

# INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

## ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

**BADIN**, Edouard, est né le 17 décembre 1879 à Champier.(Isère)

Raoul, Edouard, Badin, fils de Jean-Baptiste, notaire, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et officier d'artillerie.

Il est entré dans l'aviation en 1909 dans les rangs de la première promotion de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique. Il fait plusieurs ascensions en ballon libre, puis collabore avec Henri Fabre à la construction du premier hydravion ayant réussi à quitter la surface de l'eau.

Ayant compris la nécessité de donner aux pilotes d'avions des instruments leur permettant de voler avec le maximum de sécurité, il organise 14, rue de l'Ecole Polytechnique à Paris 5°, un atelier d'études doté d'une petite soufflerie, d'un manomètre à eau et de quelques machines-outils ; il réalise, dès 1911, l'indicateur de sustentation SAF dont l'aiguille se déplace sur un torse perpendiculairement au vent. Puis, il imagine de le remplacer par un indicateur gradué donnant la vitesse relative de l'avion, il met au point ainsi, en 1911, l'instrument fondamental du pilote auquel il donne le nom d'indicateur de vitesse relative. Le mot « BADIN » entrait dans le dictionnaire Larousse pour désigner communément l'anémomètre embarqué à bord des avions.

Après la guerre 14/18, Edouard Badin abandonne son premier atelier et fonde «L'Appareillage Aéronautique, Anciens Ateliers Badin », rue Nansouty à Paris. Ultérieurement, il développera un autre établissement à Angers. En 1923, Edouard Badin eut l'idée de grouper sur un même dispositif, trois appareils (anémomètre, indicateur de virage et indicateur de pente) pour en faire un contrôleur de vol qui permit les premières expériences de pilotage sans visibilité.



# INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

## ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

Son apport à l'aviation française ne se limite pas à la conception et à la fabrication des instruments de bord, on lui doit, en outre, la réalisation de multiples instruments de laboratoire, d'importantes études notamment sur l'aérodynamique et les conditions de vol, sur les phénomènes gyroscopiques, sur l'élasticité des métaux.

### Liste de brevets déposés par Raoul, Edouard Badi N° et date de publication Présentation de la demande de brevet

FR449153 A	19 février 1913	Appareils destinés à faciliter la conduite des aéroplanes
FR17985 E	5 janvier 1914	Appareils destinés à faciliter la conduite des aéroplanes
FR471429 A	26 octobre 1914	Indicateur de vitesse des fluides
FR490456 A	24 avril 1919	Perfectionnements aux indicateurs de niveau à distance
FR496040 A	24 octobre 1919	Porte-carte enrouleur automatique
FR506054 A	13 août 1920	Perfectionnement aux indicateurs de pente
FR506932 A	1 <sup>er</sup> septembre 1920	Indicateur de pentes gyroscopiques pour aéronefs
FR22467 E	12 juillet 1921	Indicateur de pentes gyroscopiques pour aéronefs
FR534974 A	6 avril 1922	Perfectionnement aux appareils statoscopiques utilisés à bord des aéronefs
FR538872 A	16 juin 1922	Méthode et dispositif destinés à faciliter aux aéronefs l'atterrissage de nuit
FR606032 A	5 juin 1926	Dispositif de lecture applicable aux instruments de mesure à graduation circulaire et principalement aux compas d'aéronefs
FR607407 A	2 juillet 1926	Antenne pour anémomètre d'avion
FR752644 A	27 septembre 1933	Dispositif de montage et de commande de couronne tournante, particulièrement applicable aux dérivomètres d'avion
FR753374 A	14 octobre 1933	Transmetteur pneumatique de messages
FR778732 A	22 mars 1935	Procédé de fixation des tableaux de bord à bord des avions
FR787903 A	1 <sup>er</sup> octobre 1935	Perfectionnements aux dispositifs gyroscopiques utilisés notamment en aviation comme indicateurs d'horizon
FR46108 E	5 mars 1933	Procédé de fixation des tableaux de bord à bord des avions
FR846038 A	7 septembre 1939	Dispositifs permettant de réunir dans un champ d'observation restreint les indications simultanées de plusieurs instruments de contrôle
FR902939 A	17 septembre 1945	Perfectionnement aux anémomètres utilisant la pression dynamique de l'air
FR1081197 A	16 décembre 1954	Dispositif d'entraînement des instruments gyroscopiques à bord des avions
FR1087446 A	23 février 1955	Perfectionnement aux variomètres d'avion
FR1093449 A	4 mai 1955	Perfectionnement aux appareils à capsule manométrique des anémomètres de vol

Sous l'occupation, il prend une part active à la Résistance, aussi bien dans l'action directe que dans la protection de son personnel contre les réquisitions. Il sera appelé à figurer parmi les membres de l'Association « Les Premiers de la Résistance ». Après 1945, il entreprend de nouvelles recherches et intensifie ses fabrications pour répondre aux besoins de l'aviation moderne. Il réalise ainsi toute une gamme de nouveaux appareils qui amélioreront la sécurité aérienne.

Médaillé de l'aéronautique en 1946, Commandeur de la Légion d'Honneur en 1955, Edouard Badin décède le 20 Juin 1963.

La Municipalité de Champier a donné son nom à une place de la localité.

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES



**ODIER**, Antoine, est né le 15 juin 1884 à Tournon sur Rhône.

Odier est une famille très ancienne de Pont en Royans (Drôme) qui est dispersé par la révocation de l'Edit de Nantes entre la Suisse et la France. A la fin du XIXe siècle, une branche restée française réside à Tournon (Ardèche) Le père d'Antoine Odier, né à St Alban du Rhône, est employé de commerce, et meurt dès 1889. A cinq ans, il est recueilli et élevé par un vieil oncle de Bourg-les-Valence. Celui-ci, ancien officier mécanicien de la Marine, se dévoue sans compter pour envoyer le jeune Antoine "aux Ecoles".

Très doué pour les mathématiques et la mécanique, Antoine Odier est reçu dans les premiers à l'Ecole d'Aix-en-Provence, il est Ingénieur diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers d'Aix en Provence en 1904. Il se fait rapidement apprécier dans différentes firmes de constructions automobiles de Lyon et de Genève, mais il ne rêve que d'aviation. Il rédige et publie plusieurs articles de techniques aéronautiques. Commandités par le constructeur automobile Louis Turcat, Antoine Odier et Raoul Vendome étudient et construisent un prototype d'avion : avec un moteur de la firme automobile Turcat, Odier créé un profil d'aile creux et dessine une hélice originale ultra-légère (brevets de Turcat et Odier n°412735 du 17/02/10, «l'application de la spirale logarithmique à des pales d'hélice»), la structure de ce biplan 'Odier-Vendome' construite en bois et toile est un chef-d'œuvre de légèreté,



deux innovations avec la suppression de l'équilibreur avant et le remplacement de la roulette de queue par une béquille à sandow

Le 27 mai 1909, Antoine Odier, qui n'avait jamais piloté, décolle cet appareil du premier coup. Le 18 juillet, il effectue son premier virage avec une passagère à bord ; le 22, il effectue quatre tours de terrain. Un deuxième avion construit en 1910, doté d'une hélice tractive et d'un volant breveté conjuguant profondeur et gauchissement (c'est en effet le 9 juin 1910, que le brevet d'invention n°414028 du «mécanisme de commande simultanée de plusieurs organes indépendants dans un aéroplane est déposé par Léon Turcat et Antoine Odier, ce qui deviendra

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

le 'manche à balai') vole à Issy les Moulineaux. Il est présenté sous le nom d'aéroplane Turcat, Lery, Rougier au Salon aéroplane est déposé par Léon Turcat et Antoine Odier, ce qui deviendra le 'manche à balai') vole à Issy les Moulineaux. Il est présenté sous le nom d'aéroplane Turcat, Lery, Rougier au Salon de 1910. A la demande du pilote Paulhan, Odier et vendome réalisent un monoplan de construction afin de faciliter le montage et démontage de l'appareil.

Courant 1910, Gabriel Borel, ancien associé de Louis Morane et de Raymond Saulnier, engage Antoine Odier comme Ingénieur en chef, et crée la «Société Anonyme des Aéroplanes Borel». Le premier appareil réalisé, un monoplan biplace en tandem, équipé d'un moteur Gnôme est un succès. Une école d'aviation militaire à La Vidamée, entre Senlis et Chantilly, puis une autre à Buc-Chateaufort, permettent à de nombreux officiers d'obtenir le brevet de pilote sur appareil B.O (Borel-Odier). Mais l'activité essentielle d'Odier est d'adapter, sur trois flotteurs, la cellule et le moteur de sa version terrestre B.O à un hydravion. En 1912, des hydravions Borel-Odier sont commandés par les marines anglaises et italiennes, mais aucun par la marine française. Au début de la Première Guerre mondiale, Antoine Odier est chargé de la mise en route de la fabrication de matériels de guerre aéronautiques. A la demande de la marine française, il conçoit, en 1916, un hydravion bi-moteur à flotteurs qui sera construit à 90 unités. C'est à cette occasion, qu'Antoine Odier crée le démarreur embarqué à gaz comprimé permettant de lancer les moteurs de 200 cv équipant ces hydravions-torpilleurs.



Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Odier crée à Levallois, une petite usine qui veut se consacrer à la sécurité de l'aviation, mais dont l'activité industrielle est le 'démarreur'. Les différents modèles de démarreurs 'amovibles' ou 'd'aérodrome' sont réalisés à l'air

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

comprimé, à acide carbonique, puis à sandow avec démultiplication. Une version amovible, qui permet de démarrer sur avion des moteurs de 300 cv, rencontre un succès mondial. De 1920 à 1935, tous les aérodromes d'Europe ont au moins un démarreur et tous les grands raids utilisent un démarreur de type Odier.

En novembre 1924, devant Laurent-Eynac, Sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, Antoine Odier présente la première turbine à explosion, ébauche du turbo-propulseur qui ne sera exploité que trente ans plus tard. En collaboration avec Gustave Bessières, il construit une voilure tournante, le 'Clinogyre', inspiré de l'autogyre de La Cierva

En 1930, avec l'appui des grands noms de l'aéronautique française, Antoine Odier crée l'Ecole Spéciale des Travaux Aéronautiques' (E.S.T.A). Cette école donne une formation aéronautique de haut niveau à des ingénieurs diplômés.

Après la défaite de 1940, Antoine Odier ferme son usine de la région parisienne et s'établit définitivement à Alger, où il prend une participation dans une teinturerie industrielle.

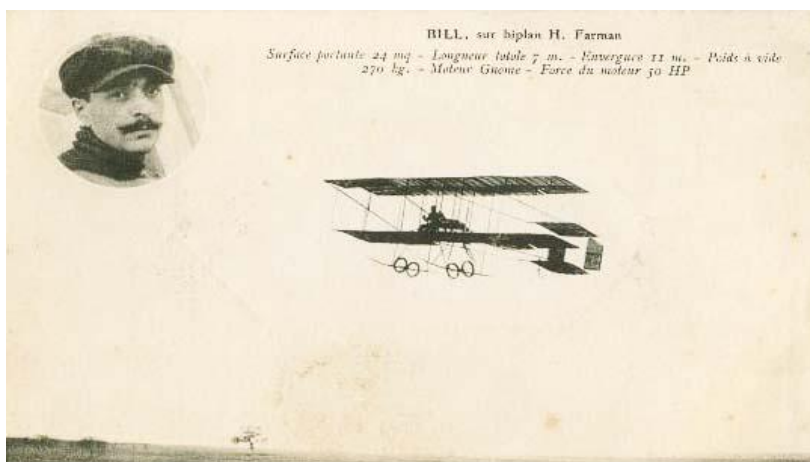
Constructeur et pilote, Odier ne passera jamais les épreuves du brevet de pilote. Décoré de la Légion d'Honneur, Antoine Odier s'éteint, le 6 novembre 1956 à Alger où il est inhumé.

Son fils, le Professeur Marc Odier a écrit l'émouvante histoire de son père dans les n°49 et 50 de la revue Pionniers (Association des Vieilles Tiges dont Odier était membre).

**BILLE**, Henri, est né le 27 novembre 1886 à Vienne (Isère).

Philippe Billé, tour à tour pilote et ingénieur, compte à son actif une très longue carrière aéronautique. Sa carrière de pilote débute en 1910 et se termine pour raison de santé en 1916 ; soit six années de vols journaliers. Sa carrière d'ingénieur commence en 1917 et dure toujours en 1952 : 1916 à 1952, 42 ans d'activités aéronautiques. Ces longs états de service lui ont valu la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur qui lui fut remise le 1<sup>er</sup> décembre 1951, sur le terrain même de Toussus le Noble qu'il survolait comme pilote il y a 42 ans, après avoir passé son brevet de pilote à l'Ecole Farman d'Etampes (brevet n° 205 en date du 29 août 1910).

Estimer que Philippe Billé a reçu sa croix, uniquement au titre de l'ancienneté serait une grave erreur car il fut l'un des plus grands pilotes de ses temps héroïques et le second à réussir la 'looping' sur biplan Henri Farman, aussitôt après Maurice Chevilliard. Il était réputé pour son audace et partageait à l'époque avec Pégoud, Chevilliard et



Chanteloup, la grande vedette parmi les as de l'acrobatie aérienne. Ses qualités d'aviateur de grande classe s'affirmèrent dès son apprentissage et, à peine breveté, il est engagé par la

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

maison Farman en qualité de chef-pilote : instruction des élèves, mise au point et réception des avions. Il prend part à de nombreux meetings avec un succès personnel sans cesse croissant ; ayant pris le départ dans le circuit européen 1911, il est victime d'une rupture des plans rabattants et des ailerons, sans dommage pour lui, du reste. Quelques temps après, nous le retrouvons aux grandes manœuvres militaires des Ardennes, où il est nommé caporal. Il avait fait son service militaire de 1906 à 1909 au 4ème Régiment du Génie à Grenoble, comme sapeur de 2ème classe. Devenu pilote, il est détaché à l'aviation militaire. Les manœuvres des Ardennes terminées, il prend part au Concours Militaire de Reims.

En 1912, ses qualités exceptionnelles de moniteur le font nommer à Lyon où il est chargé de l'instruction des premiers officiers qui avaient choisi le biplan Henri Farman comme avion de carrière. Au cours de la même année, il est l'une des vedettes les plus acclamées des grands meetings d'Aix les Bains et de Grenoble. En 1913, il est affecté à Toussus le Noble où continuant ses fonctions de chef-pilote, il réussit une première looping sur biplan Henri Farman. On l'envoie ensuite aux grandes manœuvres où, encore une fois, il se distingue. En 1914, il prend une part exceptionnelle au meeting de Lyon, puis c'est la guerre.

Philippe Billé est mobilisé à l'escadrille H F 26 commandée par le Capitaine Maillefer. Mais il est rappelé par la maison Farman pour assurer la réception des avions de série et la mise au point des prototypes. Avant la guerre, il avait présenté, en Italie, les avions Henri et Maurice Farman et obtenu la commande de ces types d'avions pour le gouvernement italien. En Autriche, à Vienne, il avait obtenu le même succès pour les biplans Henri Farman.

Au cours de la période, où rappelé du front par sa maison pour les réceptions en vol des avions en série et la mise au point des prototypes, il est victime de plusieurs accidents, sans gravité, et commence à ressentir les effets d'une grande fatigue, conséquences de ses six années où il ne prit jamais de repos. Sa santé devenant chancelante ; il doit abandonner sa carrière de pilote.

Malgré la tristesse qu'il en ressent, il aime trop l'aviation pour l'abandonner : ne plus respirer l'air des terrains, ne plus hanter les usines aéronautiques et leurs bureaux d'étude, c'est trop demander à Billé.

Se rappelant qu'il est un ancien élève de l'Ecole professionnelle de Voiron et de l'Ecole spéciale de Rouvière de Toulon où étaient formés, à l'époque, les élèves officiers mécaniciens de la Flotte, Philippe Billé se perfectionna dans la technique purement aéronautique et commença par être dessinateur dans l'industrie mécanique à la Société Viennoise de Constructions Mécaniques à Vienne (Isère).

Puis, il devint ingénieur. Il débuta en étant chargé de la mise en route des ateliers de Marnay (Haute-Saône) et de la fabrication en sous-traitance des célèbres avions Spad VII.

Ensuite, ce sont successivement : la réalisation d'un avion à voilure variable, la création des amortisseurs oléo-pneumatiques Billé qui équiperont les avions Caudron (Aiglon, Simoun, entraînement à la chasse C 710 et les avions Amiot type 144. Il met ensuite en route le bureau d'études 'Train d'atterrissage Caudron'. Ses créations se succèdent alors à une cadence accélérée de 1918 à 1945 : ce sont les trains d'atterrissage pour les avions suivants : Arsenal VG 33, Potez 762, VG 10, Nord 1101, Nord 1200, tous ces trains sont, soit semi-rétractables, soit à rétraction totale, réalisés pour la première fois en France par Bille sur avion Caudron 714.

De 1946 à 1948, Billé crée et dirige le département de 'Train d'atterrissage Aérocentre' à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre. Il réalise là les trains d'atterrissage pour les machines suivantes : prototype du NC 711, NC 711 de série, NC 270. Enfin, pour la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest, il crée et met



## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

au point le basculement des roues du SO 6020, le train à rétraction totale de la SNCAM pour l'avion NI 601 et pour l'Arsenal celui du VG 90.

Telle est la longue carrière de réalisateur de Billé qui se continue toujours sous le signe de la recherche constante en vue d'améliorations incessantes. Entre les deux guerres, il déposa 45 brevets d'invention. Malgré sa carrière exceptionnellement fournie, Philippe Billé n'avait jamais reçu la moindre distinction jusqu'au jour où, en 1951, on s'aperçut qu'il avait été oublié. La Légion d'Honneur, brillamment méritée, vint réparer l'oubli.

Si vous vous amusez à consulter et à feuilleter les registres de l'état-civil, vous vous apercevrez que Philippe, Paul, Henri Billé naquit le 27 décembre 1886 à Vienne (Isère). Son père, François, Jean-Baptiste, employé de fabrique et sa mère Claudette Menéroud habitent au 6, rue Trémeau. Philippe Billé s'est marié le 5 octobre 1936 à Paris. Si vous feuilletez la presse de l'époque héroïque de l'aviation ou l'annuaire des brevets des Vieilles Tiges, vous y trouverez figurer le nom d'Henri Bill, toujours sans 'e' à la fin et toujours sous le même prénom d'Henri ; si vous persistez dans vos recherches localisées entre 1910 et 1952, vous trouverez toujours cette même erreur dans nombre de publications, de récits ou de souvenirs.

On n'a jamais connu la raison exacte pour laquelle le nom de ce grand pilote est passé à la postérité avec une lettre en moins dans le nom enregistré complet à son état-civil. Et Billé ne s'en est jamais inquiété, car c'est le garçon le plus indifférent qui soit pour tout ce qui touche à l'histoire de ses recherches ou son passé d'aviateur. Or, que son nom s'écrive avec un e ou non l'a laissé toujours indifférent.

Mais lorsqu'on le décore, il fallait remettre les choses officiellement en ordre. Depuis qu'il porte le ruban rouge, Billé a son nom exactement orthographié dans les comptes-rendus, les articles, les rapports ou diplômes où il figure. Lorsqu'on le décore, sur le terrain même au-dessus duquel il avait tant volé, il ne put contenir son émotion et demanda que la cérémonie soit menée tambour battant afin qu'elle soit très courte.

Philippe, Paul, Henri Billé qui demeurait 16 rue de Bourgogne à Vienne, décède le 29 novembre 1965 à l'Hôpital de Mont Salomon à Vienne. Il est inhumé au cimetière de Pipet dans la concession Truchet-Billé.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-reventinvaugris-bille>

**HERBEMONT**, André, Armand, Marie est né le 31 mars 1893 à Saint Sauveur de Montagut.(Ardèche)

Fils de Joseph, Eugène Herbemont, chef de section, et de Julie, Anna Demathieu, André Herbemont est Diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers de Châlons sur Marne (Gadz'art), Promotion 1909, et devient Ingénieur d'études en septembre 1912. C'est pendant trente et une années de présence chez le même constructeur, Deperdussin, devenu SPAD, puis Bleriot et SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) à la nationalisation en 1936, qu'il exerce les fonctions de Directeur Technique.

En 1911, Armand Deperdussin crée la Société de Production des Aéroplanes Deperdussin (S.P.A.D), au sein de cette société André Herbemont retrouve Louis Béchereau, ancien 'gadz'art', directeur technique de cette société. En 1914, les actifs de la S.P.A.D sont repris par un groupe d'industriels conduit par



**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOU**

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

Louis Blériot qui crée la Société pour l'aviation et ses dérivés (S.P.A.D). Les relations entre Blériot et Béchereau n'étant pas très bonnes, en 1917, il est confié le poste de directeur technique à André Herbemont, âgé de 24 ans, qui met au point le Spad-Herbemont de chasse biplan qui sera l'avion qui équipera l'aviation de chasse française entre les deux guerres. André Herbemont est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur à titre civil en novembre 1920.

En 1921, la S.P.A.D et la société Blériot Aéronautique fusionnent pour donner naissance à Blériot-Aéronautique. Herbemont qui crut aux mérites de la formule biplane de chasse, mais qui ne parvint pas à s'imposer aux sesquiplans Nieuport de chasse, proposa néanmoins en 1930, un biplan de chasse, le Blériot SPAD S.510. Cet appareil équipa la patrouille acrobatique de 21 avions dirigée par le Commandant René Weiser du Groupe de chasse II/7

Herbemont réalise, dans les années 30, l'une des premières versions du train d'atterrissage escamotable, procède à la mise au point de l'hélice à pas variable commandée en vol, de l'empennage en V et des panneaux remorqués pour la publicité ou le tir aérien.

Entre les deux guerres, la société Blériot-Aéronautique développa la construction des berlines de transport SPAD-Herbemont qui connurent un succès auprès des compagnies de messageries aériennes, en particulier la Société Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CIDNA).

Avec la nationalisation des constructeurs aéronautiques français en 1936, Blériot-Aéronautique est absorbée par la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO). André Herbemont conçoit alors le Blériot-SPAD S.710, chasseur léger en bois. Au cours de sa carrière, André Herbemont a étudié cent quarante prototypes, dont cent vingt trois ont volé. Le 2 août 1939, il est décoré de la Médaille d'Or des Arts, Sciences et Lettres. Officier de la Légion d'Honneur en 1952,

André Herbemont s'est éteint à Suresnes, le 13 avril 1966, et repose au cimetière Voltaire à Suresne.

**DEPLANTE, Henri**, est né le 12 novembre 1907 à Lyon.

Major de l'Ecole Centrale de Paris en 1929, Officier de l'Armée de l'Air, Henri Deplante débute sa carrière aéronautique à la Société Marcel Bloch comme ingénieur d'études. Puis, il occupe plusieurs postes de cadre au sein de cette Société.

Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, il s'illustre comme parachutiste dans les bataillons de choc.

En 1946, il assure les fonctions de Directeur Technique de la SNCASO, puis de Directeur Général Technique des avions Dassault civils et militaires en 1949. Henri Deplante est à l'origine des études et de la mise au point de tous les avions de la firme : Ouragan, Mystère, Mirage, Mercure, Falcon, Rafale. Il suit de très près les progrès réalisés dans la technologie des structures et dans l'emploi des matériaux nouveaux.

Il prend sa retraite en 1981. Commandeur de la Légion d'Honneur,





## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

Médaille de la Résistance, Croix de Guerre 1939/1945, Distinguished Service Order britannique, Grande Médaille d'Or de l'Aéro-club de France, Medal of Freedom américaine. Henri Deplante décède, le 16 mars 1996, à Paris XVI<sup>ème</sup> et repose dans le cimetière de Clairefontaine en Yvelines (Yvelines).

Son frère, Paul Deplante, né à Rumilly (Haute-Savoie), était également ingénieur chez Dassault.

**DEPLANTE, Paul**, est né le 3 janvier 1909 à Rumilly (Haute-Savoie).

En 1931, après l'Ecole Centrale à Paris, Paul Deplante entre chez Bloch. Affecté au bureau d'études, il participe à l'étude de très nombreux modèles d'appareils de la marque.(MB 200, MB 210, MB 161 devenu le SE 161 'Languedoc'.



Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il crée l'usine Dassault de Bordeaux d'où sortiront les Dassault MD 315, Etendards IV, Mystère 20 et Mercure. Il devient le responsable de tous les projets d'avions d'affaires à turbopropulseurs et à réaction de la firme (Mystère et Falcon).

Paul Deplante décède à Phoenix (USA), le 3 novembre 1974, et repose dans le cimetière des Pins-Francis à Bordeaux-Cauderan (Gironde).

Son frère Henri, né à Lyon, était également ingénieur chez Dassault.

**MIGNOT, Noël**, est né le 7 avril 1925 à Lyon.

Supaéro en 1950, Noël Mignot est Ingénieur de l'Air au Service Technique de l'Aéronautique détaché au centre de recherches de la Société Alsacienne de constructions électro-mécanique. Entré à la Société Matra en 1967 : chef de projet du satellite scientifique ESA/TD de 1967 à 1972, directeur de la division Espace de 1972 à 1986, il assure la création du département d'intégration spatiale à Toulouse en 1975, du centre spatial de Matra à Toulouse en 1980, le développement de la plate-forme Eurostar (GIE Satcom International), la maîtrise d'œuvre des satellites Spot 1, Telecom 1, Helios, Hypparcos, la maîtrise d'œuvre de la case à équipements et des bancs de contrôle du lanceur Ariane. Noël Mignot quitte la société Matra en 1986.

Noël Mignot décède en 1998.

**JAILLARD, Paul-Emile** est né le 19 avril 1925 à Lyon.

Diplômé en 1952 de L'École nationale de l'Aéronautique (ENSAé) de Paris, Paul-Emile Jaillard entre au Centre des Essais en vol de Bretigny en 1951. Nommé délégué de Breguet aux USA, il est Graduate à Aeronautical Sciences MT aux USA en 1953. Ingénieur aérodynamicien au bureau d'études de Breguet de 1954 à 1957, puis ingénieur en chef, coordinateur de l'Atlantic, près du Directeur Général Henri Ziegler en 1958. Paul-Emile Jaillard est nommé Directeur commercial de Breguet de 1961 à 1971, et à partir de 1965, en charge de la Coordination du programme franco-britannique Jaguar. Directeur des Exportations militaires de AMD-BA de 1971 à 1991, il est également Président de Sepecat de

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

1973 à 1974, Gérant de Secbat de 1974 à 1991, Directeur de la Coopération de Dassault Aviation de 1988 à 1991.

Paul-Emille Jaillard qui part à la retraite en octobre 1991, décède le 17 octobre 2017 à Noisy le Roi (78)

**IMBERT, René** est né le 11 mai 1927, près de Valence (Drôme).

Diplômé en 1952 de L'École nationale de l'Aéronautique (ENSAé) de Paris, René Imbert entre chez Dassault à Saint Cloud en 1952, plus tard, il est nommé Directeur Technique du Bureau d'Etudes de Colomiers en 1975. Il dirige la mise en série de l'Alphajet, le suivi du Breguet Atlantic et du Jaguar et les études prototypes et série de l'Atlantic 2. René Imbert qui part à la retraite en 1989, décède le 27 mai 1997 à Toulouse.

**VILLE, Georges**, est né le 20 mai 1936 à Lyon.

Ecole polytechnique en 1956, Supaéro en 1961, Georges Ville est ingénieur à la section études générales de 1962 à 1967 ; puis ingénieur de marque Airbus au Service technique de l'aéronautique de 1967 à 1974 ; Directeur financier et administratif d'Airbus Industrie de 1974 à 1985 ; Directeur central du contrôle de gestion d'Aérospatiale de 1986 à 1988 ; Directeur adjoint de la division avions d'Aérospatiale de 1988 à 1998. Sa carrière est entièrement consacrée à la coopération d'Airbus et à la mise en œuvre d'une organisation efficace, capable de rivaliser avec la concurrence. Reconnu 'pionnier Airbus' lors de la cérémonie Airbus Héritage organisé par EADS à Toulouse, le 31 janvier 2001. Président de l'Académie de l'air et de l'espace 2007 2008

**GEORGES, Jean-François**, est né le 4 octobre 1940 à Lyon.

Ingénieur civil de l'aéronautique (Supaéro en 1964), Jean-François Georges entre en qualité d'ingénieur d'essais aux Avions Marcel Dassault en mars 1966 où il participe, comme ingénieur d'essais, aux essais en vol du Mystère 20, puis de l'Hirondelle. Puis adjoint au chef du projet Mercure de 1971 à 1976, il sera essentiellement chargé de la conception du poste de pilotage, puis de la certification des commandes de vol et de l'atterrissage tous temps Cat III. Responsable du programme d'avions à stabilité variable. Il effectue des travaux fondamentaux sur les interfaces homme-machine (en particulier le concept Persepolis). Directeur de la qualité totale en 1989, puis Directeur général des avions civils de 1992 à 2003, poste où il développe une organisation mondiale des ventes et du support Falcon, contribuant au succès des Falcon dans le monde. Membre du Tomato. A sa retraite en 2003, il préside l'Aéro-Club de France pendant huit ans.



**BRACHET, Gérard**, est né le 27 octobre 1944 à Lyon.

## INGENIEURS D'AERONAUTIQUE

### ORIGINAIRES DE RHÔNE-ALPES

Après une formation à SUPAERO, Gérard Brachet débute sa carrière au CNES en 1970, Chef du département du calcul d'orbites et mécanique spatiale de 1972 à 1974 et de la division des programmes d'application de 1979 à 1983. Signataire français et président du comité directeur du programme international de recherche et de sauvetage par satellite SARSAT-COSPAS. Président de la Société française de photogrammétrie et de télédétection de 1981 à 1989. Président du comité directeur des programmes d'observation de la Terre ERS-1 et ERS-2. PDG de Spot-Image de 1982 à 1994. Revenu au CNES en 1994, Directeur des programmes de 1994 à 1996, Directeur scientifique en 1996 et 1997, Directeur général de 1997 à 2002. Président du Committee on Earth Observation Satellites en 1996 et 1997.

Les Français du Ciel

Officier de la Légion d'honneur, Officier de l'Ordre national du Mérite, Prix Laurel 1985 de Aviation Week, Brock Gold Medal award de la Société internationale de photogrammétrie et de télédétection (ISPRS)1, en 1987, Gérard Brachet reçoit le prix Icare de l'Association des Journalistes Professionnels de l'Aéronautique et de l'Espace

**PIRAS, Guy**, est né le 29 novembre 1947 à Tassin la Demi-Lune (Rhône)

Diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers en 1966, Guy Piras entre en 1972 aux Avions Marcel Dassault à Saint Cloud, et s'oriente vers le 'contrôle qualité' dans les domaines des matériaux et du contrôle non destructif. Chef du service contrôle de l'établissement d'Argenteuil de 1984 à 1992, Directeur adjoint d'Argenteuil en 1992, Directeur de l'usine de Biarritz, Directeur d'Argenteuil en 1998, Directeur général des achats de la société en 1999.