



Marcel Collot est né le 29 juin 1927 à Grenoble.

Inscrit à l'aéroclub de Grenoble, faute d'avion réel, il construit des planeurs.

Fin de la guerre, l'État permet un nouveau démarrage de l'aviation légère par de généreuses dotations.



Marcel Collot avec son modèle réduit

En 1946, après de longues heures de présence sur le terrain de Grenoble Eybens Marcel peut enfin s'installer dans un planeur biplace C-800 que son instructeur, qui n'était pas instructeur, mais commerçant cassera avec lui au troisième vol de Marcel. Temps de vol total en doubles commandes: 8 minutes. Il

faudra donc continuer l'instruction en solo sur une espèce de poutre appelée AVIA XI-A tracté par un treuil sur la longueur du terrain seulement et à quelques mètres du sol pas plus.

La suite de l'instruction se fera ensuite sur un "vrai" planeur "caréné", monoplace, AVIA 152-A, mais que le treuil propulsera à 300 mètres de hauteur avec un premier vol solo le 21 juillet 1946 et un stage à Pont Saint-Vincent la même année: 3h34 de vol.



Aérodrome de Grenoble Eybens

Octobre 1948, stage à la Montagne Noire, mais seulement 7 heures de vol à cause d'une météo déplorable suivi en 1949 d'un deuxième stage de deux mois dans ce même centre à l'issue duquel il est qualifié instructeur planeur par Monsieur Gourbeyre, le chef pilote, ce qui lui permettra à son retour d'être embauché à l'aéroclub de Grenoble. (Monsieur Gourbeyre sera plus tard chef du centre de Challes-les-Eaux jusqu'au début des années 70 où ont été formés des centaines d'instructeurs et de pilotes professionnels).

En 1948 il obtient son brevet de pilote avion, premier degrés consacré à l'apprentissage du pilotage et deuxième degrés à la navigation (note : De son point de vue, cette formation scindée en deux degrés donnait de meilleurs résultats que la méthode actuelle).

1953, stage instructeur avion à Saint-Yan puis en 1956 stage de pilote professionnel avion, breveté PP le 8 janvier 1957.

En avril 1955, pour l'inauguration d'un édifice, Henri Giraud dit à Marcel Collot d'aller se poser en planeur à Chamrousse. L'atterrissage se fit sans problème, mais le décollage, lancé par des cordes et des sandows de 5 mètres accrochés en V au nez de l'avion ainsi qu'une corde de retenue à l'arrière qu'il fallait couper pour lancer le planeur, faillit bien tourner au drame. Si les essais avaient été concluants sur le terrain de Grenoble, à 2 500 m dans la neige, les préposés aux sandows chutant dans la neige ne sont pas parvenus à propulser suffisamment fort le planeur qui s'est mis en glissade dans la pente vers une arête rocheuse. Ce n'est que grâce à un effet de brise, heureusement souvent présent à cet endroit que Marcel Collot a pu décoller. Il s'agit là de son tout premier atterrissage/décollage en montagne en planeur.



Atterrissage à la Croix de Chamrousse

1957 - 1990 les années SFA

1959, formation au pilotage en montagne des pilotes de l'ALAT qui vont voler en Algérie avec Serge Lizere, l'un des fondateurs de l'AFPM.

1969, remise de la médaille de l'aéronautique par monsieur Poirier, directeur du SFA.

1960, alors qu'AIR ALPES est créée, l'administration envoie deux pilotes du centre national de Challes-les-Eaux, Marcel et son collègue Delparte, en stage pour 15 jours à Sion en Suisse, chez Hermann Geiger.



Hermann Geiger, JeanDelparte et Marcel Collot

Pour la recherche et l'homologation des zones d'atterrissage, le centre national est doté de deux Piper PA-18 Super Cub de 140 cv. et d'un Pilatus turbo de 340 cv.

Après la parution de la réglementation en 1963, les altisurfaces se multiplient.

Marcel Collot fera de nombreux essais pour définir une méthode de pilotage transmissible, dont des essais sur pentes accentuées comme celles du glacier de St Sorlin dont une des ses pentes sera dénommée « la bosse à Collot ».



Atterrissage sur forte pente sur la « bosse à Collot »

Durant sa carrière au SFA, Marcel Collot a participé à l'homologation de 98 altiports et altisurfaces dans les Alpes, les Pyrénées, le Massif Central, les Vosges et même une altisurface dans l'île de la Réunion.

Le centre de Challes-les-Eaux est le seul habilité à délivrer les autorisations d'altisurfaces, Marcel Collot en assume la majeure partie.

En 1976, la compagnie SINAIR, créée par Jean-Claude Sinour, ayant besoin d'un pilote contrôleur pour ses pilotes. Le SFA détache Marcel Collot pour ces missions de contrôle, obligatoires en TPP (Transport Public de Passagers). C'est l'occasion de voler sur Beech King-Air 90 ou 200 et sur biréacteur Citation I (F-GKID).

De 1972 à 1977, ce fut une période d'essais nombreux et divers. AIR ALPES se développe et demande la possibilité d'effectuer la liaison Paris-Courchevel en VFR de nuit. La Direction Générale de l'Aviation Civile confie l'expérimentation du balisage des pistes au Centre d'Essais en Vol, le CEV. Des séries d'essais de balisage de nuit sont effectuées sur les altiports de Megève, l'Alpe d'Huez et Courchevel.

Le CEV n'ayant pas de spécialiste pour les atterrissages en montagne, Marcel Collot est détaché et mis à sa disposition.

Ces périodes d'essai seront l'occasion de vols sur des machines telles que Mirage III B avec passage du mur du son pour un vol "inoubliable" avec le commandant Drouin à Istres, ou le Bréguet 941, quadrimoteur à turbine STOL (short take off and landing).

Octobre et novembre 1973, réglage des VASI à Courchevel et Megève. De 1975 à 1977, essais du SIDAC, type particulier d'ILS. L'altiport de Megève est choisi pour son implantation. L'axe est décalé de 14° pour éviter les hauts reliefs et un marker est installé sur le golf de Megève pour fixer un point de remise des gaz si nécessaire. Cette procédure ne sera pas admise par les autorités compétentes.

Marcel Collot sera aussi associé aux essais en montagne du Bréguet 941, une machine STOL exceptionnelle.

Les premiers essais ont lieu à Megève. Marcel pilotera l'avion en place gauche en entraînement à Chambéry puis les essais se poursuivront à L'Alpe d'Huez. Le pilote, monsieur Chautemps, pilote d'essais, en place gauche. Il fera un touch-and-go, la machine monte plus vite que le profil de la piste, passant au-dessus de la plate-forme à 200 pieds. Quelle machine !

Puis en 1979, ce seront les essais d'accélération-arrêt à Megève, Courchevel et l'Alpe d'Huez.



Breguet 941 en remise des gaz à l'Alpe d'Huez.



Mirage III B

Marcel Collot : « Ma carrière fut en grande partie consacrée à la formation : pilotes privés, pilotes professionnels, instructeurs IFR, pilotes de montagne et corps techniques, cela représente environ 500 contrôles et 22 000 heures de vol.

La formation est très enrichissante pour la connaissance des êtres humains.

Dans mes fonctions de chef-pilote adjoint, puis chef-pilote au centre national, je recevais les stagiaires à leur arrivée ; déjà, je pouvais tracer un profil : caractère, compétences et estimations du résultat final.

Il y a des pilotes très forts, d'autres à l'opposé qui vous passent « la pommade », et je déteste celles qui vous montrent directement leurs charmes.

Il m'arrivait d'estimer la note finale simplement en voyant le candidat arriver vers l'avion, s'installer et s'organiser. Au retour du vol, la note réelle n'était en général pas loin de la note estimée avant le départ.

À certaines périodes, le SFA mobilisait deux instructeurs pour la formation de pilotes de montagne. Les aéroclubs en formaient également.

Monsieur Giraud en formait beaucoup, mais au début, j'en éliminais également beaucoup jusqu'au jour où je lui ai démontré que sa technique de vol en montagne était valable pour lui, mais qu'elle était souvent très mal appliquée et non maîtrisée par des pilotes venant souvent de la plaine. J'ai donc décidé de lui remettre un document expliquant la technique exigée lors de l'examen.

J'ai formé de nombreux pilotes que j'ai revus par la suite avec des casquettes et des galons ; arrivés au sommet de leur carrière, beaucoup sont revenus me voir afin que je leur fasse découvrir le vol en montagne « .

Nouvelle Calédonie : septembre 1981. Marcel Collot « abandonne les montagnes neigeuses pour les mers chaudes du Pacifique et le poste de pilote-inspecteur ».

À son arrivée sur l'aéroport de Nouméa La Tontouta il fut accueilli par le commandant de l'aérodrome, M. Lemoine qu'il avait eu en stage, et par M. Candelo, le pilote qu'il venait remplacer, avec le Rallye de l'administration pour continuer vers l'aérodrome de Nouméa Magenta et son appartement à la pointe aux Longs Cous.

Marcel Collot : « Un appartement d'où j'ai une vue paradisiaque sur le lagon. L'arrivée sur la Calédonie est féérique : son lagon, aux multiples bleus avec ses îlots au sable blanc rendent ce tableau naturel presque irréel. Me voici dans un

univers très différent des Alpes malgré les 400 km de montagnes qui constituent la Grande Terre. Je me suis rapidement habitué à ce paradis. Après trois années, mon affectation pris fin en octobre 1984, mais de retour en métropole, je suis souvent revenu à Nouméa pour mes vacances. ».

La DAC, Direction de l'Aviation Civile, ne possède qu'un avion Morane Saulnier Rallye, utilisé pour l'entraînement des corps techniques, le transport des techniciens de maintenance et des tours de contrôle des aérodromes de la Grande Terre. Les fonctions de pilote inspecteur sont multiples : relations avec les organismes de formation, contrôle de ces organismes au travers des tests, renouvellement des qualifications et des licences, transport des techniciens et du personnel de la DGAC sur les aérodromes.

Mai 1985 et novembre 1988, Marcel Collot sera envoyé en mission d'inspection des aéroclubs de l'île de la Réunion où il homologuera une altisurface.

5 octobre 1990, le chef de centre de Grenoble réunit tous les amis aéronautiques de Marcel Collot et tous les directeurs autour d'un repas gastronomique pour son départ à la retraite. Sa vie de pilote ne s'est pas arrêtée pour autant en continuant de s'occuper de l'aéroclub du SFA et en volant beaucoup pour la compagnie SINAIR, transport à la demande et évacuations sanitaires, mais à partir de sa 65ème année, ne pouvant plus faire de transport public, il continuera avec sa licence de pilote privé à former des pilotes en vue de la qualification montagne au sein de l'aéroclub du Dauphiné.



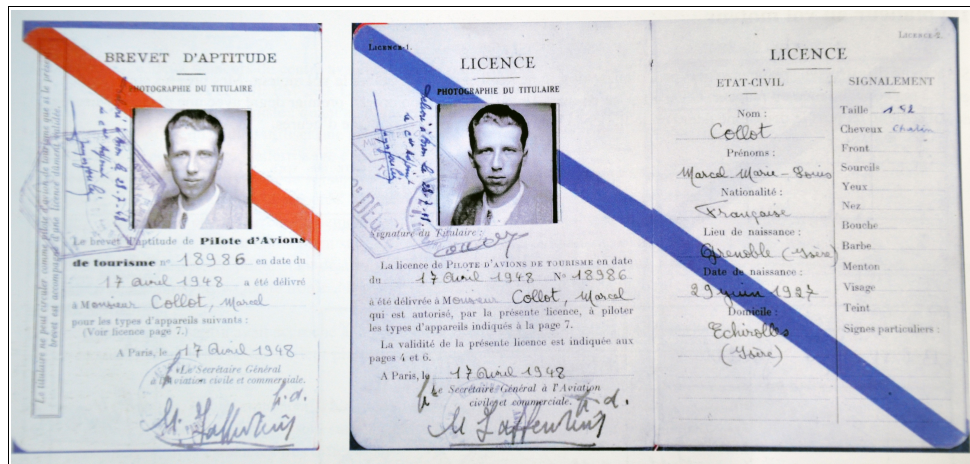
Essais d'un Cessna 172 tricycle sur skis



Remise de la « Médaille de l'AFPM »
par Noël Genet



Marcel Collot et son camarade Lizere, fondateur de l'AFPM,
avec qui il tentera un record de durée en planeur.



Premières licences de Marcel Collot

« L'aviation est une carrière passionnante où j'ai eu le plaisir et l'honneur d'avoir à mes côtés des pilotes d'essais, de Concorde, civils et militaires. On les reconnaît dans leur grande modestie ».