

Marcel COLLOT

1927-2016



PILOTES DE MONTAGNE

Bulletin N°93 bis Novembre 2016

Association Française des Pilotes de Montagne



Hommage à Marcel COLLOT lors de ses obsèques religieuses à église Saint Luc de l'Île Verte à Grenoble, le 12 novembre 2016, par Mr Jean Claude FINOT ancien directeur du district aéronautique de LYON.

On m'a demandé de porter un témoignage concernant la vie professionnelle de Marcel. C'est un grand honneur de vous faire partager quelques souvenirs et quelques caractéristiques de ses compétences et de ses passions. Nos relations professionnelles commencées

au sein du Centre de Challes-les-Eaux, sont vite devenues très amicales. C'est bien de passion qu'il s'agit car sa carrière lui a permis de réaliser beaucoup de ses aspirations et de vivre des moments grandioses.

Né presque sur l'aérodrome d'Eybens, il a très tôt passé ses journées autour des modèles réduits, puis des planeurs. Après la deuxième guerre mondiale, ce fut le vol moteur qui lui ouvrit ses portes. Le plaisir de transmettre son savoir l'orienta vers l'instruction et naturellement vers la fonction d'examinateur. On ne compte pas les élèves pilotes qui ont été testés par Marcel et qui se souviendront longtemps de sa rigueur et de son sérieux.

Il faut aussi mentionner la formation d'instructeurs qui était une mission essentielle du centre de Challes puis de Grenoble. Rappelons que ses activités d'enseignement lui ont valu d'être nommé Chevalier dans l'Ordre des Palmes Académiques. Au sein du centre de Challes-les-Eaux, il a participé activement à la création de l'activité de vol en montagne en France.

Cette activité aérienne un peu particulière consiste à évoluer au sein des massifs montagneux et à aller se poser (sur roues ou sur skis) et bien sûr à redécoller sur des terrains peu aména-

gés. Il a dû créer une méthode d'enseignement qui s'applique aussi bien aux pilotes professionnels qu'aux pilotes privés. Le développement de cette activité a nécessité l'ouverture de bon nombre de plateformes (altiports et altisurfaces) pour lesquelles une reconnaissance devait au préalable être effectuée.

Il a acquis une réputation d'expert en ce domaine qui dépasse largement les frontières de la France et même de l'Europe. Sa connaissance et son amour de la montagne lui ont permis de soutenir le développement d'une telle activité pour laquelle on avait même espéré un développement commercial. Pour assurer les essais et expérimentations de ce vol en montagne il a dû travailler avec d'autres grands organismes français, comme le Centre d'Essais en Vol ou l'Organisme de Contrôle en Vol, mais aussi avec les administrations européennes, australiennes, néo-zélandaises, canadiennes, ...

Enfin, on ne peut pas terminer ce rappel trop rapide de ses actions dans le domaine aéronautique sans souligner ses qualités humaines. Ses actions ont été faciles et complexes, simples et profondes. Il a su faire preuve de patience et d'autorité. Sa vie a été une recherche de la perfection dans le domaine du pilotage, un amour de la nature, un souci de préservation des paysages grandioses au sein desquels évoluent nos petits avions.

Marcel, tous tes amis réunis, présents ou absents cet après-midi pour t'accompagner dans ton dernier décollage garderont les messages que tu leur as donnés au cours des vols qu'ils ont eu la chance de réaliser avec toi.

Bon vol,





Marcel Collot

"caréné", monoplace, 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.

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).

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.

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

En 1948 il obtient son brevet de pilote avion, premier degré consacré à l'apprentissage du pilotage et deuxième degré 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 lui dit 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.

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.



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 ».

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, il est détaché par le SFA pour les tests réguliers 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 94, 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 en

place gauche Y 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 et Courchevel.

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.

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 Couds.

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



Essais d'un Cessna 172 tricycle sur skis

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.



Remise de la « Médaille de l'AFPM »



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

BREVET D'APTITUDE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



Le brevet d'aptitude de **Pilote d'Avions de tourisme** n° 18986, en date du 17 avril 1948 a été délivré à Monsieur Collot, Marcel pour les types d'appareils suivants : (Voir licence page 7.)

A Paris, le 17 avril 1948
Le Secrétaire Général à l'Aviation civile et commerciale.
M. Laffeur

LICENCE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



La licence de **PILOTE D'AVIONS DE TOURISME** en date du 17 avril 1948 N° 18986 a été délivrée à Monsieur Collot, Marcel qui est autorisé, par la présente licence, à piloter les types d'appareils indiqués à la page 7.

La validité de la présente licence est indiquée aux pages 4 et 6.

A Paris, le 17 avril 1948
Le Secrétaire Général à l'Aviation civile et commerciale.
M. Laffeur

LICENCE

ETAT-CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : <u>Collot</u>	Taille : <u>1.52</u>
Prénoms : <u>Marcel Marie - Louis</u>	Cheveux : <u>Châtain</u>
Nationalité : <u>Française</u>	Front :
Lieu de naissance : <u>Grenoble (Isère)</u>	Sourcils :
Date de naissance : <u>29 juin 1927</u>	Yeux :
Domicile : <u>Echirolles (Isère)</u>	Nez :
	Bouche :
	Barbe :
	Menton :
	Visage :
	Teint :
	Signes particuliers :

Article paru dans le Bulletin AFPM N°89 de février 2015

REMISE DE LA MÉDAILLE AFPM, LE 10 FÉVRIER 2012

Marcel Collot



Le 10 février 2012 au bar restaurant de l'aérodrome du Versoud. Félicité par la patronne Claudette, Marcel est médaillé et remercie tout le monde.

SECURITE VOL EN MONTAGNE par Marcel Collot



Nous commencerons par le premier cas, le plus fréquent.

Par où passe la sécurité ?

(Pour effectuer un ou des mouvements sur une altisurface ou altiport).

1) Par la connaissance de la masse d'air dans laquelle nous allons évoluer (étude de la météo avant le vol).

2) Par une observation continue de l'aérologie pendant le cheminement qui nous conduit à l'altisurface (vent, instabilité, masses nuageuses et leur évolution compléteront les informations données par le météorologiste).

3) A l'arrivée sur l'altisurface, par une reconnaissance parfois longue où tous les points suivants seront analysés et définis avec précision :

a) Observation de l'environnement de la plateforme.

b) Recherche de l'aérologie locale (vent, turbulence).

c) Détermination de la trajectoire la plus favorable pour la reconnaissance et l'approche.

d) Estimation de la longueur de piste.

e) Estimation du ou des profils d'atterrissage et décollage.

f) Repérage de l'axe d'atterrissage, de décollage et des obstacles éventuels (crevasses, rochers, etc).

g) Etat du sol ou qualité de la neige, zone susceptible d'être utilisée dans le cas où l'on serait légère-

Quels sont les facteurs contribuant à l'accident ou l'incident ?

- 1) Le manque de compétence (se corrige par un entraînement avec un instructeur).
- 2) Le manque de rigueur (se corrige par un travail personnel et un instructeur).
- 3) L'excès de confiance (le pilote qui sait tout = danger).
- 4) Ceux d'origine mécanique.

Il faut considérer les accidents survenus pendant l'utilisation d'un altiport ou d'une altisurface et ceux au cours d'une navigation en région montagneuse.

ment long.

4) En fonction de tout cela et dans l'ordre :

- Détermination du point d'arrêt (sur glacier).
- Détermination du point de toucher.
- Détermination du point d'aboutissement de la trajectoire de descente appelé parfois point de visée.
- Calcul de la vitesse d'approche.
- Calcul, ou connaissance au moins, approche du vario en fonction de la vitesse sol.
- Calcul de l'altitude du circuit du tour de piste.

Pilote, n'oublie jamais que lorsque tu as décidé de passer en dernier virage, c'est que tu as tous les éléments pour effectuer l'atterrissage et le décollage EN SECURArticle paru dans le Bulletin AFPM N°89 du février 2015 ITE.

S'il te manque un élément, ce n'est pas établi sur l'axe d'approche que tu le trouveras car tu auras autre chose à faire, à savoir tenir ton plan en fonction de ton point de visée, contrôler ta vitesse, ton vario, éventuellement effectuer les corrections pour tenir ces éléments avec précision car il n'y a pas de **REMISE DE GAZ.**

POURQUOI ?

1) Parce que si une reconnaissance est bien faite et complète, on a tous les éléments pour décider ou non de l'atterrissage.

2) Lorsque l'on inculque cette notion de «remise de gaz» :

a) Dans 20% des cas, le pilote s'aperçoit seulement en courte finale que les paramètres ne sont pas tenus (plan fort et vi forte ou plan faible et vi faible, cela va ensemble dans la majorité des cas).

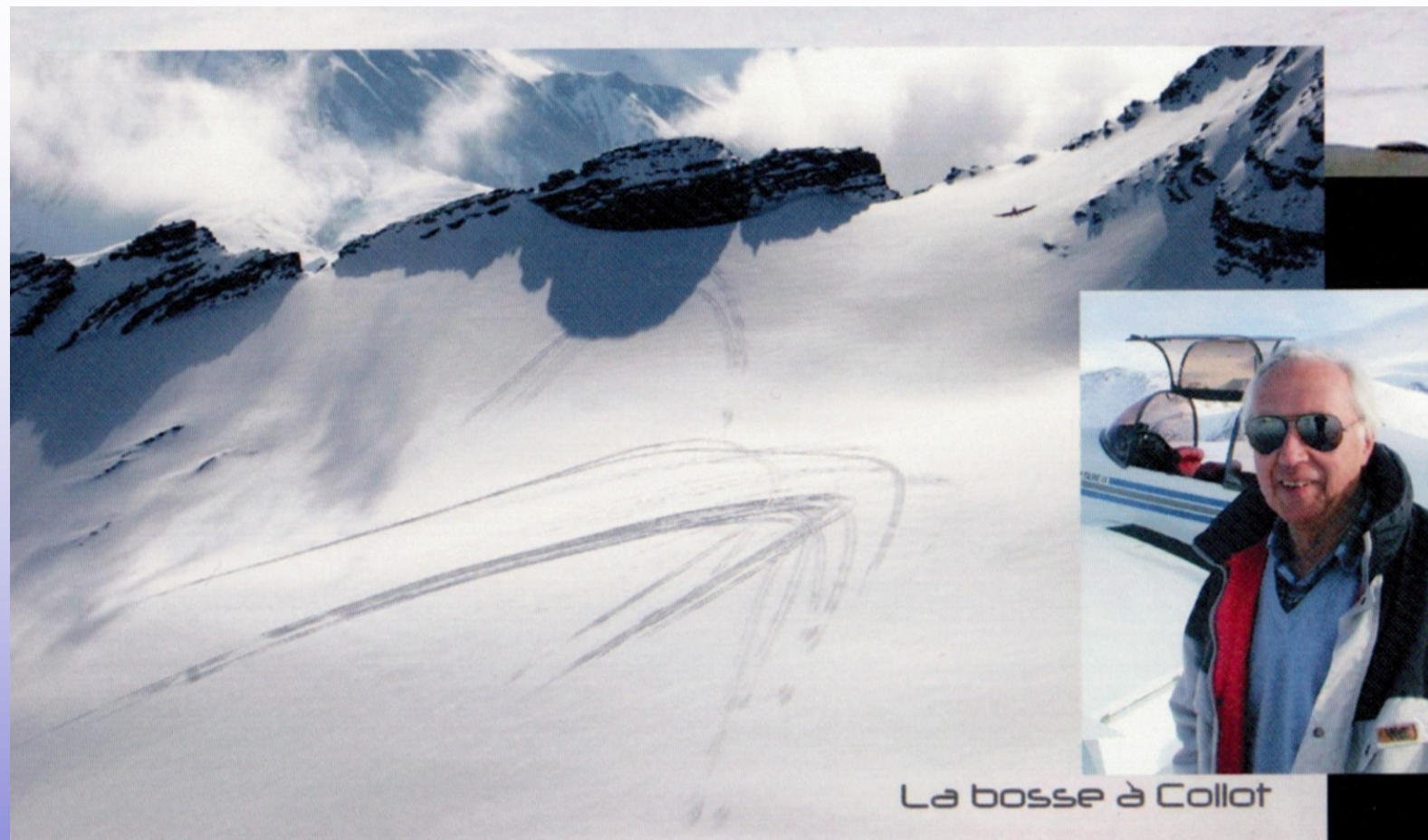
b) Il est préférable d'éduquer le pilote à «se battre» pour tenir les paramètres que de tenter une remise de gaz, son expérience lui donne raison.

Vers les années 70, j'énumérais les qualités que devait avoir un pilote de montagne, j'en suis toujours convaincu :

- Etre un bon manœuvrier.
- Etre observateur et analytique.
- Avoir des corrections rapides.
- Etre rigoureux dans son travail.
- ETRE MODESTE.
- Ne jamais croire que l'on sait...et se méfier de soi-même.



Article paru dans le Bulletin AFPM N°77 de décembre 2009



Adieu l'Ami.

Tu as été un pionnier, tu vas devenir une légende.