

CES PILOTES D'ESSAIS EN VOL ORIGINAIRES DE RHONE-ALPES NE LES OUBLIONS PAS

Dans ce texte nous souhaitons rendre hommage à des pilotes brevetés pilotes d'essais en vol, originaires de Rhône-Alpes, la plupart, ayant appartenu à l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER).

L'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER), établissement d'enseignement supérieur, mondialement connue, forme aujourd'hui des pilotes, des ingénieurs navigants et des parachutistes d'essais ainsi que des contrôleurs d'essais et de réception. L'EPNER est installée aujourd'hui sur l'emprise de la base aérienne d'Istres-Le Tubé.

De nos jours, le recrutement de ces pilotes et ingénieurs d'élite est draconien. Ils proviennent de la filière avion ou de celle des voilures tournantes avec un minimum de 1.500 heures de vol et une aptitude médicale au vol sur appareil de combat obligatoire. Si la majorité des candidats parviennent des trois principales armées aériennes françaises: Armées de l'Air, Aéronautique Navale et Aviation Légère de l'Armée de Terre, certains autres sont issus de grandes entreprises aéronautiques, mais également d'Air France. De par son rayonnement international, l'Ecole forme des pilotes et ingénieurs étrangers.

Historique des 'Essais en Vol'

1915, le Ministère de la Guerre établit à Villacoublay la "Section des essais en vol" du service technique et industriel de l'aéronautique, premier organisme officiel chargé de contrôler la mise au point des aéronefs prototypes nationaux et d'évaluer les aéronefs étrangers.

1933, : la "Section d'essais en vol" devient le "Centre d'Essais des Matériaux Aériens" (CEMA), et étend son champ d'activité aux moteurs et équipements aéronautiques.

1935, mise en d'une annexe à Marignane dans le cadre d'une campagne d'essais.

1939, le CEMA est transféré à Orléans Bricy.

1940, le CEMA est transféré à Toulouse Blagnac, puis à Marignane.

1944, en octobre, la Direction Technique et industrielle de l'Aéronautique transforme le CEMA en "Centre d'essais en vol" (CEV) et décide de l'implanter à Bretigny.

1946, création de l'Ecole du Personnel Navigant (EPN) à Bretigny.

1948, le Centre Aérien Technique de Réception et d'Entraînement (CATRE) de Villacoublay est intégré au CEV et devient le "Groupe réception". Création de l'annexe de Cazaux.

1949, création de l'annexe d'Istres pour accueillir les équipages chargés des essais à grande vitesse et préparer le transfert de l'annexe de Marignane.

1953, l'EPN prend son nom actuel d'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réceptions (EPNER) et forme ses premiers élèves étrangers.
1960, les sections d'essais "Avions" et "Moteurs" sont transférées de Brétigny vers Istres.
1962, l'EPNER quitte Brétigny pour Istres.
1970, la section d'essais "Armes et engins" est transférée de Brétigny vers Cazaux.
1984, la section d'essais "Voilures tournantes" est transférée de Brétigny vers Istres.
17 janvier 1997,, regroupement des établissements d'essais de la Délégation pour l'Armement (DGA) au sein de la Direction des Centres d'Expertises et d'Essais (DCE). Le CEV constitue, avec le CAP, la branche essais en vol (ETC1) de la DCE. Le CEV débute une importante restructuration qui conduit notamment à une redistribution des activités (aériennes et administratives) de Brétigny sur Istres et Cazaux.
2003, la direction du CEV quitte Brétigny pour s'installer à Istres. La base d'essais de Brétigny prend le statut de détachement rattaché à Istres. Le CEV fusionne avec le centre aéroporté de Toulouse (CAP) pour devenir le CEVAP.
2005, la réforme de la DGA conduit le rattachement du CEV à la Direction des Essais. Le 23 février 2005, le CEVAP devient la base d'essais de Toulouse du CEV.
2006, le CEV se réorganise pour répondre à ses enjeux : un pilotage central plus fort, proche des activités opérationnelles et un dialogue renforcé vis-à-vis des nouvelles instances de la DGA.
2009, la DGA change de nom : la Délégation Générale pour l'Armement devient Direction Générale de l'Armement.
2010, le CEV devient DGA Essais en vol. La base d'essais de Toulouse est rattachée à DGA Techniques aéronautiques
2021, l'EPNER fête les 75 ans de sa création.

Le Cercle Aéronautique Louis Mouillard tient à remercier les administrations et organismes à caractère aéronautique, à qui un courrier a été adressé, et resté sans réponse à ce jour.

Le **CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD (CALM)**,
du nom d'un précurseur de l'Aéronautique, d'origine lyonnaise,
se doit, par des articles mis en ligne sur son site Internet,

<https://calm3.jimdofree.com/>

de pérenniser la **MEMOIRE**

des personnes, des faits et événements liés à l'aéronautique en Rhône-Alpes

COLLIEUX, Maurice, est né le 1^{er} juillet 1880 à Lyon 2^{ème}.

Fils de Pierre Félix Colliex et de Clotilde Tissot, Maurice Colliex est un ami d'enfance des frères Voisin. Avec Gabriel, il fréquente le Lycée Ampère et réalise en 1903 des vols en planeur dans la région lyonnaise. En 1896, il a commencé ses premières glissades aériennes sur le plateau de Retord dans les monts du Bugey. Il a passé sa licence es-sciences physique et mathématique en vue d'entreprendre des études aéronautiques.



Il débute comme ingénieur chez Voisin, en 1906, puis obtient le brevet de pilote n°85, le 10 juin 1910, et réceptionne les avions Voisin destinés à l'armée. En 1911, il essaye les premiers hydravions Voisin, puis se lance dans la construction d'hydravions géants. Mobilisé en 1914, il cumule les fonctions de chef-pilote et d'instructeur technique dans les centres militaires de Pau, Avord et Ambérieu en Bugey. Ultérieurement, Maurice Colliex, en tant qu'ingénieur aux Fonderies d'Asnières, participe à l'élaboration de métaux pour l'aéronautique.

Maurice Colliex décède à Paris 16^{ème}, le 16 décembre 1954.

Il est considéré comme le premier pilote d'essais en vol français.

OLLAGNIER, Eugène, est né le 8 octobre 1892 à Lyon

Kimmerling lui donne le baptême de l'air à Bron. Quelques jours après, muni de la somme nécessaire à son inscription à l'école de pilotage de Bron, il devient élève-pilote de Plantier. Breveté pilote à Bron, à l'âge de 19 ans, le 7 mars 1913, avec le n°1257, en même temps que le futur as du looping Pégoud.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, il fit partie de l'escadrille spécialisée dans les raids à longue distance. Après 17 mois d'escadrille, il fut désigné comme moniteur à Ambérieu en Bugey. Le Ministère de l'Air le choisit comme pilote d'essai, poste où il restera jusqu'en 1921. Il procédera à la réception d'un millier d'appareils avant de reprendre la pharmacie familiale à Lyon.



Eugène Ollagnier adhère aux Vieilles Tiges, le 13 septembre 1945, sous le n°5, il en assura la Vice-Présidence du Groupement Joseph Dumas. Eugène Ollagnier assurera la Présidence active de l'Association des Amis de Pégoud afin de perpétuer le souvenir de ce grand As. Il décède à Miribel (Ain), le 10 juin 1967.

NICOLAS, Pierre-Avit, né le 25 mars 1907 à Salaise sur Sanne. (Isère)

A Salaise sur Sanne, où son père était receveur-distributeur des Postes, Pierre-Avit Nicolas fréquente l'école communale, puis a poursuivi ses études à Beaurepaire et à Voiron, pour terminer à Cluny. Ingénieur des Arts et métiers, il obtient une bourse pour l'Ecole de pilotage de Bourges. Il accomplit son service militaire au 35^o Régiment d'aviation à Bron et

après un stage à Avord, il termine Sous-Lieutenant pilote. Il passe le concours d'ingénieur adjoint des travaux de l'aéronautique et se classe premier.

Il est alors attaché au centre d'essais de Villacoublay. En juin 1937, il est nommé ingénieur des travaux de l'aéronautique de l'Etat. En mai 1938, il se voit décerner à la Sorbonne le diplôme de vermeil des hommes de courage. L

Le 25 juin 1938, en essayant un planeur prototype, Pierre-Avit Nicolas trouve la mort. Il comptait alors 100 heures de vol sur avions prototypes dont 60 heures de vol de nuit et 130 heures sur planeurs. Il avait mis au point 14 avions militaires, 8 avions de transport, 5 avions de tourisme, 7 avions étrangers et 4 planeurs.

Une association de fidélité à sa mémoire a fait apposer, sur sa maison natale, un médaillon en bronze. Lors de la démolition de sa maison natale, une stèle fut élevée sur la place devant la mairie de Salaise sur Sanne.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-salaisesursanne-pnicolas>

MAZOYER, Roger, Auguste, Martin, est né le 6 mai 1914 à Saint Etienne (Loire)

Roger Mazoyer, breveté pilote en 1933, rejoint la base aérienne d'Istres en 1936 pour une formation de bombardier.

Pilote-instructeur à Saint Etienne et à Tarbes où il intègre les usines Morane-Saulnier.

Il mène une vie courageuse au sein de la Résistance avant d'être déporté dans des camps de concentration.

En 1953, il est breveté pilote d'essai-réception chez Morane-Saulnier à Tarbes. Il réceptionne plus de 1800 appareils en 15 ans et participe aux présentations des appareils de la marque dans le monde entier.

Le 23 juillet 1968, il trouve la mort à Sabalos (Hautes-Pyrénées) lors des essais en vrille d'un appareil.

Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945 avec palmes, Médaille de la Résistance, Médaille des Déportés, Médaille de l'Aéronautique, avec 10.000 heures de vol, Roger Mazoyer repose dans le cimetière de Valbenoite à Saint Etienne.

VANDERPOL, Henri, est né le 2 octobre 1917 à Lyon

Fils de Jules Anaïs Vanderpol (ingénieur) et de Charlotte Marie Louise Gonin. Henri Vanderpol fait la Classe préparatoire à Sainte-Geneviève à Versailles entre 1935-1936. Reçu simultanément à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures et à l'Ecole Polytechnique, il est arrivé 30^{ème} sur 213 au concours d'entrée de l'Ecole centrale des Arts et Manufactures, et lassé 204^{ème} au concours d'entrée à Polytechnique. Henri a choisi Polytechnique. Promotion 1937. Puis, il entre à l'Ecole militaire et d'application de l'armée de l'Air de Versailles-Villacoublay en 1939. Brevet de pilote militaire n° 29.146 obtenu au BGE de Versailles (Yvelines), le 22 février 1940. Nommé Sous-lieutenant à titre définitif du cadre navigant, le 22 août 1939. Après l'Armistice de juin 1940, il, gagne l'Algérie et s'engage dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL), affecté au GC 3/3 'Ardennes', il vole sur P-47D

Thunderbolt. Nommé Capitaine de Réserve, il termine la Seconde Guerre mondiale avec la Croix de Guerre 1939-1945 et trois citations.

Le 1^{er} novembre 1945, Henri Vanderpol entre à la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est (SNCASE) à Marignane. Il assure les vols de réception des Lioré et Olivier LeO 451 destinés à l'Institut Géographique National (IGN). Participe, comme navigateur, aux essais de l'hydravion SE 200, piloté par Jacques Lecarme, Copilote de Jacques Lecarme pour le premier vol du quadrimoteur SE 1010 de la SNCASE, le 24 novembre 1948. Cet appareil stratosphérique était destiné aux missions photographiques de l'Institut de Géographie National (IGN).

Le 1^{er} octobre 1949, Henri Vanderpol, en équipage avec Sylvio Agliani (ingénieur du bureau d'études SNCASE), Pierre Bouillon (ingénieur), Marius Rivet (radio-navigant d'essais), Ferdinand Pillet (mécanicien), Valéry Chasson (mécanicien), décolle avec le prototype du SE 1010 de Marignane pour un 34^{ème} vol comportant deux essais. Au deuxième essai, le quadrimoteur, devenu incontrôlable à cause de sa gouverne braquée à fond, exécute un demi-tonneau pour s'engager dans une vrille à plat, l'avion s'écrase dans les vignes près de Carcès (Var). Les six membres d'équipage sont tués.

Une stèle sur le lieu du drame. <https://www.aerosteles.net/stelefr-carces-se1010>

Une rue de Marignane porte son nom. Une plaque sur la concession funéraire familiale au cimetière de Loyasse à Lyon 5^{ème}.
http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/departement69.htm

Citation à l'ordre de la Nation, en date du 2 octobre 1949, Chevalier de la Légion d'Honneur, à titre posthume, en date du 31 décembre 1949. Henri Vanderpol repose dans le cimetière communal de Cogolin (Var).

CHALARD, Michel, est né le 17 janvier 1919 à Villeurbanne (Rhône).

Michel Chalard effectue des études d'enseignement technique à l'Ecole de la Martinière à Lyon. A la fin de ses études, bénéficiant d'une bourse de pilotage, il suit les cours d'élève-pilote à l'Ecole Hanriot à Bourges en août 1937 où il obtient son brevet de pilote. En 1938, jeune sergent, il s'engage dans l'Armée de l'Air et se trouve affecté à la base aérienne 105 à Bron. Il rejoint la 2^{ème} escadrille du Groupe 1/35 équipée de bimoteurs Amiot 143 et avec son groupe, il participe à la Campagne de France en 39/40 en effectuant de nombreuses missions de guerre.



Michel CHALARD (M)
- 1957 -

A la fin des hostilités, il rejoint l'Afrique du Nord, puis la Syrie, et c'est ainsi qu'il participe à la formation du Groupe 1/22 Maroc. Tout d'abord sur Léo 45, puis sur B 26 Marauder, il prend part aux Campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne, en réalisant un grand nombre de missions de bombardement sur des objectifs ennemis.

Le 1^{er} avril 1945, il est nommé, au Centre d'Essais en vol d'Orange, en tant que sous-lieutenant affecté à la section armement, puis à la section des moteurs-avions. Il vole sur tous les monoplaces du Centre d'Essais, du P 39 Airacobra au Fw 190. Muté au Centre d'Essais de Brétigny en 1949, il effectue le stage de l'Ecole du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER), où il obtint le brevet de pilote d'essais numéro 121 en 1949. Instructeur-pilote à l'EPNER en 1950, il cumule cette fonction avec celle de Directeur-adjoint de 1951 à 1952

Il quitte l'Armée de l'Air en 1952 avec le grade de capitaine. Il reste toutefois au Centre d'Essais de Brétigny, à titre civil, et effectue les essais officiels du Morane MS 755 Fleuret et du Fouga CM 170 Magister. En 1955, Michel Chalard est engagé par la Société Nord Aviation et participe aux essais des avions à réaction Gerfaut et Griffon avec André Turcat. Le 17 avril 1956, il effectue à Istres le premier vol du Nord 1405 Gerfaut 02 et le 23 janvier 1957, le premier vol du Nord 1500.



Michel CHALARD à bord du « Mystère IV N » à Brétigny le 26/10/54

Le 28 février 1957, toujours à Istres, il bat sur Gerfaut le record du monde de vitesse de montée, lâcher des freins - 3000 mètres en cinquante secondes - améliorant de 6 secondes le record atteint par l'avion américain Skyray.

Michel Chalard trouve la mort, le 26 avril 1957, alors qu'il expérimente, aux commandes d'un Nord 2501 E Noratlas, une approche sous très forte pente sur le terrain de Melun-Villaroche. Michel Chalard, breveté pilote d'essais, breveté pilote de ligne, breveté pilote professionnel d'hélicoptère, breveté pilote d'hydravion, totalisait 7.000 heures de vol et laisse son épouse avec 7 enfants. Officier de la Légion d'Honneur, titulaire de la Médaille militaire, de la Croix de Guerre 39/45 avec deux palmes et trois étoiles, et outre ses qualités, Michel Chalard laisse le souvenir d'un homme affable d'une grande bonté.

Sa mémoire est honorée dans la commune de La Boisse, où il repose ; une rue de cette localité de l'Ain porte son nom ; le 8 juillet 1993, la promotion sortante de l'Ecole des pilotes d'essais d'Istres porte le nom de Promotion Michel Chalard ; à Brétigny, une plaque lui rend hommage.



LANVARIO, Jean, est né le 5 décembre 1918 à Crest (Drôme).

Jean Lanvario est attiré très tôt par l'aviation et s'engage dans l'Armée de l'Air en 1936. Il suit les cours de pilotage à l'école Caudron d'Ambérieu-en-Bugey où il est breveté pilote sous le n°25856 en date du 10 août 1936., Nommé sergent, il est affecté à la base aérienne 105 de Bron où il vole sur Amiot 143. Il effectue quelques vols sur Potez 63-11 en 1940.

Mis en congé d'Armistice, Jean Lanvario décide de fuir la France en traversant les Pyrénées. Il est arrêté par la police espagnole et interné au camp de Miranda. Parvenu en Afrique du Nord, il est affecté comme pilote sur B 26 Marauders au Groupe de bombardement 'Bretagne'. Nommé officier-pilote sur B 26 Marauder, il participe aux opérations de guerre sur l'Italie et l'Allemagne en 1944-45, et termine la Seconde Guerre mondiale après avoir effectué plus de 110 missions de guerre et obtenu la Croix de Guerre 39/45 avec huit citations.

Jean Lanvario, remarqué pour ses qualités de pilote et son intrépidité, est affecté au Centre d'Essais en Vol d'Orange en 1948, où il effectue ses premiers stages de pilote d'essais en 1950, et obtient la licence de pilote d'essais n°129. Au Centre de Brétigny sur Orge, ses antécédents le spécialisent sur les 'lourds', il s'occupe alors de la dernière version du SO 30 P 'Bretagne', puis des Bréguet Deux Ponts 761 et 763. Mais il ne néglige pas pour autant les 'chasseurs' (Ouragan et Mystère). Dès 1955, il est désigné comme pilote de marque de Caravelle. Ensuite, il s'occupe du programme du Nord 260, avion court courrier initié par le constructeur Max Holste qui débouchera sur le Nord 262. En 1957, il intègre l'équipe d'essais de Nord-Aviation où il devient le pilote-leader sur Nord 2501. Jean Lanvario assure tous les vols d'essais du C 160 Transall. Le 25 février 1963, il effectuera le premier vol de cet appareil, et ultérieurement réalisera une présentation aux quatre coins du monde.



Nommé Chef-pilote en 1962, il termine sa carrière, le 25 mai 1972, avec 10.295 heures de vol.

Médaillé de l'Aéronautique, Jean Lanvario décède subitement à Cannes, le 6 février 1996, où son corps est incinéré.

BOUDIER, Paul, est né le 4 février 1919 à Lyon.

Paul Boudier est né à l'Hôtel-Dieu de Lyon, et passe ses premières années entre Bron et Villeurbanne. Il adhère à la section d'Aviation populaire de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est à Bron et bénéficie des conseils de pilotage des moniteurs Renoard et Olive pour obtenir son brevet de pilotage du 1^{er} degré n° 8966 le 16 octobre 1937.

Il entre à l'École de l'Air de Salon de Provence en novembre 1937, et sort premier de sa promotion. Il sera breveté pilote militaire à Avord en février 1939. Nommé sous-lieutenant en août 1939, il est affecté au Groupe de chasse 2/5 Lafayette en mars 1940 où il abat dans le mois de mai, quatre avions ennemis. Avec son groupe replié en Afrique du Nord, il participe de janvier à mai 1943 à la campagne de Tunisie. Nommé commandant d'escadrille en novembre, il forme et instruit le groupe de chasse 3/3 Ardennes dans un centre anglais d'Égypte. Son groupe protège les convois alliés en Méditerranée. En mai 1944, Paul Boudier revient en Afrique du Nord où il est nommé Capitaine à 25 ans. Il forme le Groupe de chasse

Limousin, puis prend le commandement en second du Groupe de chasse Auvergne avec lequel il entre en France. Le Capitaine Boudier termine la Seconde Guerre mondiale avec sept victoires aériennes homologuées et cinq citations.

Paul Boudier est ensuite nommé à l'École de Guerre, en mars 1946, puis affecté à l'Etat Major Général où il s'occupe de technique. Il est ensuite affecté au Centre d'essais en vol de Brétigny, en janvier 1948, où il suit les cours de l'école des pilotes d'essais (EPNER) et obtient son brevet de pilotes d'essais. Après sa sortie de l'école, il pilote les prototypes Nord 1221, et mai 1949, l'Ouragan.. Nommé Commandant en juillet 1949, Paul Boudier assure les fonctions de chef-pilote au Centre d'Essais en vol (CEV) et poursuit les essais de nombreux appareils. En août 1953, il est le premier pilote français à franchir le mur du son en France sur appareil français. En 1955, il publie un ouvrage intitulé 'Ils ont reconquis notre ciel' dans lequel il raconte des faits dans le domaine des essais en vol. En 1957 il publie 'Essais en Vol'.

Décoré de la Médaille de l'Aéronautique, en mai 1980, Paul Boudier quitte l'Armée de l'Air et le CEV pour entrer comme pilote d'essais aux Avions Marcel Dassault où il poursuit les essais des Ouragans, Mystère II et Mystère IV.. Les décès en mars 1953 de Charles Monier sur prototype Mystère 1 et de Constantin Rozanoff en avril 1954 sur Mystère IV B, ébranle la vocation de Paul Boudier, mais néanmoins il assure ses fonctions de chef-pilote. Le 2 mars 1955, il réalise le premier vol du Super Mystère IV B qui deviendra le SMB2 en version de série. Puis, il exécute le premier vol de l'Etendard le 23 juillet 1956.



Le 1^{er} février 1962, Paul Boudier rejoint Air inter comme instructeur, puis comme chef-pilote et participe à la mise en ligne des premiers avions de la compagnie, dont le bi-réacteur Mercure le 4 juin 1974. Le 30 mai 1975, il effectue son dernier vol sur Mercure.

Le 1^{er} juin 1975, Paul Boudier prend sa retraite après avoir effectué 10.260 heures de vol sur plus de 200 types d'appareils, et passé le mur du son une vingtaine de fois. Il se retire dans le Sud de la France. Paul Boudier, Officier de la Légion d'Honneur, Croix de guerre 1939-1945, Médaille de l'Aéronautique, s'éteint le 24 octobre 2003 à Antibes.

MOREL, Auguste, et né le 9 mai 1921 à Fontanil-Cornillon, proche de Grenoble (Isère).

Auguste Morel s'engage dans l'Aéronautique navale en 1945. Enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe, il est envoyé comme élève-pilote en Angleterre où il est breveté pilote (brevet n°273A) le 9 septembre 1946 sur la base de la Royal Air Force de Kirton in Lindsey. En janvier 1952, il quitte l'Aéronavale pour entrer à la Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA) créée le 29 mai 1945 par la nationalisation de la société Gnome et Rhône. Après un stage au Centre d'essais en vol de Brétigny sur Orge

(CEV) en 1953, il est diplômé pilote d'essais. On lui confie les essais en vol des moteurs construits par la SNECMA, du Gloster Météor au SE.2010 'Armagnac', y compris les 'Mystères' réalisés par Dassault. Auguste Morel réalise le premier vol d'essai du premier inverseur de poussée du monde, conçu par l'ingénieur Bertin et adapté sur un De Havilland Vampire en 1952.

Sur l'aérodrome de Melun-Villaroche, Auguste Morel se spécialise dans le décollage vertical. Le 14 mai 1957, il prend les commandes du C-400 P2 surnommé 'Atar volant', un prototype réduit au strict minimum construit autour d'un turboréacteur Atar qui décolle verticalement. Il présente ce surprenant prototype lors du Salon du Bourget en 1957. Le 8 mai 1959, Auguste Morel débute les essais du Sncema C-450 'Coléoptère' avion de combat à décollage et atterrissage vertical. Lors du neuvième essai, le 25 juillet 1959, le vol tourne au drame et Morel réussit à s'éjecter.



Atteint de graves séquelles, il met fin à sa carrière de pilote d'essais. Auguste Morel décède à Paris 16^{ème} le 15 juin 1974.

COLLOT, Marcel, est né le 29 juin 1927 à Grenoble. (Isère)

Marcel Collot prend son baptême de l'air sur le terrain d'aviation de Moirans en 1934. En 1942, il appartient à la Section d'aéromodélisme de l'Aéroclub du Dauphiné. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens, il s'initie au vol à voile, obtient successivement les brevets B, C et D et participe à deux stages au Centre de la Montagne Noire. : en sort instructeur planeur. Marcel Collot est breveté pilote 2^{ème} degré sous le numéro 18 986 en date du 28 juillet 1948.

A partir de ce moment, il effectue son service militaire à l'Ecole des Pupilles de l'Air de Grenoble comme instructeur vol à voile, puis ultérieurement il devient instructeur professionnel sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens au sein du Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS). En 1957, breveté pilote professionnel, il apporte sa collaboration à l'Aéroclub du Dauphiné. A cette même époque, il intègre le Service de la Formation Aéronautique (SFA), comme instructeur à Aulnat (annexe de Saint Yan), puis au Centre de Challes les Eaux. En 1959, premiers stages montagne pour l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT).

En 1960, Marcel Collot effectue un stage montagne à Sion chez le pilote des glaciers Hermann Geiger. A partir de 1960, l'administration charge le Centre de Challes les Eaux de proposer une réglementation pour les atterrissages en montagne. Marcel Collot et Delparte rédigeront un projet d'arrêté qui sera l'arrêté de 1963. En 1961, à la création de la compagnie Air Alpes, par décision ministérielle de janvier 1962, Marcel Collot est désigné pour la prospection, l'homologation des plates-formes en montagne et la formation, délivrance de qualification. Il définit une méthode d'atterrissages et de décollages en montagne. Air-Alpes demande de plus en plus d'infrastructure : décollages de nuit, départs par tous les temps. Le CEV est chargé des essais, n'ayant pas de pilote spécifique montagne. Marcel Collot est

détaché auprès de cet organisme : balisages de nuit à Courchevel et l'Alpe d'Huez en 1972 et 1973, expérimentation du SIDAC pour les arrivées AMV à Megève pendant les hivers de 1975 à 1977. Le Centre national de Challes les Eaux déménage sur l'aérodrome de Grenoble-Saint Geoirs en 1946, Marcel Collot en est le chef-pilote. Pendant trois ans au cours des années 80, il est détaché en Nouvelle Calédonie en tant que pilote inspecteur.



A sa retraite en 1990, Marcel Collot apporte sa collaboration, en tant que contrôleur, à la Compagnie aérienne dauphinoise Sinair basée sur l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs. En 1997, Marcel Collot arrête de voler. Au cours de sa carrière, il a effectué 22.000 heures de vol (avion et planeur) et le plaisir de voler sur Mirage III et de passer le mur du son lors d'un stage à Istres. Son expérience du vol en montagne, lui a permis de reconnaître 98 altiports ou altisurfaces dans le monde.

Marcel Collot décède en 2016. A l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud, une plaque commémorative lui rend hommage en 2019.

BAUD, Pierre, est né le 18 juillet 1937 à Evian (Haute-Savoie).

Pierre Baud est diplômé de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Ecole du Personnel Navigant d'Essai et de Réception. Il débute sa carrière au Centre d'Essais en vol en 1962 sur Mirage IV, Mirage F 2 et Jaguar. En 1966, il devient Directeur de la division Avions où il pilote 250 types d'appareils commerciaux ou de combat.



Lorsqu'il quitte l'Armée de l'Air en 1972, avec le grade de Colonel, Pierre Baud rejoint la Direction des Essais en Vol d'Airbus Industrie. Il participe au développement et à la certification du premier Airbus A300. Breveté pilote de ligne en 1975, il est directeur de la division des vols et chef pilote d'essai de 1978 à 1994. Il assure le premier vol des prototypes suivants : A310, A300-600, A320, A321, A340. De 1994 à 2002 il est directeur de Airbus Training and Flight Operations Support. Après avoir accédé au poste de vice-président d'Airbus, il prend sa retraite en janvier 2003.

Pierre Baud totalise 18.000 heures de vol sur plus de 300 types d'appareils. Officier de la Légion d'honneur, Chevalier de l'Ordre national du Mérite, Médaille de vermeil de ANAE, en 1993, avec toute l'équipe des essais en vol, il reçoit le prix Icare de l'association des

Journalistes Professionnels de l'aéronautique et de l'espace, Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace

BOLLIET, Pierre, est né le 21 novembre 1937 à Lyon 3^{ème}.

Fils unique de Emile Bolliet et de Juliette Moine, de parents commerçants, son grand-père est ingénieur chimiste et son arrière grand-oncle, Victor Augagneur est Maire de Lyon et également Gouverneur de Madagascar. Brillant élève, il suit sa scolarité au Lycée du Parc à Lyon . Il enchaîne le baccalauréat puis une préparation Math Sup./Math Spé.

Il réussit l'entrée à l'Ecole de l'Air et fait partie de la Promotion 1957. A sa sortie de l'Ecole de l'Air, il rejoint la base aérienne de Meknès où le Sous-lieutenant Pierre Bolliet est breveté pilote de chasse n° 38373 le 27 mai 1960. Puis, il est affecté au Groupe 1/91 'Gascogne, où il vole sur bimoteurs B 26 Marauder et va connaître l'expérience des conflits en participant aux opérations en Algérie depuis la base 213 de Bône-les-Salines. De retour en Métropole, sa carrière dans l'Armée de l'Air se poursuit en tant que pilote sur Mirage III et IV.

Le 7 avril 1961, Pierre Bolliet épouse Christiane,. Ils auront trois filles; naissance de Catherine en 1962, naissance de Magalie en 1965 et de Valérie en 1969.

En 1968, il entre à l'École du Personnel Navigant d'Essais et de Réception à Istres (EPNER) où il est breveté pilote d'essais avion en juillet 1969, et affecté au Centre d'Essais en vol (CEV) de Bretigny, où il vole sur de nombreux avions d'essais civils ou militaires.

Le 1^{er} octobre 1970, on lui propose de devenir pilote de marque sur Concorde avec Pierre Dudal. Pierre Bolliet suit et contrôle la progression du programme Concorde en volant régulièrement sur les appareils en développement, et en 1975, d'effectuer les vols de certification du supersonique

Il réalise son premier vol Concorde sur le prototype 001 (F-WTSS) le 23 Décembre 1970 et travailler auprès de Pierre Dudal, chef pilote Concorde d'Air France, possédant la double qualification de pilote d'essais et de pilote de ligne. Il remplace Pierre Dudal après la certification de l'avion en 1975. Le rôle du CEV consistait à venir régulièrement effectuer un vol d'essais, avec un équipage CEV pour constater l'évolution du programme et les modifications apportées, et contester éventuellement certains aspects. De 1973 à 1975, il sera plus particulièrement en charge des vols de certification systèmes (pilote automatique, freinage, etc ...).

130 vols d'essais

70 vols de convoyage

23 vols d'endurance

33 vols de certification

193 vols en 342 heures 31 minutes

De 1977 à 1979, Pierre Bolliet assure la Direction de l'EPNER. En 1980, il prend la direction technique de la Société Générale de Réparations et de Maintenance Aéronautique (SOGERMA) à Bordeaux. Il quitte l'Armée de l'Air, en 1983, avec le grade de Lieutenant-colonel, et rejoint le CEV Aerospatiale à Toulouse où il devient le 2^{ème} pilote d'essai sur le

programme ATR avant de devenir chef pilote de l'Aérospatiale lorsque Gilbert Defer est nommé Directeur des Essais en vol de l'Aérospatiale.

Le 17 juin 1988, lors du vol 640 de l'ATR n°01, immatriculé F-WEGA, avec pour équipage: Gilbert Defer, commandant de bord, Pierre Bolliet, co-pilote et Jean Conche, ingénieur d'essai, l'appareil subit un crash au décollage. Les 3 hommes sont sortis de l'avion avec seulement des coups au visage pour les deux pilotes et un bon mal au dos pour les 3 mais surtout pour Pierre Bolliet qui avait dû subir une éjection dans sa jeunesse.

Pierre Bolliet participa activement à la mise au point et à la certification des ATR 42 et 72 et de leurs dérivés ATR42-500 et ATR72-210. Il participe à des missions particulières pour lesquels Pierre était chef de mission accompagné d'un ou deux autres navigants de l'Aérospatiale et d'une petite équipe de maintenance: septembre 1985, Pierre Bolliet, Marc Yoh (pilote d'essais) et Jean Conche réalisent une tournée commerciale en Algérie avec l'ATR 42 F-GEGC; février 1986, campagne d'essai temps froid sur l'ATR42 n°6 F.-WWEB destiné à Finnair; juillet 1986, Pierre Bolliet et Jean Conche, accompagnés du chef pilote d'Air Calédonie, réalisent la 2^{ème} partie de la tournée commerciale au départ de Taipei (Taiwan) sur l'avion ATR42 F-ODGM destiné à Air Calédonie; août 1989, campagne d'essais temps chaud avec l'ATR72 n°02 F-WWEZ à Marrakech, Ouarzazate, avec Gilbert Cattaneo, ingénieur d'essais du CEV Istres.

En 1993, Pierre Bolliet part en retraite.

La deuxième passion de Pierre Bolliet : la voile. Son ami, Éric Hortes, président du club de Gruissan, parle de Pierre Bolliet avec émotion : "C'est un grand monsieur qui nous a quittés. Passionné de la mer, il a rejoint notre club en 1987 avec son Trident VII. Il a enchaîné croisières au long cours, courses au large et régates avec, en 1992, la route des 3 caps de Bordeaux à Alcoudiamar via Vigo au Portugal sur Sharkif/Ville de Gruissan, avec Cancel père et fils, Ricard et Carrère puis Pons; en 96, Gruissan-Royan en solo; en 98, le contournement de la péninsule ibérique jusqu'à La Rochelle; en 2002, sur son Gib'Sea 442 "Cool Smile", la Route du Jasmin au sein d'une flottille de 80 voiliers par Toulon, La Sardaigne, Trapani, Hammamet, Bizerte et Gruissan. Il reprend la régates sur son Grand Surprise, avec son fidèle équipage et aide à l'organisation des épreuves locales ou régionales. À 80 ans, dans son bateau de course, il n'hésite pas à partir à Sète pour les Grands Voiliers avec Jean Roques".



Pierre Bolliet, à l'âge de 83 ans, décède le 3 janvier 2021 à Fonsobres (Haute-Garonne)

Sources AEROMED n°92 par Gérard BOUCOURT

EXPERTON, Patrick, est né le 14 décembre 1941 à Lyon.

Patrick Experton entre à l'École de l'Air de Salon de Provence Promotion 1962. Breveté pilote de chasse n°40169 à Tours le 4 février 1966, Il est affecté pendant plus de cinq ans au groupe 'Roussillon', puis à l' 'Alsace'. Entré au Centre d'Essais en vol, il effectue le

stage de pilote d'essais dans l'USAF à Edwards (U.S.A.), et reçoit le brevet français de pilote d'essais n° 341. Affecté à Istres, il se fait remarquer lors des essais de vrille du "Mirage F1" dont il était chargé. Très attaché à son uniforme, il retourne à la Chasse, cette fois au groupe 'Lorraine' sur Mirage F 1, de 1976 à 1978. Commandant d'escadron, il est nommé Chevalier de l'Ordre national du Mérite.

Le 1^{er} juillet 1978, il débute une carrière de pilote d'essais chez Dassault, initialement chargé de la poursuite des essais de l' 'Alpha-Jet '. Ses présentations de 'l' Alpha- Jet' comme du 'Mirage 2000 ', tant au Bourget qu'à l'étranger, ne passèrent jamais inaperçues. On lui doit t les essais du 'Mirage FI CR' et le 21 décembre 1982, le premier vol du 'Mirage III NG-01' à formule



'canards' avec réacteur SNECMA Atar 9 K 50. Puis, Patrick Experton est plus particulièrement chargé des développements du 'Mirage 2000' et entre autre du nouveau '2000-5'. En onze ans, tous les avions civils et militaires Dassault lui ont été confiés et il compte plus de 6 000 heures de vol. Directeur de la sécurité des vols de 1992 à 1995, puis adjoint opérationnel à la direction technique internationale. Après 1998, Patrick Experton réalise les essais des Falcon, spécialement du Falcon 900.