

## Jean-Charles PAROT (1907-1994)

### Un ingénieur creusois qui s'est distingué dans l'aéronautique



Issu d'une très longue lignée d'agriculteurs, Jean-Charles PAROT est né le 23 avril 1907 au village du Cluzeau-Boyer, commune de Mainsat (Creuse).

Après des études primaires à Mainsat, secondaires à Guéret et supérieures à Clermont-Ferrand puis Paris il sort ingénieur diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique en 1931.

Il débute sa carrière chez les constructeurs d'avions AMIOT puis BERNARD. Puis il entre aux avions MARCEL BLOCH devenus SNCASO en 1936. Il participe alors à l'étude de plusieurs appareils militaires et commerciaux.

Après 1940, sous l'occupation, il est chargé de reconstituer le Bureau d'Etudes de la SNCASO (qui était en région parisienne) d'abord à Châteauroux puis à Cannes. De 1942 à 1944 il y dirige les études et les essais des prototypes suivants : **le SO 30 N, premier bimoteur de transport français à cabine pressurisée et le SO 30 R, premier avion français à train d'atterrissage tricycle.**

En 1945 le Bureau d'Etudes de la SNCASO revient en région parisienne. A partir des deux avions précédents, il est responsable des appareils dérivés suivants : le SO 30 C, avion cargo, **le SO 30 P Bretagne, avion de transport (construit en 40 exemplaires dont 2 pour le Président de la République et les Ministres), le SO 30 NENE et le SO 30 ATAR (ces deux derniers expérimentant le transport par avion à réaction en France).**

Ensuite il dirige les études et les essais du bombardier SO 4000, biréacteur, pour lequel il fait voler deux avions plus petits : le SO M1 et **le SO M2 qui en 1950 est le premier avion français à dépasser les 1000 km/h.**

Puis il est responsable du **SO 4050 Vautour qui en 1953 est le premier biréacteur français à dépasser la vitesse du son** (construit en 140 exemplaires comprenant trois versions : chasse tous temps, bombardement, attaque au sol).

En 1951 il présente le projet SO 60 au concours français de l'avion de transport à réaction moyen courrier. C'est le projet de la SNCASE qui est choisi, mais après accord avec la

SNCASO, les deux bureaux d'études vont coopérer pour développer le SE 210 CARAVELLE (construit en 279 exemplaires).

En 1957 la SNCASO et la SNCASE fusionnent pour former SUD-AVIATION. Il est alors chargé d'étudier des avant-projets d'avion de transport à réaction volant à deux fois la vitesse du son (ils donneront naissance au développement du CONCORDE).

Puis il dirige l'étude des engins Sol-Sol stratégiques de la Force de Dissuasion Nucléaire jusqu'en 1959. Il développe en outre une famille de fusées sondes pour l'exploration de la haute atmosphère et l'étude du retour dans la couche atmosphérique (275 exemplaires seront construits dont beaucoup sont à l'origine de plusieurs programmes spatiaux étrangers).

Parallèlement il dirige un département nucléaire, travaillant avec le CEA pour diverses applications civiles mais aussi pour l'étude des charges nucléaires destinées aux engins stratégiques et aux bombardiers MIRAGE IV. Il est aussi responsable à SUD-AVIATION de la coopération sur l'avion DASSAULT MIRAGE III V à décollage vertical et sur l'avion patrouilleur BREGUET ATLANTIC. En outre un département d'études spéciales, qu'il dirige, développe des programmes originaux : le sustentateur individuel LUDION (deux exemplaires essayés avec succès), l'hydroptère de seconde génération (un prototype dépasse la vitesse de 50 nœuds, soit près de 100 km/h) et les soucoupes plongeantes (deux exemplaires utilisés par le Commandant COUSTEAU).

Parallèlement il est responsable à SUD-AVIATION du développement de l'avion d'affaires biracteur SN 600 CORVETTE, effectué en coopération avec NORD-AVIATION.

**Enfin en 1968, alors que le projet de l'avion de transport européen AIRBUS semble au bord de l'abandon, aucune solution n'obtenant l'adhésion générale, il dirige une équipe franco-allemande qui étudie la version A 300 B de l'AIRBUS en reprenant la position des réacteurs sous l'aile proposée pour le SO 60. Cette étude est alors retenue et a permis d'assurer l'avenir du développement du programme européen avec le succès des différentes versions que l'on connaît aujourd'hui.**

Il prend sa retraite en 1970 et s'est éteint à Paris le 26 janvier 1994. Il repose au cimetière de Mainsat dans le caveau familial.

Il était marié à une creusoise, également originaire de Mainsat. Ils ont eu quatre fils, tous ingénieurs, dont deux ont également fait carrière dans l'aéronautique.

Il a reçu les décorations suivantes : Officier de la Légion d'Honneur, Commandeur dans l'Ordre National du Mérite, Médaille de l'Aéronautique, Grande Médaille d'Or de l'Aéro-Club de France.

*D'après Roland et Daniel PAROT ses enfants*