'aventure de cette reconstruction et du vol commémoratif vers Cap Juby en 2010.

Une belle occasion à ne pas manquer : chanceux les Toulousains !

Jean-Marie Klinka